# UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

## FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

## CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

## TESIS DE GRADO

PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

# GESTIÓN ADMINISTRATIVA FINANCIERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA COOPERATIVA DEL TRANSPORTE URBANO INTERCANTONAL JESÚS DEL GRAN PODER CIA LTDA. DEL CANTÓN EL EMPALME, AÑO 2013.


**AUTORA**

**ANDREA MARÍA FUENTES MOREIRA**

**DIRECTOR DE TESIS**

**ING. DENNIS GUILLERMO AGUIRRE VALVERDE, MSc.**


**QUEVEDO - ECUADOR**

**2015**

## AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Andrea María Fuentes Moreira, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

**Andrea María Fuentes Moreira**

## CERTIFICACIÓN

El suscrito, **Ing. Dennis Guillermo Aguirre Valverde, MSc,** Docente de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, certifica que la egresada **Andrea María Fuentes Moreira,** realizó la tesis de grado previo a la obtención del título de Ingeniería en Administración Financiera, titulada **GESTIÓN ADMINISTRATIVA FINANCIERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA COOPERATIVA DEL TRANSPORTE URBANO INTERCANTONAL JESÙS DEL GRAN PODER CIA LTDA. DEL CANTÓN EL EMPALME, AÑO 2013**, bajo mi dirección, habiendo cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas para el efecto.

**ING. DENNIS AGUIRRE VALVERDE, MSc**
**DIRECTOR DE TESIS**

# UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
# FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
# CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

PRESENTADO AL HONRABLE CONSEJO DIRECTIVO COMO REQUSITO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE INGENIERA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

APROBADO:

_____

Lic. Wilson Cerezo Segovia M.Sc
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

_____ _____

CPA Magaly Reyes Cevallos Mgs. — MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Ing.Lugarda Recalde Aguilar M.Sc — MIEMBROS DEL TRIBUNAL

QUEVEDO - ECUADOR

2015

## AGRADECIMIENTO

A Dios por ser mi guía y darme la sabiduría y las ganas de conseguir mi sueño tan anhelado.

A la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, a la Facultad de Ciencias Empresariales, por mi formación profesional.

Al Lcdo. Edgar Pastrano Quintana, MSc, Decano de la Facultad de Ciencias Empresariales.

A la Dra. Badie Cerezo Segovia, MSc. Subdecana de la Facultad de Ciencias Empresariales

Al Ing. Dennis Aguirre Valverde, MSc, Director de la tesis por sus importantes sugerencias y recomendaciones durante el desarrollo de la tesis.

A mi familia por brindarme un hogar cálido y enseñarme que la perseverancia y el esfuerzo son el camino para lograr objetivos.

A los Docentes de la Facultad por su entrega y sacrificio en la distribución del conocimiento.

A los Directivos y personal de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., por su apertura y apoyo.

## DEDICATORIA

A mis padres Edison Presley Fuentes Zambrano y Ruth María Moreira Vera, que son el pilar fundamental de mi vida, gracias por el apoyo incondicional y el amor que me dieron para que logre cumplir mi meta, que también es de ustedes.

A mi esposo Carlos Zenón Ilvay Guerrero por acompañarme en esta meta tan dura de cumplir mi carrera profesional y brindarme su apoyo y darme un empujoncito cada vez que quería renunciar a mí sueño.

A mis hermanos, Ana Gabriela, Edison Eduardo y Karina del Roció Fuentes Moreira, a mi sobrina Ashly Anahí Parrales Fuentes, por darme también ánimos para seguir adelante.

A todos mis tíos primos y amigos que han estado a mi lado en cada propósito y en este momento de llegar a ser una profesional, en especial a mi tío José Clotario Murillo Solórzano y a mi tía Nelly María Moreira de Murillo y a mi prima Nelly Vanessa Murillo Moreira que también me dieron el impulso para continuar.

A mi abuelita política Apolonia Zambrano Litardo que me ha apoyado dándome fuerzas para que siga adelante a pesar de todas las adversidades de la vida, a mi mami Chinta que yo sé que desde el cielo me ha estado, apoyando, pues en vida siempre lo hizo y sabia de mi gran sueño desde pequeña, y ahora lo estoy logrando y aunque no esté aquí, sé que lo disfruta como yo lo hago.

**Andrea**

| ESQUEMA DE CODIFICACIÓN | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | **TITLE** | M | GESTIÒN ADMINISTRATIVA FINANCIERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA COOPERATIVA DEL TRANSPORTE URBANO INTERCANTONAL JESÙS DEL GRAN PODER CIA LTDA., DEL CANTÒN EL EMPALME, AÑO 2013. |
| 2 | **CREATOR** | M | Andrea María Fuentes Moreira; Universidad Técnica Estatal de Quevedo |
| 3 | **SUBJECT** | M | Ciencias Empresariales; Carrera de Ingeniería en Administración Financiera |
| 4 | **DESCRIPTION** | M | La presente investigación se realizó en el cantón El Empalme, el objetivo principal consistió en determinar de qué manera incide los gastos administrativos y financieros en el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. Se concluye que hay una importante relación entre los gastos administrativos y la gestión emprendida en beneficio de los socios y la comunidad. |
| 5 | **PUBLISHER** | M | FCE: Carrera de Ingeniería en Administración Financiera; Andrea María Fuentes Moreira |
| 6 | **CONTRIBUTOR** | O | Ninguno |
| 7 | **DATE** | M | 22/04/2014 |
| 8 | **TYPE** | M | Tesis de Grado; Artículo |
| 9 | **FORMAT** | R | .doc MS Word 2010; pdf |
| 10 | **IDENTIFIER** | M | http://biblioteca.uteq.edu.ec |
| 11 | **SOURCE** | O | Administración Financiera (2014) |
| 12 | **LANGUAJE** | M | Español |
| 13 | **RELATION** | O | Ninguno |
| 14 | **COVERAGE** | O | Dirección. Ubicación del proyecto |
| 15 | **RIGHTS** | M | Ninguno |
| 16 | **AUDIENCE** | O | Tesis de Pregrado |

## ÍNDICE


| | | Pág. |
|---|---|---|
| Autoría y cesión de derechos……..……. | | i |
| Certificación…….…….. | | ii |
| Aprobación…….…….. | | iii |
| Agradecimiento..……..……. | | iv |
| Dedicatoria……..…..……..…… | | v |
| ESQUEMA DE CODIFICACIÒN……. | | vi |
| Índice……..…… | | vii |
| Resumen Ejecutivo……. …… | | x |
| Abstract…….…… | | xi |
| CAPÍTULO I. MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN…… | | 1 |
| 1.1.. | Introducción…..……. | 2 |
| 1.2. | Problematización……..…..… | 3 |
| 1.2.1. | Planteamiento del problema…….……. | 3 |
| 1.2.1.1. | Diagnóstico (causas, efectos)…… | 4 |
| 1.2.1.2. | Pronóstico ……. | 5 |
| 1.2.1.3. | Control del pronóstico…… | 5 |
| 1.2.2. | Formulación del problema……. | 5 |
| 1.2.3. | Sistematización del problema…… | 5 |
| 1.3. | Justificación…… …….. | 6 |
| 1.4. | Objetivos…..…….. | 7 |
| 1.4.1. | General……..…….……. | 7 |
| 1.4.2. | Específicos…….…….. | 7 |
| 1.5. | Hipótesis…..…… | 8 |
| 1.5.1. | General…….……..…… | 8 |
| 1.5.2. | Específicas…….…….. | 8 |
| CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO…….... | | 10 |
| 2.1. | Fundamentación teórica……..…….. | 11 |
| 2.1.1. | Gestión empresarial……...……..……. | 11 |
| 2.1.2. | Información empresarial…...……..……. | 16 |

2.1.3. Estados financieros…..……..…….…….…. 17
2.1.4. Cooperativa…...……..…….…….…. 21
2.1.5. Transporte…...……..……...…..…. 24
2.1.6. Cooperativa de transporte …...……..……... 25
2.1.7. Transporte terrestre…...……..…….…….. 26
2.1.8. Servicio de transportación …...……..…… 28
2.1.9. Crecimiento empresarial…...……..……..…. 29
2.1.10. Evolución de la organización empresarial…….…….. 30
2.1.11. Indicadores de gestión administrativa…….……. 32
2.2. Fundamentación conceptual…...……..…….…… 35
2.3. Fundamentación legal…...……..……..…..…. 41
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN……...…… 45
3.1. Materiales y métodos……..……... 46
3.1.1. Materiales……..……..……..…… 46
3.1.2. Métodos……..……..……. 46
3.1.3. Técnicas de investigación……..……. 47
3.2. Tipo de investigación……..……. 47
3.3. Diseño de investigación …….. 48
3.4. Población y muestra …… 48
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN…… 50
4.1.. Resultados……..……... 51
4.1.1. Resultados del objetivo 1: Recopilar Información sobre la gestión administrativa financiera y su impacto en el crecimiento del parque automotor, dirigida a los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.…….…….. 51
4.1.2. Resultados del objetivo 2: Recopilar Información dirigida a la Población del cantón El Empalme para conocer la gestión administrativa financiera de los Directivos de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.……..……... 64
4.1.3 Resultados del Objetivo 3 : Análisis Vertical de los Estados Financiero, Estado de Resultado y cuadro de Distribución de

Excedentes de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.…….……..……. 75

4.2. Discusión…….……. 80
4.3. Confirmación de las hipótesis…… 85
4.3.1. Hipótesis general……. 85
4.3.2. Hipótesis específicas…….. 85
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES…… 88
5.1. Conclusiones……..…….. 89
5.1.1. Del objetivo 1 ……..……. 89
5.1.2. Del objetivo 2 ……..……. 89
5.1.3. Del objetivo 3 ……..……. 89
5.2.. Recomendaciones…….…….. 90
5.2.1. De las debilidades de la conclusión 1…….. 90
5.2.2. De las debilidades de la conclusión 2…….. 90
5.2.3. De las debilidades de la conclusión 3…….. 90
CAPÍTULO VI. BIBLIOGRAFÍA…….. 91
6.1. Literatura citada ……..…….……... 92
6.2.. Linkografía…….……..….. 94
CAPÍTULO VII. ANEXOS……..…… 95

## RESUMEN EJECUTIVO

La Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha asumido el enorme desafío de modificar su gestión para competir con éxito en el mercado del transporte público del cantón El Empalme y adaptarse a los cambios y a las nuevas circunstancias.

Según el 66% de los socios, la Cooperativa del transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. , es muy eficiente, gracias a la adecuada gestión administrativa financiera aplicada por la Directiva, esta organización si ha contribuido con el desarrollo empresarial del cantón El Empalme. Sin embargo los resultados obtenidos demuestran que la organización es eficaz en un 79%, tiene un resultado de 0.78 de eficiencia, equivalente a una puntuación de 1, mientras que en forma global es efectivo en un 40%, por lo que se perciben deficiencias en el nivel de gestión.

La gestión administrativa financiera según el 48% de la población es muy buena. Estos resultados se dan a conocer con la eficiencia que se ha desarrollado la gestión administrativa financiera por parte de sus directivos.

La Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. , goza de una buena salud financiera, tal como lo indican las razones financieras. El Fondo de Maniobra fue de USD 2526, mientras que el índice de liquidez alcanzó el 1.04. Hay un bajo nivel endeudamiento y una gran autonomía, nótese 0.61. La rotación del activo fijo se ubicó en 0.55, todos en el año 2013. El 34% de los Socios manifiesta que tiene mayor bienestar social, un 34% manifiesta que tiene Mayores ingresos

El 47% de los Socios manifiesta que han mejorado su parque automotor considerando sus unidades en un 53% normal y el 42% de los usuarios manifiestan lo mismo que los socios lo que significa que Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Ltda., está contribuyendo con el desarrollo empresarial de la ciudad.

## ABSTRACT

The Cooperative Urban Transport Jesús del Gran Poder Cia Ltda. has taken on the daunting challenge of change management to compete successfully in the market of public transport in the canton El Empalme and adapt to changes and new circumstances.

According to 66% of the partners, the Cooperative Intercantonal Urban Transport Jesús del Gran Cia Ltda. Branch. Is very efficient, thanks to the proper administration financial pursued by the Directive, this organization if it has contributed to the business development of the canton El Emplame. However, the results obtained show that the organization is effective in 79%, has a score of 0.78 efficiency, equivalent to a score of 1, while globally is effective in 40%, so are perceived shortcomings in management level.

The administrative financial management as 48% of the population is very good. These results are disclosed to the efficiency that has developed the administrative financial management by its directors.

The Cooperative Urban Transport Intercantonal Jesus del Gran Poder Cia Ltda. Has a good financial health, as indicated financial reasons. The working capital was $ 2526, while the liquidity ratio reached 1.04. There is a low debt and high autonomy, note 0.61. Rotation of fixed assets stood at 0.55, all in 2013. 34% of Members states that have higher social welfare, 34% report having increased revenue

47% of Members states that have improved their fleet considering its units in a 53% average and 42% of users report the same as partners which means Intercantonal Cooperative Urban Transport Jesús del Gran Poder Cia Ltda., is contributing to business development in the city.

# CAPÍTULO I

# MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

# 1.1. INTRODUCCIÓN

La gestión administrativa es la actividad empresarial que busca a través de personas, como: directores institucionales, gerentes, productores, consultores y expertos, mejorar la productividad y por ende la competitividad de las empresas o negocios. Una óptima gestión no busca sólo hacer las cosas mejor, lo más importante es hacerlas en forma correcta y en ese sentido es necesario identificar los factores que influyen en el éxito o mejor resultado de la gestión.

La entrada en el nuevo siglo y las innovaciones del mercado, añadido al aparecimiento y desarrollo de las tecnologías de información y comunicaciones (TIC´s) ha hecho que las empresas tengan que desenvolverse en un entorno cada vez más complejo.

La empresa moderna, entre ellas la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., asumen el enorme desafío de modificar su gestión para competir con éxito en el mercado del transporte. Se puede decir entonces que la mayor parte de las empresas se han visto en la necesidad de abrazar una gestión de adaptación a los cambios y a las nuevas circunstancias venideras.

El contexto del transporte urbano intercantonal impulsa el accionar del comportamiento organizacional en correspondencia a la combinación perfecta de los recursos financieros, humanos y económicos en la Cooperativa Jesús del Gran Poder.

En este ámbito, la administración financiera se constituye en el pilar fundamental sobre el cual se sustenta esta importante empresa del cantón El Empalme.

En el capítulo uno se puede encontrar el marco contextual de la tesis, problematización, justificación, objetivos: general y específicos y la hipótesis de investigación.

El capítulo dos delimita el marco teórico que sustenta toda la investigación y constituye la plataforma fundamental de la tesis.

En el capítulo tres se muestra la metodología utilizada en la investigación, el cálculo del tamaño de la muestra, los métodos empleados, entre otros.

La base de toda la tesis se la aprecia en el capítulo cuatro sobre los resultados, aquí se detalla toda la gestión empleada para mejorar y alcanzar el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

En el capítulo cinco se identifican las conclusiones y las recomendaciones a las cuales se llega posterior al desarrollo del contenido de la investigación.

La bibliografía consta en el capítulo seis.

En el capítulo siete se muestran los anexos.

## 1.2. PROBLEMATIZACIÓN

Se percibe, que no hay una gestión profunda del personal directivo de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., no se han realizado acuerdos de cooperación entre la organización y otras cooperativas y entre estas y la banca localizada en el cantón El Empalme, el crecimiento si se puede manifestar es modesto y no marcha en armonía con el crecimiento de otras organizaciones de El Empalme.

### 1.2.1. Planteamiento del problema

La inadecuada gestión administrativa financiera ha derivado en resultados inapropiados en el desarrollo de la Cooperativa del Transporte Urbano

Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., motivo por el cual el parque automotor no ha crecido de manera significativa.
Hay crecimientos esporádicos de parte de algunos socios, quienes de manera individual han optado por gestionar sus recursos financieros y mejorar sus unidades automotrices.

La falta de gestión en cuanto al manejo del talento humano, a su preparación, ascenso y mejoramiento de las remuneraciones, también y lo que es más grave, a la promoción y posicionamiento de la Cooperativa en el contexto del cantón y de las instituciones públicas y privadas de la ciudad., motivo por el cual puede precisarse que el desarrollo organizacional ha sido lento en todos sus órdenes.

El crecimiento desordenado del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. ha dado como resultado una limitación de la visión del crecimiento de la misma. La forma desordenada con que se ha manejado la información económica, contable y financiera es la causante del atraso del desarrollo empresarial.

Debido a la falta de apoyo del sector financiero del cantón El Empalme han existido pocas posibilidades de que la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., realice la ampliación de su parque automotor.

#### 1.2.1.1. Diagnóstico (causas, efectos)

**Causas**

- Desorden administrativo financiero.
- Poca contribución del sector financiero del cantón El Empalme.
- Falta de conocimiento de Finanzas.

**Efectos**

- Retraso y falta de crecimiento administrativo financiero.
- Pocas posibilidades de ampliación del parque automotor ante la falta de apoyo del sector financiero del cantón El Empalme.
- Estancamiento a nivel Financiero.

#### 1.2.1.2. Pronóstico

- Estancamiento y decrecimiento administrativo financiero, ante el progreso de otras empresas automotrices.
- Reducción del parque automotor ante la falta de apoyo del sector financiero del cantón El Empalme.
- Pocas posibilidades de crecimiento a nivel de empresa.

#### 1.2.1.3. Control del pronóstico

- Implementar el monto destinado a la Innovación tecnológica administrativa financiero.
- Adquirir un número de nuevas unidades debido al apoyo del sector financiero del cantón El Empalme
- Integrarlos a cursos de capacitación en lo que respecta a temas de manejo Financiero de cooperativas de transporte.

### 1.2.2. Formulación del problema

¿Cómo incide en el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., la falta de un estudio de la gestión administrativa y financiera?

### 1.2.3. Sistematización del problema

1. ¿Cuál es la situación administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?

2. ¿De qué manera han contribuido las instituciones financieras públicas y privadas con el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?

3. ¿En qué situación financiera se encuentra la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?

## 1.3. Justificación

La gestión mide el esfuerzo desplegado por quienes conforman la dirección de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., comprende el trazado de una serie de acciones que se traducen en objetivos y metas institucionales.

La cultura administrativa moderna, utiliza y desarrolla métodos y técnicas que reflejan en forma objetiva el nivel real de la administración y la situación de la empresa en cuanto a la gestión de sus directivos.

A nivel administrativo financiero es muy importante conocer el nivel de gestión de los directivos de la cooperativa, puesto que determinará si se han cumplido o nos los objetivos planteados al inicio de un período económico.

Gran variedad de trabajos, ensayos, métodos, técnicas y procedimientos se pueden encontrar en libros y manuales para la realización del diagnóstico de los problemas y sus causas. En definitiva se prevé medir en esta investigación la efectividad de las acciones y actividades del personal directivo encargado de tomar decisiones; toda vez que su esfuerzo se deriva en el crecimiento del parque automotor de la cooperativa.

Estas actividades están dirigidas al logro de una meta u objetivo cuantificable, donde la administración debe ser capaz de lograr que los demás hagan lo que tienen que hacer, lo que consigue que el resultado se obtenga con eficacia y

que llegue oportunamente a los directivos para lo cual administra todos los recursos disponibles con economía y eficiencia.

La presente investigación se justifica, puesto que no existe un estudio profundo de la gestión financiera, administrativa y económica; tampoco se ha medido el impacto que este tiene en el crecimiento de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

Los beneficiarios directos de esta investigación son los socios y directivos de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., mientras que los beneficiarios indirectos serán los usuarios de las unidades vehiculares.

# 1.4. OBJETIVOS

## 1.4.1. General

Evaluar la gestión administrativa en el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

## 1.4.2. Específicos

1. Diagnosticar la situación actual administrativa y financiera del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

2. Medir el impacto en el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

3. Analizar la información financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., para determinar sus variaciones en relación al año 2012 y 2013.

# 1.5. HIPÓTESIS

## 1.5.1. General

Una adecuada gestión administrativa y financiera promoverá el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

**Variable dependiente**

Crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

**Variable independiente**

Adecuada gestión administrativa y financiera.

## 1.5.2. Específicas

1. La actual situación administrativa y financiera evidenciará la existencia de un adecuado parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

   **Variable dependiente**

   La Existencia de un adecuado parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

   **Variable independiente**

   La actual situación administrativa y financiera.

2. El crecimiento del parque automotor producirá beneficios económicos y sociales en los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

   **Variable dependiente**

   Los beneficios económicos y sociales en los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

   **Variable independiente**

   El crecimiento del parque automotor.

3. El actual manejo de la situación financiera nos mostrara el nivel de eficacia eficiencia y efectividad con la que ha sido manejada la cooperativa del transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., por parte de sus directivos.

   **Variable dependiente**

   Seguimiento de los principios administrativos y financieros.

   **Variable independiente**

   Crecimiento empresarial de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

# CAPÍTULO II
# MARCO TEÓRICO

# FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

### 2.1.1. Gestión empresarial

Es la actividad empresarial que busca a través de personas (como directores institucionales, gerentes, productores, consultores y expertos) mejorar la productividad y por ende la competitividad de las empresas o negocios. Una óptima gestión no busca sólo hacer las cosas mejor, lo más importante es hacer mejor las cosas correctas y en ese sentido es necesario identificar los factores que influyen en el éxito o mejor resultado de la gestión.

La entrada en el nuevo siglo y el panorama cambiante del mercado, sumado al aparecimiento y desarrollo de las tecnologías de información y comunicaciones (TIC´s) ha hecho que las empresas tengan que desenvolverse en un entorno cada vez más complejo. Por lo tanto la empresa agrícola moderna debe asumir el enorme desafío de modificar su gestión para competir con éxito en el mercado. Se puede decir entonces que la mayor parte de las empresas agrícolas se han visto en la necesidad de abrazar una gestión de adaptación a los cambios y a las nuevas circunstancias venideras (León, 2008).

Actividad que busca a través de todos sus trabajadores mejorar la productividad de las empresas o negocios identifica los factores que influyen en el éxito para mejorar resultados de la gestión que son: planeación, organización, dirección y control.

Teniendo todo esto podemos notar la eficacia que posee el hecho de llevar a cabo la administración por empresas con base de gestión además diseña e innova las estructuras administrativa y procesos con base a las necesidades de las organizaciones para competir eficientemente en los mercados globales(Gómez, 2011).

**Criterio propio**

La gestión empresarial es desarrollada por los ejecutivos y directivos de una empresa con la finalidad de impulsar el proceso administrativo financiero y llegar de manera más eficiente al consumidor final. De la capacidad de gestión del talento humano de una organización, dependerá el éxito o fracaso de una empresa, pues las acciones de estos están encaminadas a una mejor obtención de recursos, a la promoción de reducción de costos y al mejoramiento institucional de la imagen de la empresa.

**Gestión administrativa**

La Gestión a nivel administrativo consiste en brindar un soporte administrativo a los procesos empresariales de las diferentes áreas funcionales de una entidad, a fin de lograr resultados efectivos y con una gran ventaja competitiva revelada en los estados financieros.

Es el proceso de toma de decisiones realizado por los órganos de dirección, administración y control de una entidad, basado en los principios y métodos de administración, en su capacidad corporativa (Bachenheimer, 2013).

La gestión administrativa es el proceso de diseñar y mantener un entorno en el que trabajando en grupo los individuos cumplen eficientemente objetivos específicos.

Es un proceso muy particular consistente en las actividades de planeación, organización, ejecución y control desempeñados para terminar y alcanzar los objetivos señalados como el uso de seres humanos y otros recursos.

Existen cuatro elementos importantes que están relacionados con la gestión administrativa, sin ellos es importante que estén relacionados con la gestión administrativa, sin ellos es imposible hablar de gestión administrativa, estos son:

- Planeación
- Organización
- Ejecución
- Control.

Entre los propósitos de la gestión administrativa se encuentran:

- Dar soporte en la planificación y control de las actividades empresariales.
- Gestionar el sistema de información contable (contabilidad financiera y analítica).
- Detectar y anticipar las necesidades de financiación de la empresa y a su vez seleccionar la combinación de fuentes de financiación que permitan satisfacer las mismas de la forma más eficiente.
- Analizar desde el punto de vista administrativo las decisiones de la empresa en cuanto a: inversiones, políticas comerciales, precios de los productos, presupuestos, etc. (Matos, 2013).

**Criterio propio**

La gestión administrativa se orienta al fortalecimiento administrativo de la empresa, así es importante que el personal de la empresa realice sus actividades de manera eficiente, eficaz y efectiva, de que se usen y empleen los recursos evitando el derroche y el mal uso de los bienes y servicios de que disponen las distintas áreas y departamento de una empresa.

**Gestión financiera**

La Gestión Económico-Financiera es un conjunto de procesos dirigidos a planificar, organizar y evaluar los recursos económico-financieros al objeto de lograr la consecución de los objetivos de la empresa de la forma más eficaz y eficiente.

La gestión financiera consiste en administrar los recursos que se tienen en una empresa para asegurar que serán suficientes para cubrir los gastos para que esta pueda funcionar. En una empresa esta responsabilidad la tiene una sola persona: el gestor financiero. De esta manera podrá llevar un control adecuado y ordenado de los ingresos y gastos de la empresa (Biskaia, 2011).

La gestión financiera tiene por objeto la ejecución propiamente dicha del presupuesto de gastos aprobado. Esta ejecución se realiza a través de distintas fases, iniciándose con la autorización del gasto y terminando con su pago material.

La gestión financiera es una de las tradicionales áreas funcionales de la gestión, hallada en cualquier organización, competiéndole los análisis, decisiones y acciones relacionadas con los medios financieros necesarios a la actividad de dicha organización. Así, la función financiera integra todas las tareas relacionadas con el logro, utilización y control de recursos financieros (Nunes, 2009).

**Criterio propio**

La gestión financiera comprende las actividades que realizan empleados y directivos del área financiera, de las ventas y las compras, por obtener recursos en el menor tiempo posible. El uso del efectivo es esencial para distribuirlos al costo y gasto, porque de ello dependerán los resultados en la utilidad; también es importante que el crédito concedido a través de las ventas se recupere en el menor tiempo posible.

**Clasificación de la gestión empresarial según sus diferentes técnicas**

Gestión empresarial es un término que abarca un conjunto de técnicas que se aplican a la administración de una empresa y dependiendo del tamaño de la empresa, dependerá la dificultad de la gestión del empresario o productor. El objetivo fundamental de la gestión del empresario es mejorar la productividad,

sostenibilidad y competitividad, asegurando la viabilidad de la empresa en el largo plazo.

A continuación las técnicas de Gestión Empresarial:

- Análisis Estratégico: diagnosticar el escenario identificar los escenarios político, económico y social internacionales y nacionales más probables, analizar los agentes empresariales exógenos a la empresa.

- Gestión Organizacional o Proceso Administrativo: planificar la anticipación del quehacer futuro de la empresa y la fijación de la estrategia y las metas u objetivos a cumplir por la empresa; organizar, determinar las funciones y estructura necesarias para lograr el objetivo estableciendo la autoridad y asignado responsabilidad a las personas que tendrán a su cargo estas funciones.

- Gestión de la Tecnología de Información: aplicar los sistemas de información y comunicación en esta empresa a todas las áreas de la empresa, para tomar decisiones adecuadas en conjunto con el uso de internet.

- Gestión Financiera: obtener dinero y crédito al menos costo posible, así como asignar, controlar y evaluar el uso de recursos financieros de la empresa, para lograr máximos rendimientos, llevando un adecuado registro contable.

- Gestión de Recursos Humanos: buscar utilizar la fuerza de trabajo en la forma más eficiente posible preocupándose del proceso de obtención, mantención y desarrollo del personal.

- Gestión de Operaciones y Logística de abastecimiento y distribución: suministrar los bienes y servicios que irán a satisfacer necesidades de los consumidores, transformando un conjunto de materias primas, mano de

obra, energía, insumos, información. etc. En productos finales debidamente distribuidos.

- Gestión Ambiental: contribuir a crear conciencia sobre la necesidad de aplicar, en la empresa, políticas de defensa del medio ambiente (Quiceno, 2014).

**Criterio propio**

La gestión empresarial es muy diversa, por lo que hay que observar aspectos, como: gestión en el talento humano, finanzas, estrategias y técnicas implementadas, factores ambientales, tecnológicos, la responsabilidad social corporativa, entre otros, que son esenciales para el crecimiento y desarrollo organizacional.

### 2.1.2. Información empresarial

Desde el punto de vista de la gestión empresarial el conocimiento del entorno, en un mundo cada vez más complejo y cambiante, origina una necesidad cada vez más acuciante de información para la toma de decisiones, tanto para atacar nuevos mercados, como para proteger a la empresa de agentes externos que puedan vulnerar su estabilidad.

El dominio de la información externa, no debe hacer olvidar el control de los flujos internos de información que la propia empresa genera derivado de su funcionamiento. Y, finalmente, tampoco se debe olvidar la propia información que la empresa lanza al exterior, en algunos casos regulada por factores legales, como aquellos que obligan a las empresas a depositar sus cuentas anuales en los registros mercantiles. Datos, a su vez, que se convierten en información externa para otras empresas que absorben esa información (Muñoz, 2014).

El sistema de información empresarial constituye el conjunto de recursos de la empresa que sirven como soporte para el proceso básico de captación, transformación y comunicación de la información.

Un sistema de información debe ser eficaz y eficiente. Es eficaz si facilita la información necesaria, y es eficiente si lo realiza con los menores recursos posibles. El sistema informático de la empresa es un componente del sistema de información.

Un sistema de información empresarial realiza tres actividades:

- Recibe datos de fuentes internas o externas
- Actúa sobre los datos para procesarlos.
- Distribuye información procesada para el usuario.

Es muy importante la elección de un código eficaz de representación de la información. Uno de los problemas más importantes es la separación de la información útil de la que no lo es (Vasco, 2013).

**Criterio propio**

La información empresarial es básica para conocer el desempeño administrativo y financiero de una organización, sin información los resultados que se pudieran obtener no serían confiables y se estaría presto a cometer una serie de errores que podrían evitarse, si se le da a la información el lugar que le corresponde en una entidad.

### 2.1.3. Estados Financieros

Son los documentos que debe preparar la empresa al terminar el ejercicio contable, con el fin de conocer la situación financiera y los resultados económicos obtenidos en las actividades de su empresa a lo largo de un período.

Constituyen cuadros sistemáticos y comparativos en un período determinado, cualquiera que sea su naturaleza, preparados con la finalidad de presentar en forma racional y coherente movimientos económicos así como ver los aspectos de la situación financiera, económica y presupuestaria de una empresa de acuerdo con los principios y las normas de la Contabilidad generalmente aceptados (Turmero, 2010).

Representa la situación de los activos y pasivos de una empresa así como también el estado de su patrimonio. En otras palabras, presenta la situación financiera o las condiciones de un negocio, en un momento dado, según se refleja en los registros contables.

El nombre más utilizado para este estado es el de balance general. Pero también suele denominarse:

Estado de Situación Financiera
Estado de Inversiones
Estado de Recursos y Obligaciones.
Estado de Activo, Pasivo y Capital.

El balance general es estático. Muestra la situación de la empresa en un momento determinado. Es como una fotografía instantánea, la cual puede cambiar en el momento siguiente.

El balance es acumulativo. Un balance preparado el 3 de enero debe ser tan completo como el que se elabora el 31 de diciembre de cada año. Se definen así:

Activo
Bienes y derechos que poseen una empresa
Pasivo
Deudas con terceros
Patrimonio

Deudas con los socios

Su información se organiza en grupos de cuentas relacionadas entre sí o que presentan características similares, a fin de facilitar su análisis. En general, las cuentas del activo se ordenan de acuerdo al grado de liquidez y las cuentas del pasivo según su exigibilidad" (Cardona, 2009).

**Criterio propio**

Los estados financieros son los documentos básicos que exponen la situación real de una empresa, en ellos se resumen los movimientos financieros y el resultado de la gestión, medido en términos monetarios. Sin estos son positivos y han aumentado en relación a otros años, se dice que se ha actuado en forma eficiente.

**Estado de Pérdidas y Ganancias**

Muestra una relación clara y ordenada de:

Los ingresos
Los costos y gastos
La utilidad o pérdida

Muestra la situación económica del negocio (Damas, 2012).

Es un estado contable de circulación económica que muestra en una sola relación vertical los ingresos y gastos del período. Se trata de un estado de circulación económica real por dar cuenta del desarrollo de las actividades de compra, producción y venta en la empresa, el cual puede formularse con carácter anual, o en períodos intermedios. También tiene interés su elaboración con carácter provisional.

La Cuenta de Pérdidas y Ganancias es un modelo de estado con mayor perfección informativa que otros modelos de estados de resultados, capaz de facilitar el análisis de la actividad de la empresa y de su evolución (Gómez, 2013).

**Criterio propio**

El estado de pérdidas y ganancias muestra los ingresos, costos y egresos que una empresa ha alcanzado en un período determinado. Las ventas incrementan los ingresos, en tanto que los costos y gastos los disminuyen, al final se obtiene la utilidad que se distribuye entre empresarios, trabajadores y los tributos que se tienen que pagar al Estado.

**Balance General o Estado de Situación Financiera**

Es el documento contable que presenta la situación financiera de un negocio a una fecha determinada.

El balance general presenta la situación financiera de un negocio, porque muestra clara y detalladamente el valor de cada una de las propiedades y obligaciones, así como el valor del capital.

La situación financiera de un negocio se advierte por medio de la relación que haya entre los bienes y derechos que forman su Activo y las obligaciones y deudas que forman su Pasivo (Leines, 2011).

Es el documento en el cual se describe la posición financiera de la empresa en un momento dado (en un punto específico del tiempo).

Indica las inversiones realizadas por la empresa bajo la forma de Activos, y los medios a través de los cuales se financiaron dichos activos, ya sea que los fondos se obtuvieron bajo la modalidad de préstamos (Pasivos) o mediante la venta de acciones (Capital Contable).

Es como una fotografía que muestra la posición financiera de la empresa en un momento determinado del tiempo. Está compuesto por el Activo, Pasivo y Patrimonio (Sifuentes, 2013).

**Criterio propio**

El balance general muestra la situación financiera de una empresa, así como el origen de los activos a través de los pasivos. Las inversiones que realiza una empresa se reflejan en el balance general, de tal manera que expone la situación del efectivo, sus derechos frente a sus clientes, las existencias y los activos fijos, tangibles e intangibles, también sus obligaciones con los proveedores, accionistas y el sector financiero.

### 2.1.4. Cooperativa

Las cooperativas, son sociedades de derecho privado, formadas por personas naturales o personas jurídicas que sin perseguir finalidad de lucro, realizan actividades o trabajo de beneficio social o colectivo.

Las cooperativas se han caracterizado por ser una fórmula a través de la cual se podría realizar cualquier actividad económica lícita en régimen de empresario en común, por lo tanto, tal actividad tenia siempre una finalidad de mutua y equitativa, ayuda entre los miembros de la cooperativa.

Su conformación jurídica de acuerdo a la Ley está dada en cuatro grandes grupos: de producción, de consumo, de crédito y de servicio.

Las Cooperativas de consumo y servicio están bajo el control del Ministerio de Inclusión Económica y Social a través de la Dirección Nacional de Cooperativas; las de crédito caen bajo la potestad de la Superintendencia de Bancos y Seguros; y, las de producción especialmente agropecuaria tienen el control del Ministerio de Agricultura y Pesca.

La importancia de las Cooperativas radica en que permite a las organizaciones perfeccionarse hasta llegar a constituir una cooperación, para crear asociaciones de personas que unen sus recursos individuales para satisfacer necesidades comunes a ellas; así por ejemplo, si los intermediarios encarecen los artículos de consumo, varias personas se asocian cooperativamente, instalan un almacén y adquieren esos mismos artículos a mejor precio y en condiciones de calidad más satisfactorias, creando precisamente lo que se conoce como cooperativa de consumo; igualmente, si los agricultores son víctimas de las maniobras monopolistas, se unen, forman cooperativas agrarias y comercializan e industrializan por sí mismos su producción, obteniendo también mejores precios y mejores condiciones de pago.

Por ello, si las personas no poseen los recursos para producir sus productos de consumo deben actuar en equipo, lo cual se logra por medio de las cooperativas, las mismas que sin temor a equivocarme puedo aseverar que ha acarreado en cierta medida a atenuar las grandes diferencias que hoy existen en la llamada Aldea Global (Blacio, 2009).

**Criterio propio**

Una cooperativa es una organización social sin fines de lucro, encargada de la prestación de un servicio que favorece a toda una comunidad, generalmente este tipo de organizaciones reciben ayuda de parte de entidades locales y del exterior.

**Cooperativas y compañías de transporte urbano terrestre**

Anteriormente hasta nuestros tiempos a nivel nacional se ha hecho costumbre crear o conformar las cooperativas de transporte en las diferentes modalidades para el servicio público-popular, que dicho sea de paso y desde luego respetando el criterio de todo ciudadano, dirigente transportista o autoridad que tenga que ver con la actividad del transporte, me permito manifestar que, esta figura jurídica "cooperativas dentro de la rama del transporte es caduca,

obsoleta, anticuada y esencialmente antijurídica, por cuanto la misma Ley de Cooperativas en su Artículo Primero, dice textualmente:

> Art. 1.- DEFINICIÓN: Son cooperativas las sociedades de derecho privado, formadas por personas naturales o jurídicas que, sin perseguir finalidades de lucro, tienen por objeto planificar y realizar actividades o trabajos de beneficio social o colectivo, a través de una empresa manejada en común y formada con la aportación económica, intelectual y moral de sus miembros

El cual tiene concordancia directa con el Art. 2 de la misma Ley relacionado sobre el régimen jurídico, que dice:

> Los derechos, obligaciones y actividades de las cooperativas y de sus socios se regirán por las normas establecidas en esta Ley, en el Reglamento General, en los reglamentos especiales y en los estatutos, y por los principios universales del cooperativismo.

Por cuanto el principio fundamental y universal del cooperativismo es no afán de lucro, y el transporte en muestro medio harto o poco es lucro, así lo confirman los mismos transportistas en los diferentes medios de comunicación social; por esta razón y por el principio jurídico especificado, he venido sosteniendo siempre, que la figura del cooperativismo en la rama del transporte terrestre en nuestro país debe y tiene que desaparecer en su totalidad tarde o temprano y constituirse en compañías de Responsabilidad Limitada, Anónimas o de Economía Mixta, es decir con una mentalidad esencialmente empresarial, este criterio lo vengo sosteniendo por más de treinta y cinco años por mi trabajo y experiencia profesional, que concuerda por fin con la Empresa Metropolitana de Servicios y administración del Transporte (EMSAT ) según se confirma en la publicación del Diario El Comercio del 29 de Octubre del 2001, que textualmente dice :

> Desde el 1º de Noviembre, las 100 operadoras tendrán un plazo de seis meses para estructurarse como empresas anónimas, como parte de la primera etapa"

Sin embargo, cabe anotar y recalcar que estas empresas deben ser administradas o dirigidas técnicamente con conocimiento de causa como verdaderas empresas-compañías cuya finalidad es el lucro que se llama utilidad y esto se lo consigue mediante capacitación a todo nivel (Autoridades, Administradores, Socios o Accionistas) pero con profesionales calificados para obtener una capacitación o asesoramiento técnico jurídico-societario, contable-financiero para alcanzar un conocimiento cabal, que en el caso de ser socio o accionista poder defender sus derechos y cumplir con su obligaciones e inclusive para no dejarse estafar en los llamados puestos de trabajo como vulgarmente lo denominan los señores chóferes-transportistas al comprar o vender las participaciones o acciones en las compañías de Responsabilidad Limitada, Anónimas y de Economía Mixta y/o certificados de aportación en las cooperativas (Miranda, 2011).

**Criterio propio**

Una cooperativa o compañía de transporte urbano es una organización compuesta por una flota de vehículo y por socios unidos con un mismo fin social.

### 2.1.5. Transporte

El Art. 205 del Código de Comercio dice textualmente:

> Objeto y partes del contrato.- El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas."

El último inciso del artículo 205 del Código de Comercio manifiesta lo siguiente:

> *El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías, por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transporte, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo.*

El Art. 206 del Código de Comercio indica:

> *Delegación a un Tercero:- Aunque el transporte imponga la obligación de hacer, el que se obliga a conducir personas o mercaderías puede, bajo su responsabilidad, encargar la conducción a un tercero. (Miranda, 2011).*

**Criterio propio**

El transporte es un medio de locomoción utilizado en todas las sociedades modernas, con la finalidad de reducir las distancias que nos separan. Existen en varios tipos, desde motrices, viales, aéreas, entre otras. Este ha servido para reducir los tiempos de entrega y con ello la reducción de los costos de producción, comercialización, servicios, etc.

### 2.1.6. Cooperativa de Transportes

Es un grupo de conductores o choferes, pilotos que deciden trabajar directamente en forma organizada y conjunta para prestar un servicio eficiente a la comunidad: el transporte de personas o cargas.

Además de la actividad fundamental a que se dedique cada cooperativa, de acuerdo a su clase o línea, se podrá establecer en ella diferentes servicios adicionales que beneficien a los socios (Blacio, 2009).

**Criterio propio**

Una cooperativa de transporte es una entidad encargada de la prestación de servicios de movilización de pasajeros y de carga, entre los más importantes, su aporte a la sociedad es considerable y constructivo.

### 2.1.7. Transporte terrestre

El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.

Estas redes de transporte terrestre las podemos clasificar en función de su densidad en tres tipos: ejes aislados, que serían aquellos que unen exclusivamente dos puntos en el territorio, lugar de producción y de consumo (redes de algunas zonas de países desarrollados en los que la población es escasa los recursos naturales no son explotados); redes poco estructuradas, en la que existen varios ejes, conectados o no entre sí, sin que exista una jerarquización entre ellos (redes de países subdesarrollados); redes estructuradas, son aquellas en las que existe un elevado número de ejes, conectados entre sí y organizados de una manera jerárquica, lo que facilita el transporte por todo el territorio (redes de países desarrollados)” (Buzo, 2009).

**Criterio propio**

El transporte terrestre es aquel que se realiza exclusivamente por carreteras, sobre tierra a través de cualquier tipo de vehículo, como: autos, camionetas, camiones, equipos camineros y pesados, entre otros.

**Transporte por carretera**

Es el más importante en la actualidad tanto para mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados, (coches, camiones o autobuses). Su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, pues no se restringe a seguir unas rutas fijas como el ferrocarril, sino que dada la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras. Como desventajas presentan el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias, o la congestión generada debido al aumento de los flujos.

El origen de esta red hay que buscarla en los antiguos caminos de herradura que fueron transformados desde finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX en carreteras. Además se han ido construyendo nuevas vías que han ido facilitando el transporte y jerarquizando la red, así encontramos redes viarias compuestas por autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras de diferentes anchos y caminos asfaltados o ripiados.

En los países desarrollados, la red es densa y altamente jerarquizada, constituyendo el principal objetivo de las autoridades el mantenimiento de las infraestructuras ya construidas y la transformación en autopistas de las vías de circulación más densas; mientras que en los países subdesarrollados, la red es bastante menos densa y presenta problemas de acondicionamiento, asfaltado, sinuosidad, etc.(Buzo, 2009).

**Criterio propio**

El transporte terrestre es la expresión del transporte en carretera de personas, animales o cosas, por cualquier tipo, sea animal o vehicular. Una condición esencial para el desarrollo del transporte terrestre es necesario contar con un buen estado de las vías.

### 2.1.8. Servicio de transportación

El servicio es un proceso cuya finalidad es la plena satisfacción del cliente la cual será medida de inicio a fin, independientemente de los aspectos meramente materiales, la gestión de compra, operaciones y el funcionamiento de los factores que interactúan en el proceso.

La calidad en la prestación de servicios interrelaciona aspectos comunes de la propia actividad, de orden económico, técnico-organizativo, socio-cultural y socio-psicológico. Existen elementos que interactúan en el proceso de prestación del servicio como son: los humanos, representados por los miembros del colectivo de trabajo que atiende a los usuarios; de organización, descritos por aspectos dinámicos cualitativos de la organización (procedimientos, turnos, vías, métodos de trabajo, etc.); de ambiente, formulados por condiciones físicas, higiénicas y estéticas.

Hoy se aceptan diez factores claves en la calidad del servicio:

1. Escuchar al cliente para definir los servicios y su calidad.
2. Educación y capacitación de los empleados como clientes internos para satisfacer mejor a los clientes externos.
3. Medir el impacto de la lealtad del cliente.
4. Establecer canales permanentes de comunicación con el cliente.
5. Evaluación de los procesos y productos internos para conocer si cumple con las expectativas, las necesidades y los deseos del cliente.
6. Compararse con los mejores para determinar cuáles son las áreas potenciales de mejoramiento.
7. Darle mayor poder de decisión y autoridad a los empleados para asumir los riesgos complaciendo al cliente.
8. Integración real y no formal al plan de mejoramiento de la empresa.
9. Reconocimiento a las personas que apliquen consecuentemente las filosofías gerenciales mediante el establecimiento de políticas de estímulos.

10. Medir periódicamente el esfuerzo y los resultados obtenidos en particular los progresos alcanzados y la calidad del servicio (Cedeño & Domínguez, 2010).

**Criterio propio**

El servicio de transportación es prestado por personas naturales o jurídicas, a empresas públicas o privadas y personas naturales con la finalidad de facilitar la movilización de personas u objetos. Esta prestación se realiza en el marco de la calidad de la prestación del servicio.

### 2.1.9. Crecimiento empresarial

El crecimiento se produce cuando en la empresa existen recursos infrautilizados u ociosos a los que se intenta buscar utilidad y decide explotarlos, en vez de transferir su propiedad a otro agente del mercado.

Son múltiples los beneficios derivados del crecimiento empresarial. Nosotros destacaremos los siguientes:

- El mayor prestigio de los directivos o las mejores posibilidades de promoción de los empleados, lo que nos permitirá fidelizar el talento con el proyecto al posibilitar que las personas de más valía asuman responsabilidades de mayor entidad.
- Afrontar nuevos retos empresariales que estimulen el desarrollo de las personas y la organización.
- Capacidad de atraer capital de inversores externos lo que nos permita afrontar proyectos de mayor envergadura.
- La mejora de la posición de la empresa en los mercados de capitales.
- Adquirir una posición competitiva más sólida.
- Acceder a escalas de mercado que mejoren la competitividad de la empresa.

- Mantener la cuota de mercado en el caso de que el mercado en que se opera esté en crecimiento (Martinicorena, 2009).

**Criterio propio**

El crecimiento empresarial se mide a través de las inversiones y reinversiones que realiza una empresa. Es notorio el crecimiento cuando en el mercado su tamaño se amplia, motivado por una mayor cuota de participación, que ha incidido en un incremento significativo de la rentabilidad.

### 2.1.10. Evolución de la organización empresarial

Con la evolución de la especie, y el incremento de la complejidad de las tareas que debía acometer para adaptarse al medio y desarrollarlo, surgió la necesidad de la acción mancomunada para lograr los propósitos deseados, lo que creó las condiciones para el surgimiento de la dirección como actividad humana.

El desarrollo de las fuerzas productivas y la división social del trabajo determinaron el surgimiento de relaciones cada vez más complejas que dieron origen a la formación de las organizaciones, donde la satisfacción de una necesidad económico-social sirve de eje central para la creación de un sistema de estructuras y relaciones que propician el trabajo colectivo en aras de un objetivo común.

El sistema organizativo se define como un conjunto complejo de estructuras o sistemas superpuestos que tienen una finalidad determinada. Este sistema artificial, creado por el hombre para satisfacer una necesidad específica, tiene carácter cibernético o autorregulado, lo cual implica que es capaz de mantener el equilibrio de sus parámetros fundamentales sin intervención externa alguna, o sea, es capaz de mantener su estabilidad dinámica.

Los sistemas organizativos u organizaciones, tienen un carácter eminentemente social, ya que el hombre es, además de su componente básico, su portador, por lo que constituye una necesidad objetiva para el desarrollo del mismo, ya que es, de esta forma, que el hombre crea su base material de vida, sobre la cual descansa toda la superestructura política y cultural de la propia sociedad.

Por tal motivo se puede afirmar que las organizaciones:

- Sirven al desarrollo de la sociedad.
- Propician la realización de proyectos que no podrían ser realizados de forma individual.
- Contribuyen a la conservación y desarrollo del conocimiento humano.
- Constituyen una fuente permanente de crecimiento para el hombre, como ser social.

Como consecuencia de lo anterior, las organizaciones tienen la cualidad de ser sistemas altamente complejos y aleatorios, ya que el hombre, con su individualidad subjetiva, adiciona complejidad a las relaciones que se dan en el marco del sistema, lo que determina el surgimiento de una nueva actividad humana: la administración (Oramas, 2012).

**Criterio propio**

La organización empresarial ha evolucionado desde sus formas más rudimentarias hasta las más técnicas y especializadas, donde la incorporación de la tecnología ha provocado el rendimiento productivo en mayor escala, acompañado de la inversión en ciencia y tecnología y del talento humano, como factor indispensable para el desarrollo organizacional.

### 2.1.11. Indicadores de gestión administrativa

Para la clasificación de indicadores, es necesario precisar que desde diferentes metodologías, se plantean diversas clasificaciones; sin embargo, la presente

guía establece una clasificación en las dimensiones de eficiencia, eficacia, calidad y economía (Cubillus y Núñez, 2012).

- **Indicadores de eficacia**

Cuando se habla de eficacia, se busca establecer el cumplimiento de planes y programas de la entidad, previamente determinados, de modo tal que se pueda evaluar la oportunidad (cumplimiento de la meta en el plazo estipulado), al igual que la cantidad (volumen de bienes y servicios generados en el tiempo). (Cubillus y Núñez, 2012).

El indicador de eficacia mide el logro de los resultados propuestos. Indica si se hicieron las cosas que se debían hacer, los aspectos correctos del proceso. Los indicadores de eficacia se enfocan en el qué se debe hacer, por tal motivo, en el establecimiento de un indicador de eficacia es fundamental conocer y definir operacionalmente los requerimientos del cliente del proceso para comparar lo que entrega el proceso contra lo que él espera. De lo contrario, se puede estar logrando una gran eficiencia en aspectos no relevantes para el cliente (Lezama, 2009).

- **Indicadores de eficiencia**

Los indicadores de eficiencia, se enfocan en el control de los recursos o las entradas del proceso; evalúan la relación entre los recursos y su grado de aprovechamiento por parte de los mismos. (Cubillus y Núñez, 2012).

Consisten en el examen de costos en que incurren las entidades públicas encargadas de la producción de bienes y/o la prestación de servicios, para alcanzar sus objetivos y resultados.

Es posible obtener mediciones de eficiencia, relacionando por ejemplo número de subsidios entregados, cantidad de usuarios atendidos, inspecciones realizadas, etc., con nivel de recursos utilizados para tales actividades, como son gastos de infraestructura, personal requerido para la atención, horas

hombre requeridas, etc.. Ejemplo: Costo de un servicio en relación al número de usuarios.

Miden el nivel de ejecución del proceso, se concentran en el Cómo se hicieron las cosas y miden el rendimiento de los recursos utilizados por un proceso. Tienen que ver con la productividad (Lezama, 2009).

La eficiencia es la capacidad administrativa de producir el máximo de resultados con el mínimo de recursos, el mínimo de energía y en el mínimo de tiempo posible.

- **Indicadores de efectividad**

Para el análisis de este tipo de indicadores es necesario involucrar la eficiencia y la eficacia, es decir el logro de los resultados programados en el tiempo y con los costos más razonables posibles (Cubillus y Núñez, 2012).

Se relaciona con la medición del nivel de satisfacción del usuario que aspira a recibir un producto o servicio en condiciones favorables de costo y oportunidad, y con el establecimiento de la cobertura del servicio prestado.

La efectividad está relacionada con las respuestas que demos al interrogante ¿para qué se hizo?; este tipo de indicadores miden los resultados alcanzados frente a los bienes o servicios generados a los clientes y usuarios. Ejemplo: Nivel de satisfacción del usuario durante el periodo determinado, Porcentaje de disminución en quejas y reclamos en un período determinado.

La efectividad, significa cuantificación del logro de la meta, también es sinónimo de eficacia y se le define como "Capacidad de lograr el efecto que se desea". Los indicadores de eficacia o efectividad, tienen que ver con hacer realidad un intento o propósito, y están relacionados con el cumplimiento al ciento por ciento de los objetivos planteados (Lezama, 2009).

**Indicadores de gestión financiera**

Identificados los comportamientos deseados es -preciso medir su consecución mediante un conjunto de indicadores relacionados con los mismos (García, Arias y Machado, 2009)

- Períodos medios: estos indicadores tratan de impulsar y medir actuaciones tendentes a reducir los desfases entre pagos y cobros.

    a. Pago a proveedores (Pp)
    b. Cobro (Pc)

- Coste de la deuda y rentabilidades: pretenden impulsar y evaluar la correcta selección de las fuentes de financiación externa.

    a. Gastos financieros sobre ingresos
    b. Gastos financieros netos de impuestos sobre fondos ajenos

- Estructura económica-financiera: tratan de fomentar un desarrollo patrimonial equilibrado

    a. Activo circulante, fijo sobre activo total.
    b. Pasivo corriente sobre el pasivo total.

- Solvencia a corto y largo plazo: en este caso se pretende conseguir y mantener un adecuado colchón de seguridad frente a los acreedores de la empresa.

    a. Activo circulante sobre el pasivo circulante.
    b. Efectivo sobre pasivo circulante.
    c. Recursos generados (beneficios más depreciaciones) sobre fondos ajenos.
    d.

## 2.2. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

**Parque automotor**

Es el conjunto de vehículos o naves destinados a una función especial. Así un vehículo automotor es un complejo mecánico, capaz de desplazarse por si mismo. Está compuesto por una serie de sistemas y piezas que funcionan en forma coordinada y armónica.

Independiente del medio en el cual el vehículo se desplace, como así mismo el destino de servicio para el cual fueron construidos los vehículos automotores, todos tienen la misma función a saber: transporte de pasajeros y/o carga (López, 2009).

El cuerpo de unidades vehiculares en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., está compuesto por unidades modernas de combustible a diésel que prestan diariamente y sin interrupciones el servicio de movilidad interna a los habitantes de El Empalme.

El parque automotor está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga. Su incidencia ambiental está representada en la contribución de contaminantes por tipo de combustible y la circularidad vehicular. Actualmente estas emisiones se han convertido en un problema ha alcanzado grandes dimensiones, en parte debido al incremento descontrolado de la motorización y las escasos mecanismos de control. (Onikamina, 2014).

**Transporte**

Es un medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las

personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas (Rezt, 2014).

**Composición de las unidades de transporte**

Con el objeto de organizar, reglamentar y sistematizar el control del tránsito, el transporte terrestre, el uso vehicular de todo tipo, el control y la prevención de accidentes, la contaminación ambiental y Juzgamiento de las infracciones de tránsito, los vehículos, se pueden clasificar (Asamblea Nacional, 2011).

| **CLASIFICACIÓN VEHICULAR** | | | |
|---|---|---|---|
| **Vehículos** | **Sin motor** | **Motor** | **Pesados** |
| | Bicicletas | Motocicletas | Bus |
| | Remolques | Automóvil | Camión |
| | De tracción animal | Camioneta | Cabezal |

**Clasificación de la transportación nacional en el Ecuador**

De conformidad con la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el transporte en el Ecuador se clasifica de la siguiente manera (Asamblea Nacional, 2011):

a. Público: Transporte colectivo o masivo sujeto a una contraprestación económica, Ej: Buses (Art. 52, 53 y 54)

El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

b. Comercial: Transporte a cambio de prestaciones económicas, Ej: Camiones de carga.

Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

c. Propio: Vehículo propio.

El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

**Logística del parque automotor**

El tema de la logística de abastecimiento como una ventaja competitiva para las empresas dedicadas a la distribución de repuestos y accesorios automotrices surge como una inquietud de poder contribuir en el mejoramiento de este sector de la economía nacional (Bennett y Figueroa, 2008).

El parque vehicular, sea de naturaleza empresarial o individual, requiere mantenimiento periódico. A nivel general, se ha observado que durante los primeros años de adquisición de los vehículos, estos visitan a la empresa distribuidora para su mantenimiento y cambio de repuestos.

La logística de abastecimiento de los repuestos automotrices, refacciones o recambios, se torna más compleja cuando las empresas distribuidoras de repuestos automotrices, deciden que la fuente de sus productos sea importando productos desde el exterior. Algunas empresas pequeñas comienzan con abastecimiento local y terminan por convertirse en importadores directos especializados en marcas o en una familia de repuestos.

**Contaminación ambiental por la transportación**

El aspecto ambiental no es tanto sobre calidad del servicio, sino más bien de la externalidad relacionada con el uso del trasporte. Ocurren dos aspectos: el

primero de éstos se refiere a las emisiones del sistema, que están asociadas al tipo de servicio. Y el otro a las condiciones dentro del vehículo en términos ambientales. Hoy en día es un tema importante, probablemente más que el de las emisiones. Está el efecto de la pluma negra que arroja el bus, que ensucia la ciudad y contamina su alrededor ¿pero qué pasa con la gente que va por dentro? Si parte de eso entra en la cabina, y al ser ésta un espacio cerrado, los niveles son mucho más elevados que por fuera. Si a uno le queda facilísimo dormirse en un bus es un pésimo indicador, así como el que la gente se maree. Seguramente lo que se está respirando dentro es mucho peor que lo de afuera (Behrentz, 2008).

En el ambiente urbano y suburbano una de las fuentes de ruido más extendidas es el transporte, particularmente el transporte automotor (Ibarra y Piñas, 2011) .

Internacionalmente se considera que la circulación vehicular aporta con un 80%, las industrias 10%, los ferrocarriles 4 % y bares y locales públicos con un 6 %. El ruido ambiental presenta grandes diferencias con respecto a otros contaminantes: es el contaminante más barato de producir y necesita muy poca energía para ser emitido; es complejo de medir y cuantificar; no deja residuos; no tiene un efecto acumulativo en el medio pero si tiene un efecto acumulativo en sus efectos en el hombre.

El ruido de tráfico vehicular en las proximidades de una vía, está dado por una serie de variables que determinan su emisión como son: la intensidad de flujo, velocidad, tipo de vehículos, pendiente de la vía, tipo de carretera, etc.); y otras que influyen en su propagación: distancia a fachadas, tipo de fachadas, altura, distancia a vía, entre otras.

**Subsidio a la transportación**

Los subsidios (tanto al acceso como al consumo) pueden ser universales o no dirigidos, o bien focalizados o dirigidos. Los subsidios universales fijan por

debajo de su valor a las tarifas, o algún os costos no se trasladan a los consumidores y por lo tanto benefician a todos los usuarios. Mientras que los subsidios focalizados o dirigidos benefician sólo a un subconjunto de usuarios.

Un tema relacionado a las cuestiones sociales es la ausencia de políticas de movilidad sustentable. La movilidad no ha crecido por igual en los distintos modos de transporte, habiendo sido absorbida la mayor parte del crecimiento de la demanda por las carreteras, modo que es más agresivo con el medio ambiente. Los precios no reflejan las externalidades, entre las que se cuentan: congestión, accidentes, ruido, contaminación del aire, daños a la fauna, la flora y el paisaje, ocupaciones territoriales en áreas metropolitanas y urbanas y efectos medioambientales suplementarios derivados de la producción y transporte de energía que se consume en la provisión de infraestructuras y fabricación del parque de vehículos.

Los costos medioambientales no están incorporados al sistema de precios y se aplican políticas indirectas de comando y control, como apoyos o desalientos a determinadas infraestructuras o modo, restricción a la circulación y al tránsito en determinados momentos y lugares.

En países desarrollados y en desarrollo se encuentran subsidios a los transportes. Aunque están muy difundidos, no hay mucha evaluación cuantitativa de su incidencia distributiva, haciendo difícil asegurar si son pro-pobre. Las reformas de transporte urbano en países en desarrollo se relacionan con pobreza, contaminación del aire, aumento de la seguridad y congestión urbana.

Los transportes públicos urbanos se subsidian para compensar las externalidades ocasionadas por el uso del transporte privado, con la intención de mejorar la eficiencia con un instrumento catalogado como “segundo mejor” (second best). Se subsidia al transporte público para compensar la subvaloración de modos alternativos de transporte, como el automóvil privado, que no paga el costo completo que impone a la sociedad en términos de uso

de infraestructura, congestión, seguridad vial y otras externalidades ambientales. Subsidiar el transporte público empareja las alternativas según esta línea de razonamiento. Pero tal solución es “segundo mejor”, habiendo otras formas mejores de internalizar las externalidades, como elevar los precios que enfrentan los automóvil es privados por medio de impuestos mayores a los combustibles, peajes más altos en vías congestionadas o para financiar infraestructura (Ferro y Lentini 2012).

**Transporte en ciudades**

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas.

El smog de las grandes urbes ha impuesto la necesidad de construir sistemas alternativos de transporte urbano no contaminante (Rezt, 2014).

## 2.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

**Constitución de la República del Ecuador:**

**Art. 277.**-Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

6. Promover e impulsar la ciencia, la tecnología, las artes, los saberes ancestrales y en general las actividades de la iniciativa creativa comunitaria, asociativa, cooperativa y privada.

**Sección primera. Formas de organización de la producción y su gestión**

**Art. 319.-** Se reconocen diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas.

**Sección segunda. Tipos de propiedad**

**Art. 321.-** El Estado reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en sus formas pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa, mixta, y que deberá cumplir su función social y ambiental.

**Ley de Cooperativas del Ecuador:**

**Art. 1.-** Son cooperativas las sociedades de derecho privado, formadas por personas naturales o jurídicas que, sin perseguir finalidades de lucro, tienen por objeto planificar y realizar actividades o trabajos de beneficio social o colectivo, a través de una empresa manejada en común y formada con la aportación económica, intelectual y moral de sus miembros.

**TITULO III De los Socios**

**Art. 11**.- Siempre que llenen los requisitos establecidos en el Reglamento General y en el Estatuto, pueden ser socios en una cooperativa:

a) Quienes tengan capacidad civil para contratar y obligarse;
b) Los menores de 18 años y cuantos se hallen bajo tutela o curaduría, que lo hagan por medio de su representante legal;
c) Los menores comprendidos entre los 14 y los 18 años de edad, por sí solos, en las cooperativas estudiantiles y juveniles; y,
d) Las personas jurídicas que no persigan fines de lucro.

**TITULO IV Estructura Interna y Administración**

**Art. 30**.- El gobierno, administración, contraloría y fiscalización de una cooperativa se hará a través de la Asamblea General de Socios, del Consejo de Administración, del Consejo de Vigilancia, de la Gerencia y de las Comisiones Especiales, de conformidad con las atribuciones señaladas en esta

Ley, en el Reglamento General y en el estatuto para cada uno de dichos organismos.

**Art. 31**.- La Asamblea General es la máxima autoridad de la cooperativa, y sus decisiones son obligatorias para todos los socios. Estas decisiones se tomarán por mayoría de votos. En caso de empate, quien presida la Asamblea tendrá voto dirimente.

**Art. 32**.- Las asambleas generales pueden ser ordinarias o extraordinarias, y serán convocadas por el Presidente de la Cooperativa. Las primeras se reunirán por lo menos dos veces al año, en el mes posterior a la realización del balance semestral. Y las segundas se llevarán a efecto a pedido del Consejo de Administración, del Consejo de Vigilancia, del Gerente o de por lo menos la tercera parte de los socios.

**Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:**

**Art. 3.-** El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

**Art. 11.-** El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

**Art. 55**.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

**Art. 56.**- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas

**Art. 57**.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricótomos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

# CAPÍTULO III
# METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

# 3.1. MATERIALES Y MÉTODOS

### 3.1.1. Materiales

- Computadora portátil
- Computadora de escritorio
- Impresora multifunción
- Copiadora
- Calculadora
- Pen driver
- CDR
- Cuadernos
- Hojas bond A4
- Suministros de oficina
- Textos bibliográficos

### 3.1.2. Métodos

**a. Analítico**

Con este método se conoce las distintas partes del problema y se realizará el análisis de la información de gabinete y de campo a través del estudio de mercado.

La información se clasifica y analiza, según la temática de la investigación, se separan sus partes y se estudia cada una de ella para finalmente plantear la síntesis y los resultados de la investigación.

**b. Sintético**

Este método se utiliza para concretar los vínculos y las interrelaciones existentes entre la incidencia de la gestión y de la administración financiera con el incremento del parque automotor.

Permitirá definir con precisión las necesidades, fortalezas y debilidades de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

**c. Descriptivo**

Con este método se describe la realidad administrativa y financiera de la organización, detallando el impacto que se ocasiona en el incremento o disminución de las unidades automotrices.

Se busca con este método conocer en detalle la composición financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. y la forma como esta ha ido evolucionando a lo largo de los años.

### 3.1.3. Técnicas de investigación

Las técnicas de investigación son las encuestas y las entrevistas, sin embargo las primeras serán utilizadas y aplicadas en esta tesis

Las encuestas se las realizará a la población constituida por los usuarios de la transportación urbana, a través del empleo de un cuestionario que ha sido elaborado en base a los objetivos planteados en la investigación.

La encuesta será dirigida también al personal de socios de la institución, con la finalidad de conocer la gestión desarrollada por ellos y los efectos o resultados alcanzados. La entrevista se orienta tomando como referencia los objetivos y las sugerencias de los entrevistados.

## 3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Esta investigación es de campo, según su naturaleza, puesto que es necesario vincularse directamente con el fenómeno que se investiga, estudiar sus

relaciones y nexos y las variables que intervienen en la gestión administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

Esta investigación es descriptiva en la medida que muestra el comportamiento de las acciones y disposiciones de los directivos, por mejorar y fortalecer el parque automotor de la organización.

Esta investigación es aplicada, pues el resultado de las acciones de los socios, se orienta a resolver un problema específico y servirá como base para nuevas investigaciones que servirán para la toma de decisiones de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

## 3.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

En esta investigación se emplearon una serie modelos estadísticos, financieros y matemáticos con la intención de contribuir al desarrollo y comprobación de las hipótesis de investigación. Con estos aportes, los objetivos se concretaron y permitieron la adopción de las medidas más apropiadas para la resolución de los problemas investigados.

La encuesta, como instrumento de investigación sirvió para identificar las variables intervinientes en la tesis, así como las características más importantes de la población investigada.

Con la encuesta se identificó la percepción de los socios sobre la capacidad de gestión de los directivos de la cooperativa, en cuanto al crecimiento del parque automotor de la organización.

## 3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA

La población a investigar está compuesta por el total de socios de la organización, la misma que asciende a 38 integrantes.

Forma parte del universo de la investigación el conjunto de la población económicamente del cantón El Empalme comprendida entre los 15 y 65 años de edad, que utiliza los servicios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. El tamaño de esta población es de 43849.

Con la fórmula siguiente y un nivel de confianza del 95%.

$$n = \frac{NZ^2 * PQ}{e^2(N-1) + Z^2 * PQ}$$

Dónde:

N = 43849
Z = 95%
P = 50%
Q = 50%
e = 5%

$$n = \frac{43849(1.96)^2 * (0.5 * 0.5)}{(0.05)^2(43849-1) + (0.05)^2 * (0.5 * 0.5)}$$

N= 381

De acuerdo con la muestra obtenida se realizará una encuesta al azar a 381 habitantes del Cantón El Empalme y se aplicará una encuesta a los 38 socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

# CAPÍTULO IV
# RESULTADOS Y DISCUSIÓN

# RESULTADOS

**4.1.1. <u>Resultados del objetivo 1</u>: Recopilar Información sob... gestión administrativa financiera y su impacto en el crecimiento del parque automotor, dirigida a los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.**

**Pregunta 1. ¿Estima usted que se ha incrementado el parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., debido al apoyo recibido y a la decisión individual de los socios?**

**Cuadro 1.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 32 | 84% |
| No | 6 | 16% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

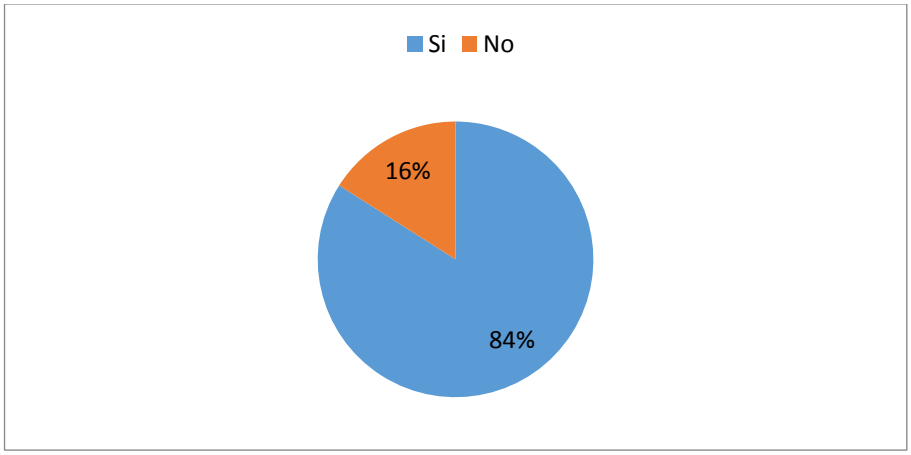



**Gráfico 1.**

**Análisis**

Según el gráfico 1, el 84% de los socios encuestados considera que se ha incrementado el parque automotor debido a su iniciativa propia y al apoyo que han recibido. El 16% de los encuestados por su parte considera que no se ha incrementado el mismo.

**Pregunta 2. ¿El Crecimiento del Parque automotor se debe a:**

**Cuadro 2.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Iniciativa Propia | 18 | 47% |
| Apoyo Estatal | 5 | 13% |
| Apoyo de la Banca Privada | 15 | 40% |
| Otros | 0 | 0% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

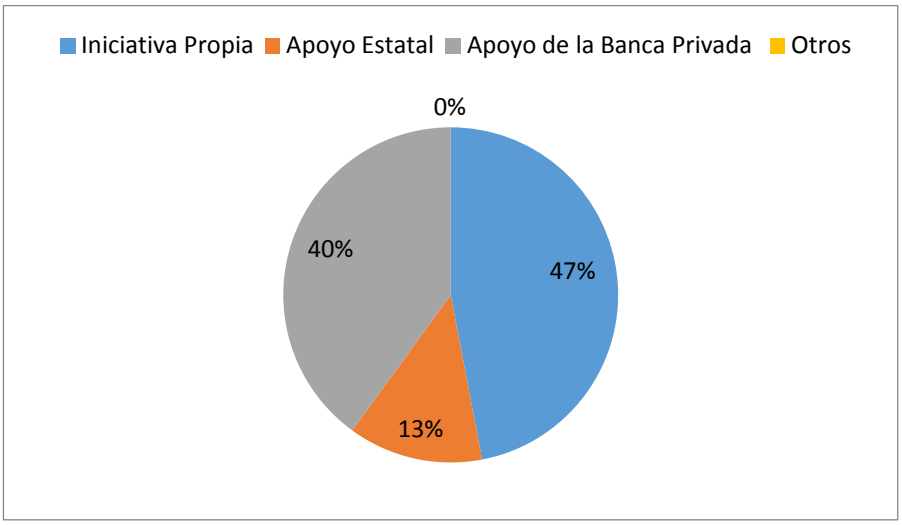



**Gráfico 2.**

**Análisis**

Consultamos sobre los factores que han incidido en el crecimiento del parque automotor y se obtuvo que el 47% de los socios dicen que se ha incrementado el parque automotor por iniciativa propia, el 40% dice que por Apoyo de la Banca Privada, el 13% dice que fue por apoyo Estatal.

**Pregunta 3. ¿El Crecimiento del Parque Automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. es el resultado de la exigencia por parte de los usuarios del Cantón El Empalme?**

**Cuadro 3.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 30 | 79% |
| No | 8 | 21% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

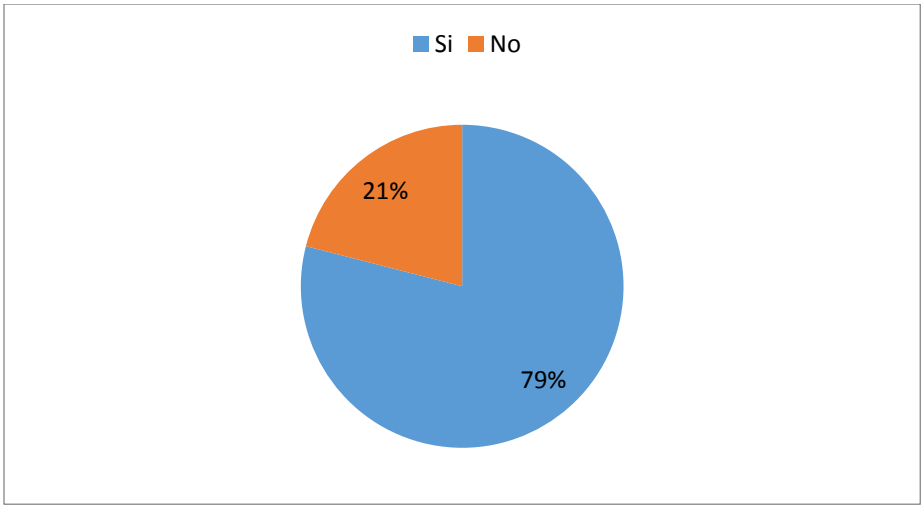



**Gráfico 3.**

**Análisis**

Según el gráfico 3, el 79% de los socios de la cooperativa del transporte urbano Intercantonal Jesús Del Gran Poder Cia Ltda., consideran que el incremento del parque automotor se debe a la exigencia del mismo por los usuarios. Otro 21% considera que ha sido por iniciativa propia de los socios de la organización.

**Pregunta 4. ¿Qué factores han incidido en el crecimiento del parque automotor?**

**Cuadro 4.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Correcto uso de Activos | 12 | 32% |
| Incremento de Socios | 8 | 21% |
| Responsabilidad Social Empresarial | 18 | 47% |
| Otros | 0 | 0% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

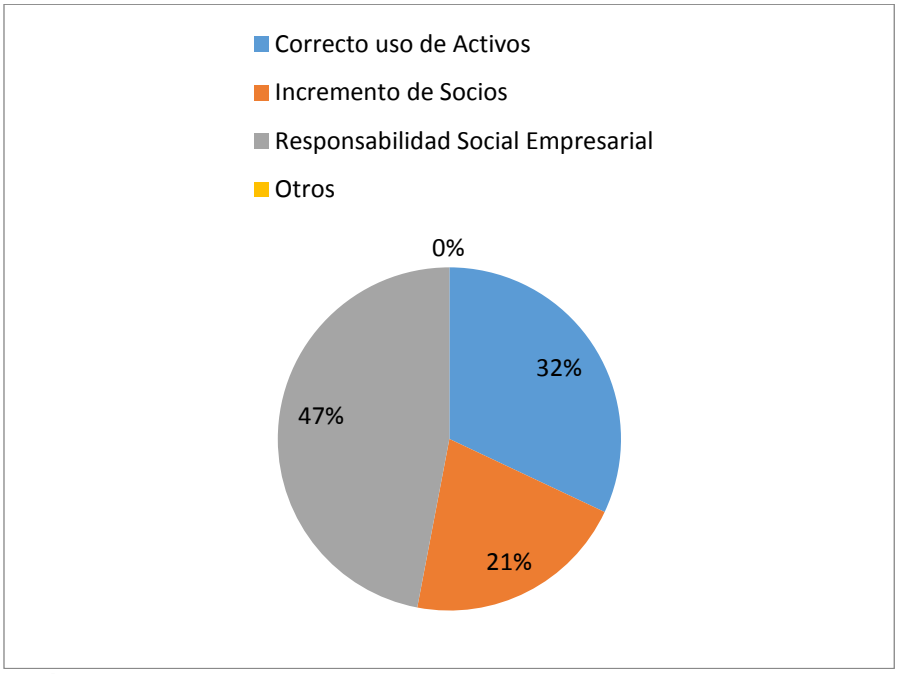



**Gráfico 4.**

**Análisis**

Al consultar sobre los factores que han incidido en el crecimiento del parque automotor el 47% de los Socios encuestados afirma creer que se debe a la responsabilidad Social empresarial que mantiene la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. Por otra parte existe el 32% que considera que se debe al correcto uso de Activos y un 21% cree que se da esto por el incremento de Socios.

**Pregunta 5. ¿Cómo califica la gestión administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?**

**Cuadro 5.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Excelente | 2 | 5% |
| Muy Buena | 25 | 66% |
| Buena | 7 | 18% |
| Regular | 3 | 8% |
| Mala | 1 | 3% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

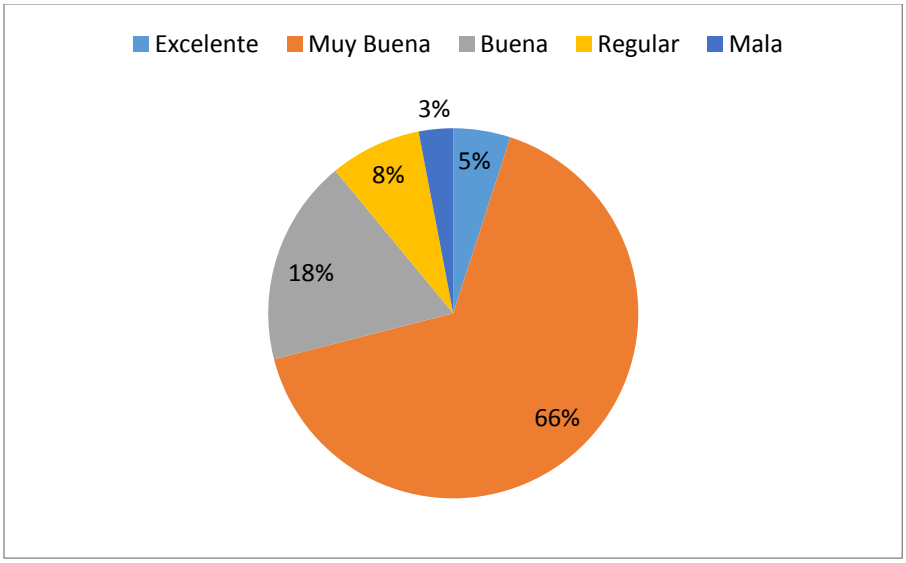



**Gráfico 5.**

**Análisis**

Según el gráfico 5, el 66% de los socios encuestados considera que la Gestión Administrativa y Financiera de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., es muy Buena, 18% la considera como Buena, el 8% como regular. El 5% como excelente y el 3% la considera como mala.

**Pregunta 6. ¿Considera usted que la dirección administrativa de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha incidido en el mejoramiento del parque automotor?**

**Cuadro 6.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 25 | 66% |
| No | 13 | 34% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

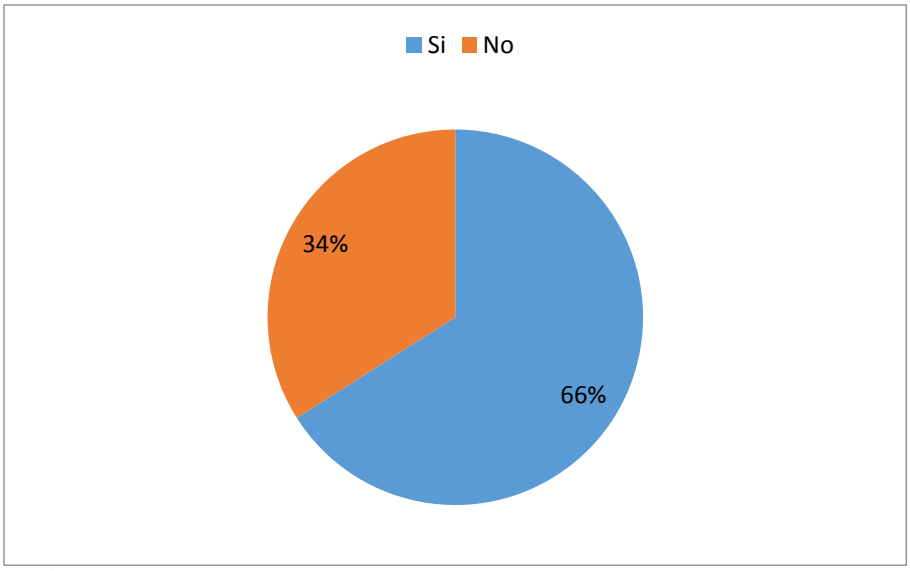



**Gráfico 6.**

**Análisis**

Siendo consultados acerca de la dirección administrativa de la empresa, los socios encuestados se encuentran divididos en dos partes, quienes confían en la una buena administración por parte de la empresa con el 66%, y un grupo representado por el 34%, que se muestra opuesto a la buena administración de la empresa.

**Pregunta 7. ¿La gestión emprendida por los directivos ha seguido los principios técnicos administrativos y financieros?**

**Cuadro 7.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 32 | 84% |
| No | 6 | 16% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

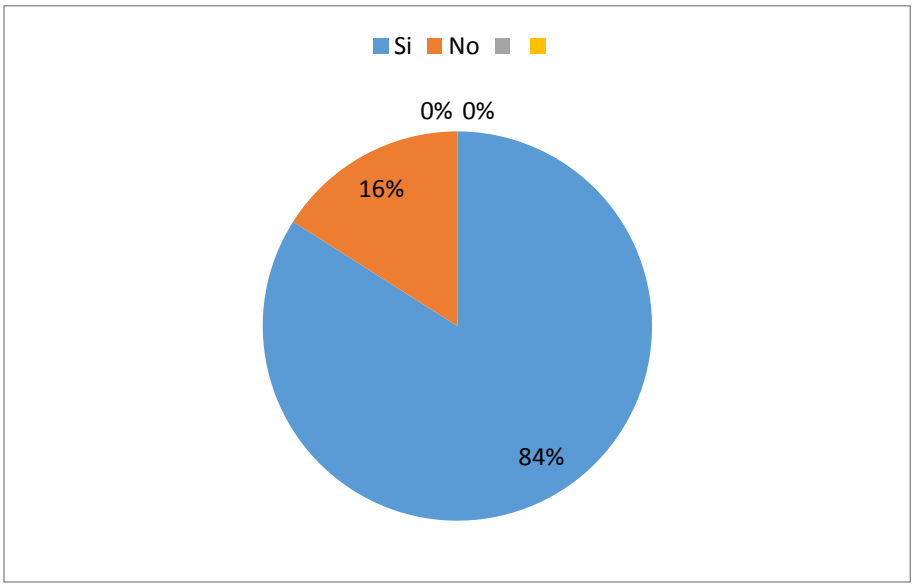



**Gráfico 7.**

**Análisis**

Por medio de la presente encuesta obtuvimos que el 84% de los socios consideran que los directivos han manejado la administración basados en principios técnicos administrativos y financieros y el 16% considera que no han basado a principios administrativos y técnicos.

**Pregunta 8. ¿La innovación del parque automotor ha sido una preocupación constante de cuál de los siguientes estamentos?**

**Cuadro 8.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Directivos | 18 | 47% |
| Socios | 15 | 40% |
| Empleados | 3 | 8% |
| Usuarios | 2 | 5% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

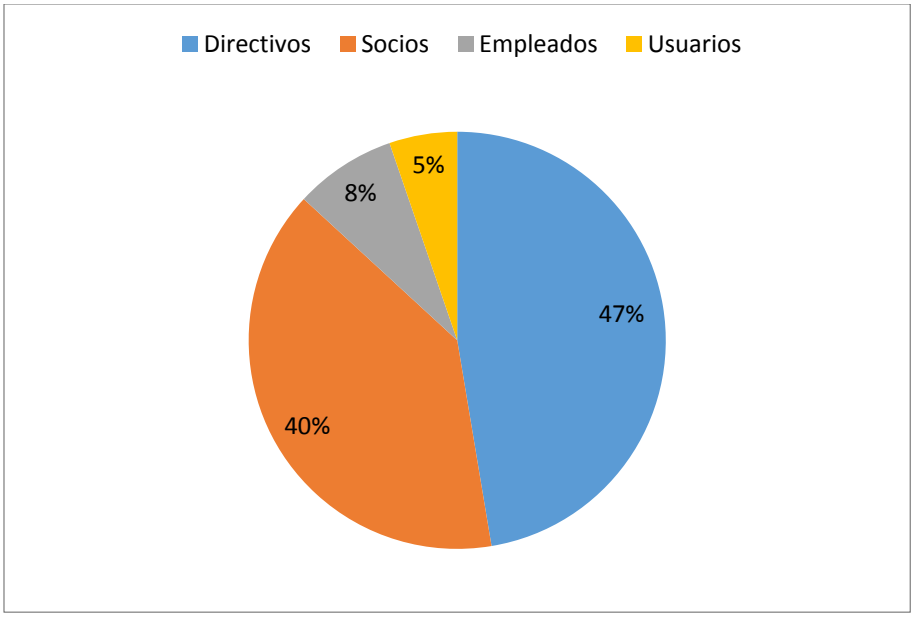



**Gráfico 8.**

**Análisis**

Según el gráfico 8, el 47% de los socios de la cooperativa considera que la innovación del parque automotor ha sido una lucha constante de los directivos, el 40% contradice y manifiesta que ha sido el esfuerzo individual de cada socio, un 8% considera que ha sido por la labor y gestión de los empleados y el 5% considera que este cambio se ha dado gracias a la petición constante de los usuarios.

**Pregunta 9. ¿El actual parque automotor que mantiene la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., según su criterio, puede ser considerado dentro de las siguientes opciones?**

**Cuadro 9.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Renovado | 15 | 39% |
| Normal | 20 | 53% |
| Regular | 3 | 8% |
| Malo | 0 | 0% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

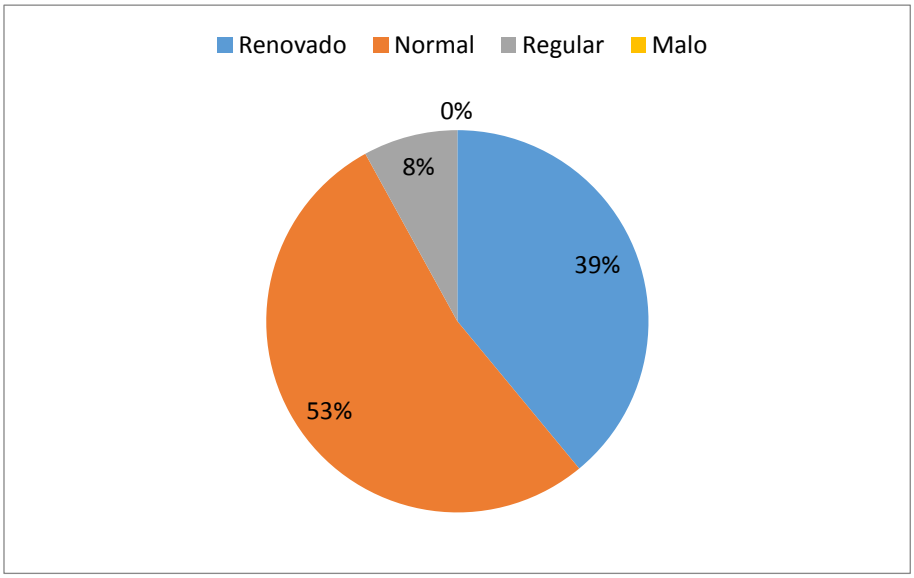



**Gráfico 9.**

**Análisis**

Según una encuesta realizada a los socios con respecto a cómo consideran el parque automotor obtuvimos que el 53% considera que la cooperativa del Transporte Urbano intercantonal Jesús del gran poder Cia Ltda., tiene un parque automotor normal, el 39% considera su parque automotor renovado, un 8% lo considera regular y un 0% lo considera un mal parque automotor.

**Pregunta 10. ¿Las unidades vehiculares actuales le han producido beneficios tales como?**

**Cuadro 10.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Mejores Ingresos | 12 | 32% |
| Mayor Utilidad | 4 | 10% |
| Ahorros | 9 | 24% |
| Bienestar Social | 13 | 34% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

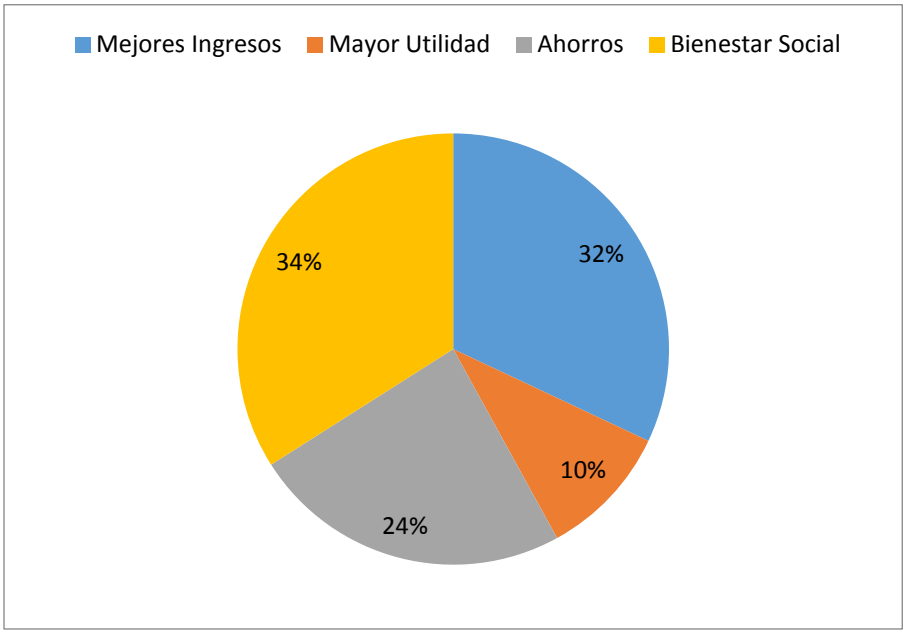



**Gráfico 10.**

**Análisis**

Con respecto a los beneficios que le han brindado las unidades que mantienen a la actualidad el 34% considera que ha mejorado su bienestar social, un 32% da ha conocer que ha mejorado en lo que respecta a sus ingresos, el 24% reconoce que a mejorado sus Ahorros y un 10% manifiesta que ha mejorado su utilidad con las actuales unidades que mantiene la cooperativa.

**Pregunta 11. ¿La gestión administrativa financiera de los directivos le ha permitido mejorar su situación económica y social?**

**Cuadro 11.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 33 | 87% |
| No | 5 | 13% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración.Autora

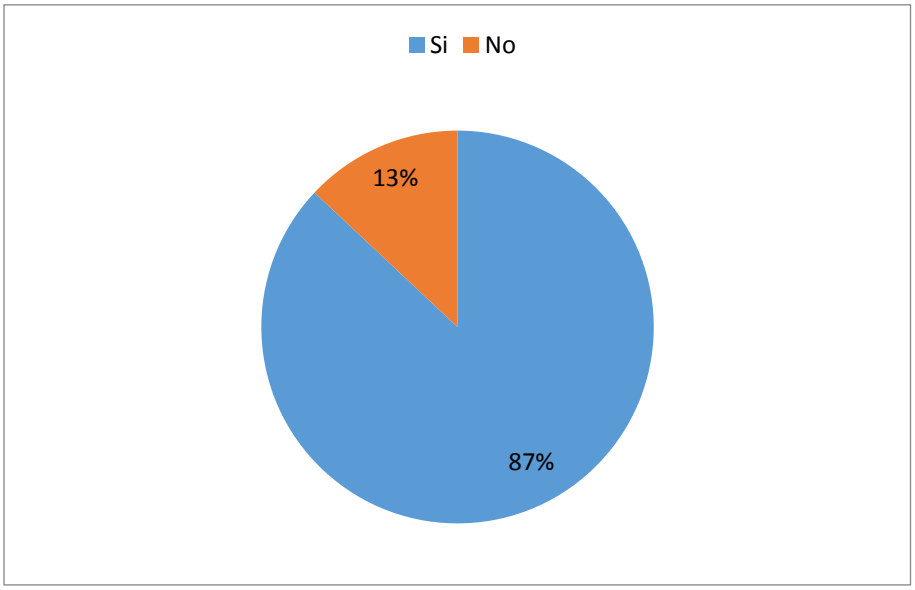



**Gráfico 11.**

**Análisis**

Según los socios de la cooperativa del transporte urbano intercantonal Jesús Del Gran Poder Cia Ltda., la buena gestión administrativa financiera ha permitido mejorar su situación económica social por lo cual el 87% está satisfecho de dicha gestión por parte de la directiva y un 13% no está conforme con la misma.

**Pregunta 12. ¿El mejoramiento de sus Ingresos en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., de qué manera le ha favorecido?**

**Cuadro 12.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Alimentación | 6 | 16% |
| Salud | 5 | 13% |
| Educación | 2 | 5% |
| Recreación | 25 | 66% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

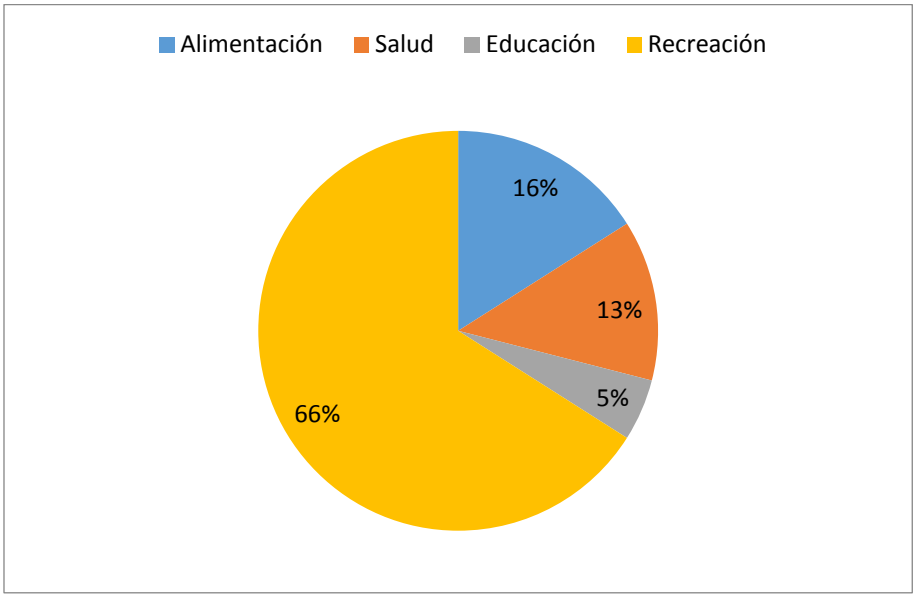



**Gráfico 12**

**Análisis**

Con respecto a lo que le ha favorecido en su vida cotidiana ahora que mantienen un mejor Ingreso nos dan a conocer que el 66% ha mejorado con respecto al tema de recreación ya que antes que tenían menos ingresos se limitaban al mismo, el 16% considera que ha mejorado su tema de la alimentación, el 13% a mejorado su calidad de vida con respecto a la salud y un 5% a mejorado a nivel de educación.

**Pregunta 13. ¿Estima que la innovación es esencial para mejorar su situación económica y social y la de todos los socios de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?**

**Cuadro 13.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 31 | 82% |
| No | 7 | 18% |
| **Total** | **38** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autor

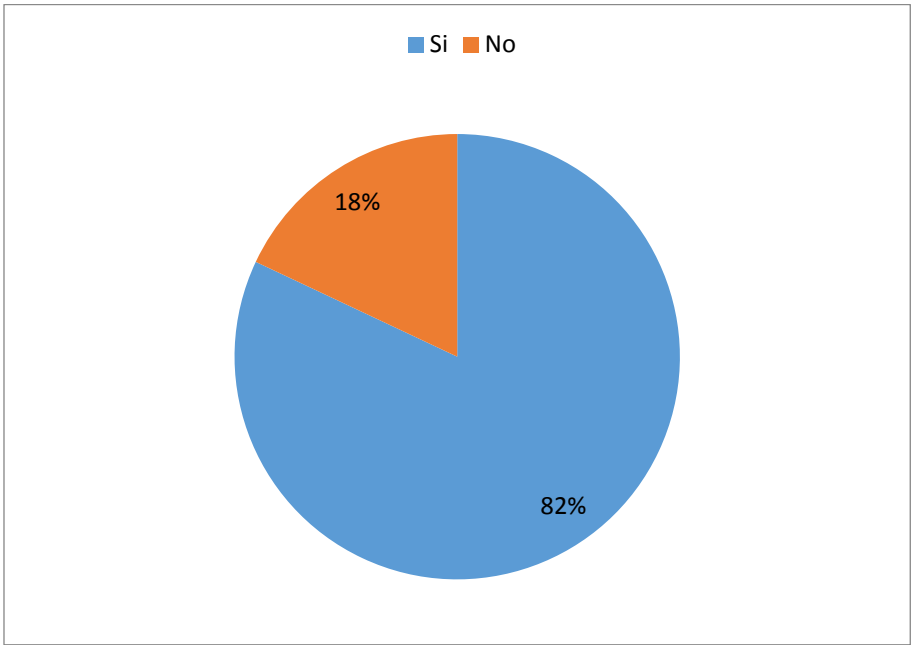



**Gráfico 13.**

**Análisis**

Con respecto a de que si al ellos mantener un parque automotor renovado pueden mejorar su situación económica un 82% considera que si es factible mejorar el parque automotor para poder surgir a nivel económico y un 18% no considera necesario mejorar el parque automotor para poder mejorar su situación económica y social.

### 4.1.2. <u>Resultados del objetivo 2:</u> Recopilar Información dirigida a la Población del cantón El Empalme para conocer la gestión administrativa y financiera de los Directivos de la Cooperativa del Transporte Urbano Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

**Pregunta 1. ¿Según su criterio estima que se ha incrementado el parque automotor en la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., debido al apoyo recibido y a la decisión individual de los socios de la cooperativa?**

**Cuadro 14.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 256 | 67% |
| No | 125 | 33% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

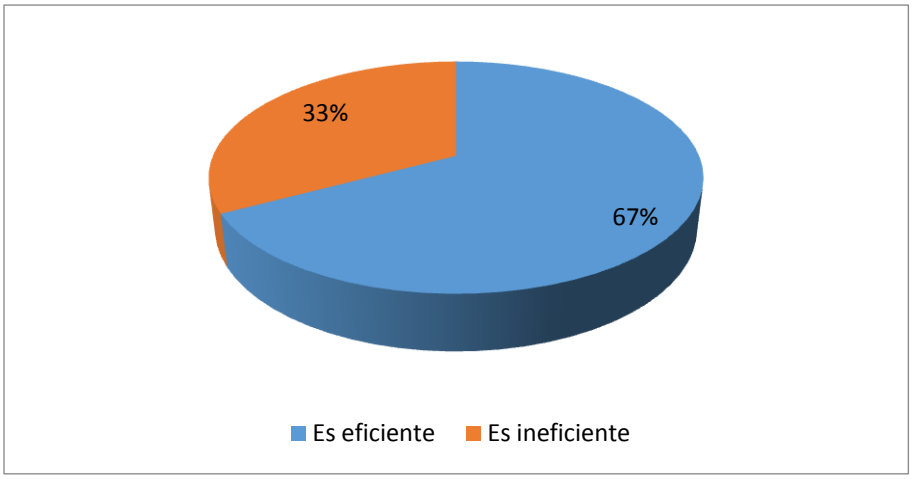



**Gráfico 14.**

**Análisis**

Según el grafico 14, el 67% de la sociedad considera que el parque automotor de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús Del Gran Poder Cia Ltda., si ha incrementado. Por otra parte el 33% de los encuestados afirma que no se ha incrementado el parque automotor de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

**Pregunta 2. ¿Considera usted que el incremento del parque automotor de la cooperativa del transporte Urbano Intercantonal Jesús del gran poder Cia Ltda., se debe a:**

**Cuadro 15.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Iniciativa Propia | 205 | 54% |
| Apoyo Estatal | 75 | 20% |
| Apoyo de banca privada | 101 | 26% |
| Otros | 0 | 0% |
| **Total** | **381** | **100,00%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

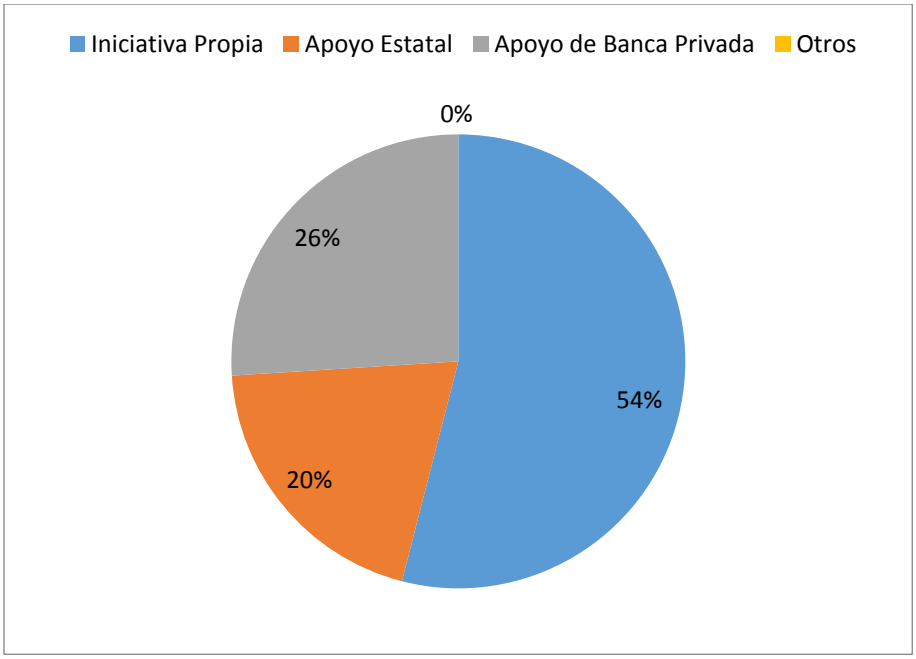



**Gráfico 15.**

**Análisis**

Según el criterio de la población desde su punto de vista el 54% opina que el incremento del parque automotor se debe a la iniciativa propia de cada socio, el 26% opina que es gracias al apoyo de la banca privada, un 20% de población manifiesta que se ha dado esto gracias al apoyo estatal.

**Pregunta 3. ¿El crecimiento del parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., es el resultado de una exigencia social?**

**Cuadro 16.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Es una exigencia de la Sociedad | 250 | 66% |
| No ha incidido la Sociedad | 131 | 34% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

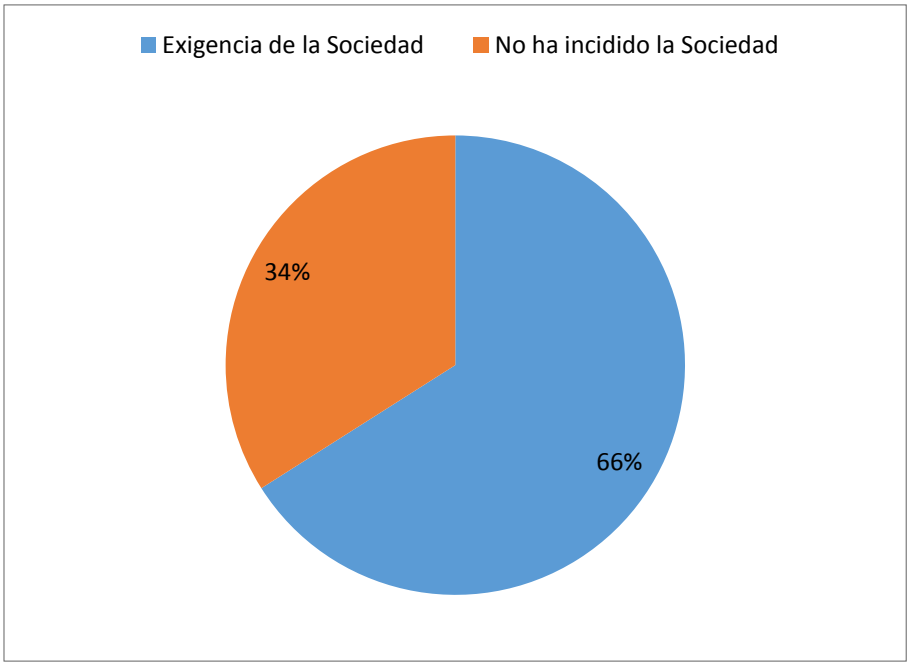



**Gráfico 16.**

**Análisis**

Al consultar acerca de que si como usuarios han exigido se realice un aumento de unidades en el parque automotor el 66% manifiesta que si ha incidido el presionar a la cooperativa a nivel de usuarios para que incrementen sus unidades y den un mejor servicio, el 34% considera que la sociedad no ha tenido nada que ver en el crecimiento de esta Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., más bien ha sido mérito del esfuerzo y dedicación de cada socio.

**Pregunta 4. ¿Qué factores considera que han incidido en el crecimiento del parque automotor?**

**Cuadro 17.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Correcto uso de activos | 180 | 47% |
| Incremento de Socios | 59 | 16% |
| Responsabilidad con los usuarios | 140 | 37% |
| Otros | 0 | 0% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

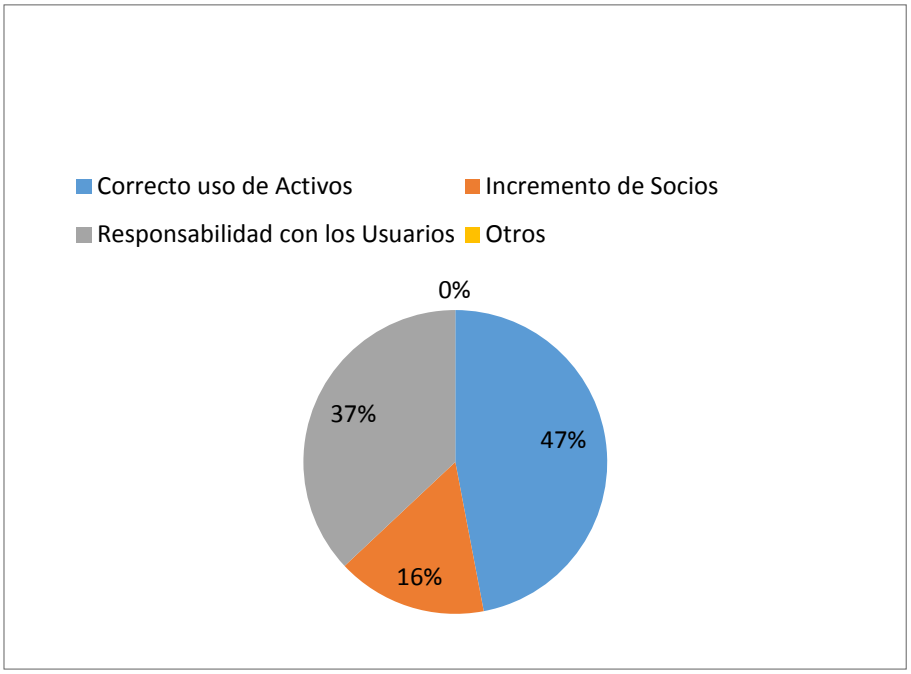



**Gráfico 17**

**Análisis**

Luego de realizar la encuesta encontramos que el 47% de la población considera que el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., se debe a el correcto uso de sus activos, el 37% considero que se ha dado esto gracias a que tiene una responsabilidad con los usuarios, y un 16% manifestó que este incremento se debe al ingreso de socios a la misma.

**Pregunta 5. ¿Cómo califica la gestión administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?**

**Cuadro 18.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Excelente | 113 | 30% |
| Muy Buena | 182 | 48% |
| Buena | 86 | 22% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

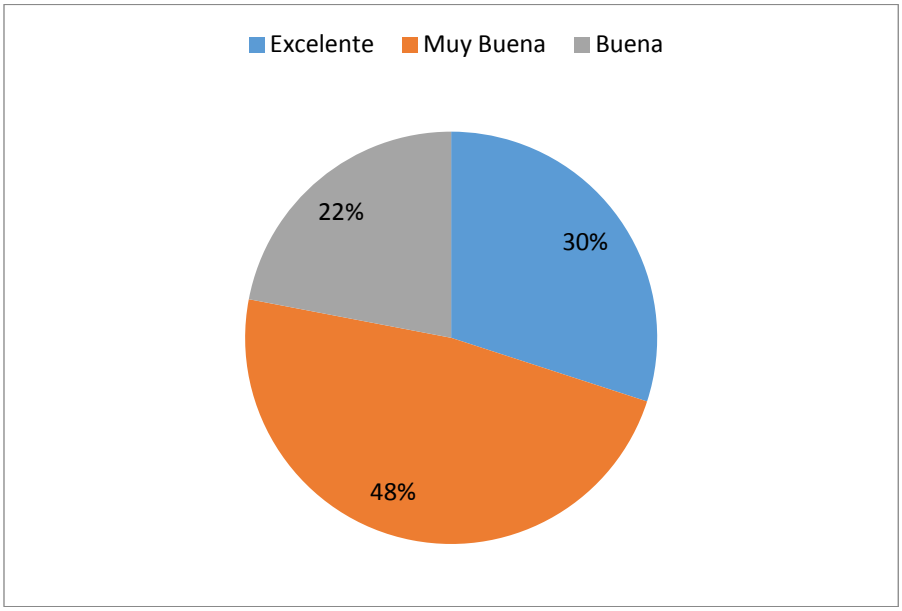



**Gráfico 18.**

**Análisis**

Según el gráfico 18, el 48% de la sociedad califica como muy buena la gestión administrativa financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., un 30% la considera Excelente y un 22% desde su punto de vista la considera Buena.

**Pregunta 6. ¿Considera usted que la dirección administrativa de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha incidido en el mejoramiento del parque automotor?**

**Cuadro 19.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 289 | 76% |
| No | 92 | 24% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autor

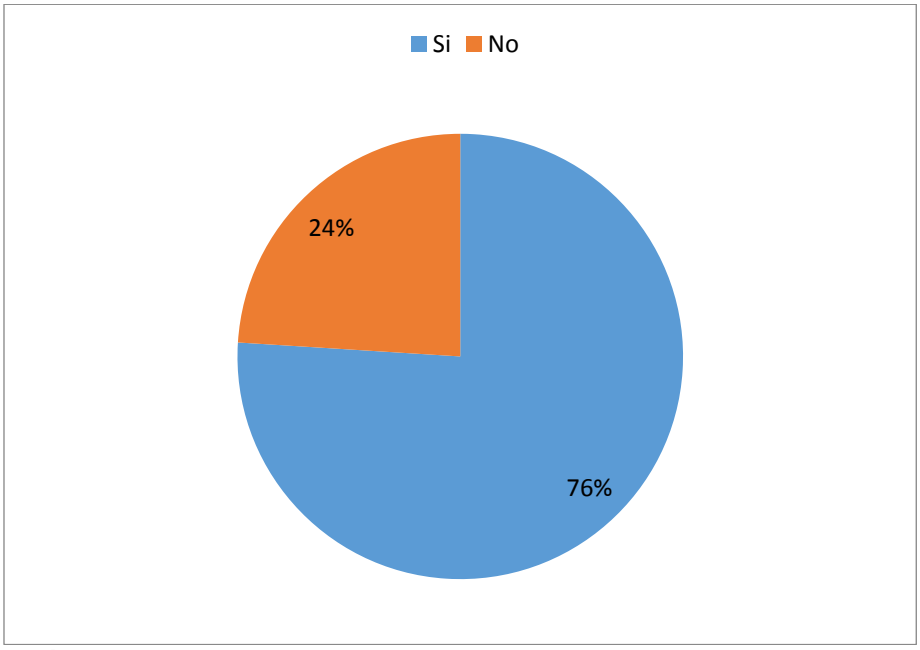



**Gráfico 19.**

**Análisis**

Según el gráfico 19, el 76% de la población considera que el mejoramiento del parque automotor de la Cooperativa del transporte Urbano Intercantonal Jesús del gran poder Cia Ltda., se debe a la buena dirección que ha manejado la misma, por lo consiguiente un 24% no considera la mismo.

**Pregunta 7. ¿Los actuales Directivos de la cooperativa han realizado un buen manejo administrativo y financiero?**

**Cuadro 20.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 301 | 79% |
| No | 80 | 21% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

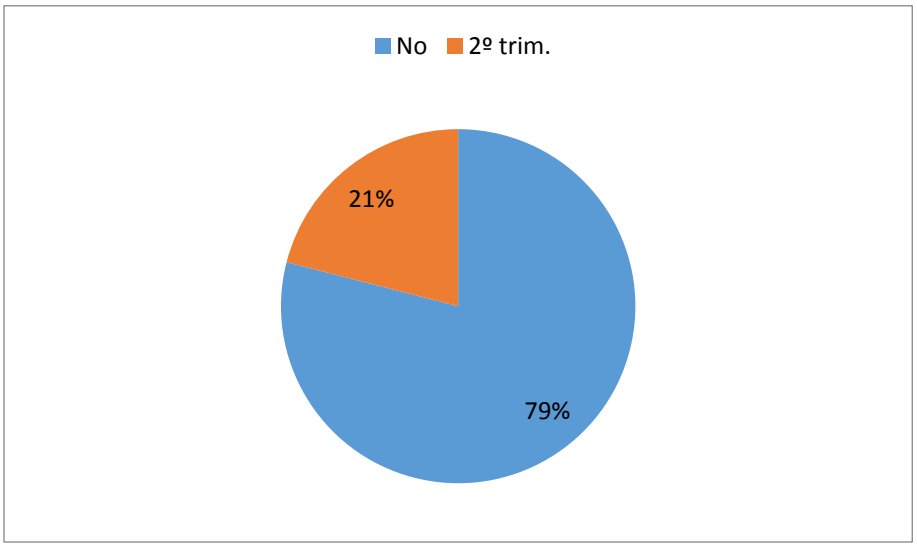



**Gráfico 20.**

**Análisis**

A criterio del 79% de la sociedad, considera que la gestión administrativa y financiera llevada a cabo por parte de los directivos de la Cooperativa del transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., se ha desarrollado de manera idónea, sin embargo existe un 21% que no percibe de buena manera la forma en la que se ha desarrollado la gestión administrativa y financiera por parte de los directivos de la empresa.

**Pregunta 8. ¿La innovación del parque automotor ha sido una preocupación constante de cuál de los siguientes estamentos?**

**Cuadro 21.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Directivos | 255 | 67% |
| Socios | 100 | 26% |
| Empleados | 16 | 4% |
| Usuarios | 10 | 3% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

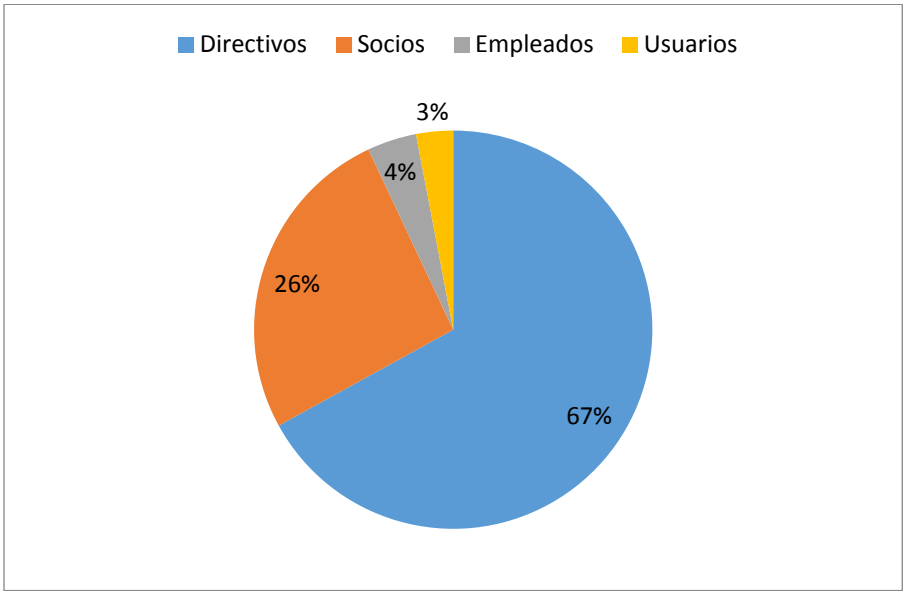



**Gráfico 21.**

**Análisis**

Según el gráfico 21, el 67% de la población estipula que los directivos son los que se han preocupado por la innovación del parque automotor, el 26% manifestó que ha sido una luchan constante de los socios, el 4% considera que es la buena gestión de los empleados y un 3% considera que es preocupación de los usuarios.

**Pregunta 9. ¿El funcionamiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., según su criterio, puede ser considerado dentro de las siguientes opciones?**

**Cuadro 22.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Renovado | 136 | 36% |
| Normal | 160 | 42% |
| Regular | 80 | 21% |
| Malo | 5 | 1% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

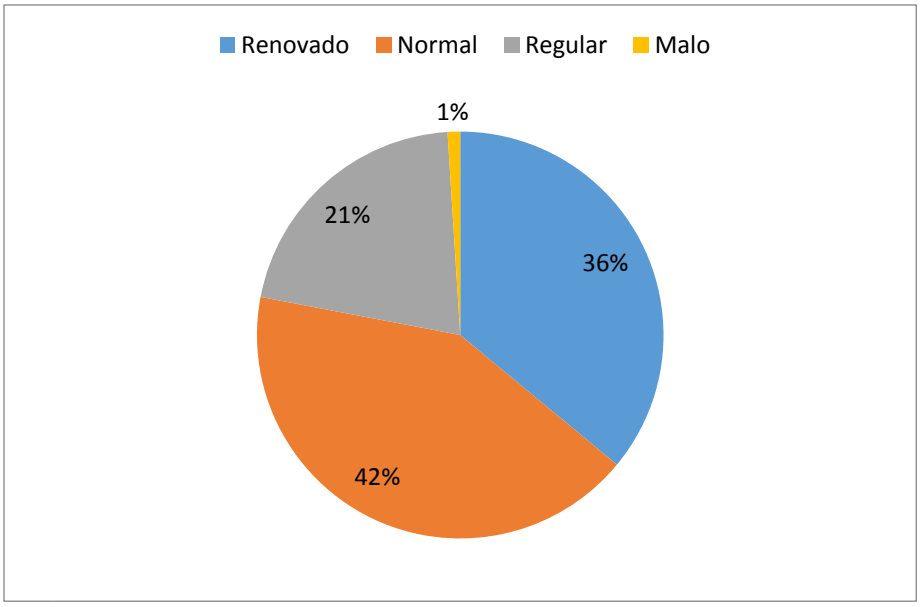



**Gráfico 22.**

**Análisis**

Según el gráfico 22, el 36% de la población considera el parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., se lo considera como normal, un 36% estima que esta renovado, el 21% lo considera como regular y el 1% lo considera malo.

**Pregunta 10. ¿Cree usted que la gestión administrativa financiera de los directivos le ha permitido mejorar la situación económica y social a los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?**

**Cuadro 23.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 296 | 78% |
| No | 85 | 22% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

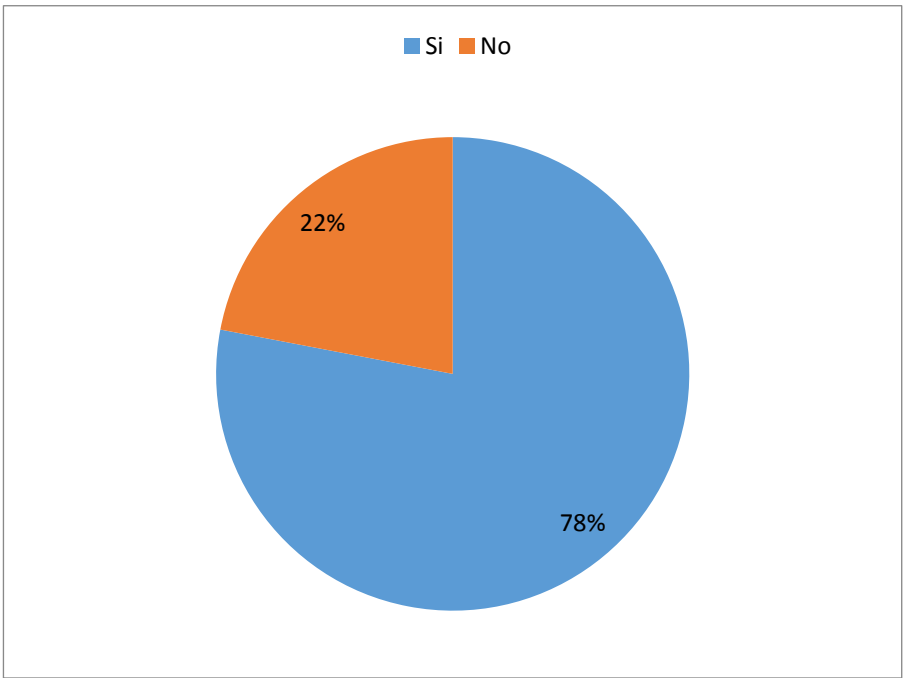



**Gráfico 23.**

**Análisis**

Según el gráfico 23, el 78% de la población asegura que si ha mejorado la situación económica y social de los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., gracias a la buena gestión administrativa de la directiva, pero un 22% señala que no ha mejorado.

**Pregunta 11. ¿Estima que la innovación es esencial para mejorar la situación económica y social de los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. y de los habitantes del cantón?**

**Cuadro 24.**

| Respuesta | Frecuencia | % |
|---|---|---|
| Si | 353 | 93% |
| No | 28 | 7% |
| **Total** | **381** | **100%** |

Fuente. Investigación de campo
Elaboración. Autora

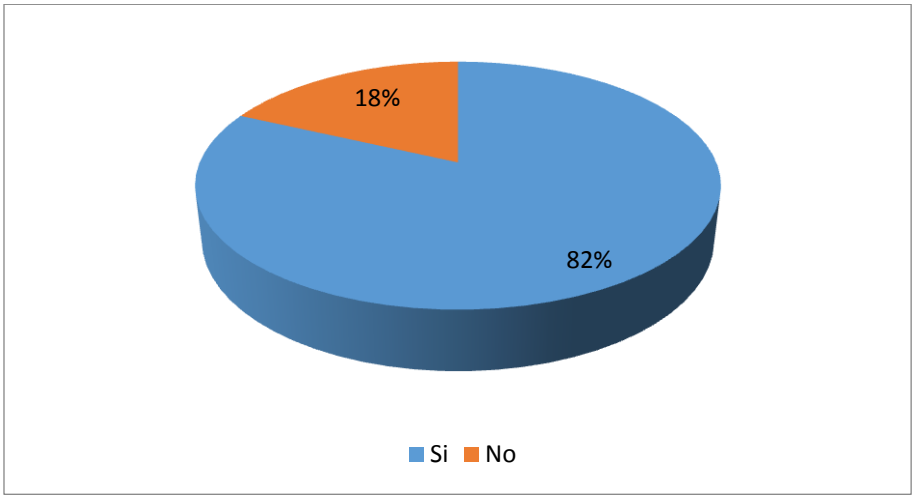



**Gráfico 24.**

**Análisis**

Con resultados similares a los obtenidos tras la consulta realizada a los socios de la cooperativa, los ciudadanos del cantón El Empalme consideran también consideran que la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha contribuido de manera efectiva en el desarrollo empresarial del cantón, esto según la respuesta del 82% de los encuestados. Pero un 18% no considera existente tal contribución de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., con el desarrollo empresarial del cantón.

## ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

### Cuadro 24. Análisis vertical del Estado de Situación Financiera 2012-2013

| Cuentas | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| **ACTIVOS** | | |
| **CORRIENTES** | **65.40%** | **65.66%** |
| **DISPONIBLES** | **64.30%** | **64.59%** |
| **Bancos en Cuenta de Ahorros** | 0.00% | 0.00% |
| Banco en Cuenta Corriente | 64.30% | 64.59% |
| **INVERSIONES** | **1.10%** | **1.07%** |
| Inversiones (Certificados de Aportación FENACOTIC | 0.50% | 0.48% |
| Inversiones (Certificados de Aportación UNION DE COOP. | 0.60% | 0.59% |
| **NO CORRIENTES** | **34.60%** | **34.34%** |
| **PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO** | **34.60%** | **34.34%** |
| Terrenos | 13.36% | 13.03% |
| Construcciones en Proceso | 20.70% | 20.79% |
| Muebles y Enseres | 0.38% | 0.37% |
| Equipos de Oficina | 0.48% | 0.47% |
| (-) Depreciación Acumulada | -0.31% | -0.32% |
| **TOTAL DEL ACTIVO** | **100.00%** | **100.00%** |
| **PASIVOS** | | |
| **CORRIENTES** | **63.44%** | **62.24%** |
| Bono Gobierno Por Pagar Socios | 53.94% | 52.60% |
| Ahorro Ordinario Socios | 1.89% | 1.95% |
| Acreedores Varios | 7.61% | 7.68% |
| **TOTAL PASIVO** | **63.44%** | **62.24%** |
| **PATRIMONIO** | **36.56%** | **37.76%** |
| **Su Cuenta Capital** | **34.06%** | **34.47%** |
| Certificados de Aportación | 3.72% | 3.85% |
| Aporte Para Futuras Capitalizaciones | 30.34% | 30.62% |
| **Cuenta Reserva** | **0.19%** | **0.19%** |
| Fondos de Reserva | 0.19% | 0.19% |
| **Cuenta Resultados** | **2.31%** | **3.10%** |
| Resultado al 31 de Diciembre | 2.31% | 3.10% |
| **TOTAL DEL PASIVO MAS PATRIMONIO** | **100.00%** | **100.00%** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora

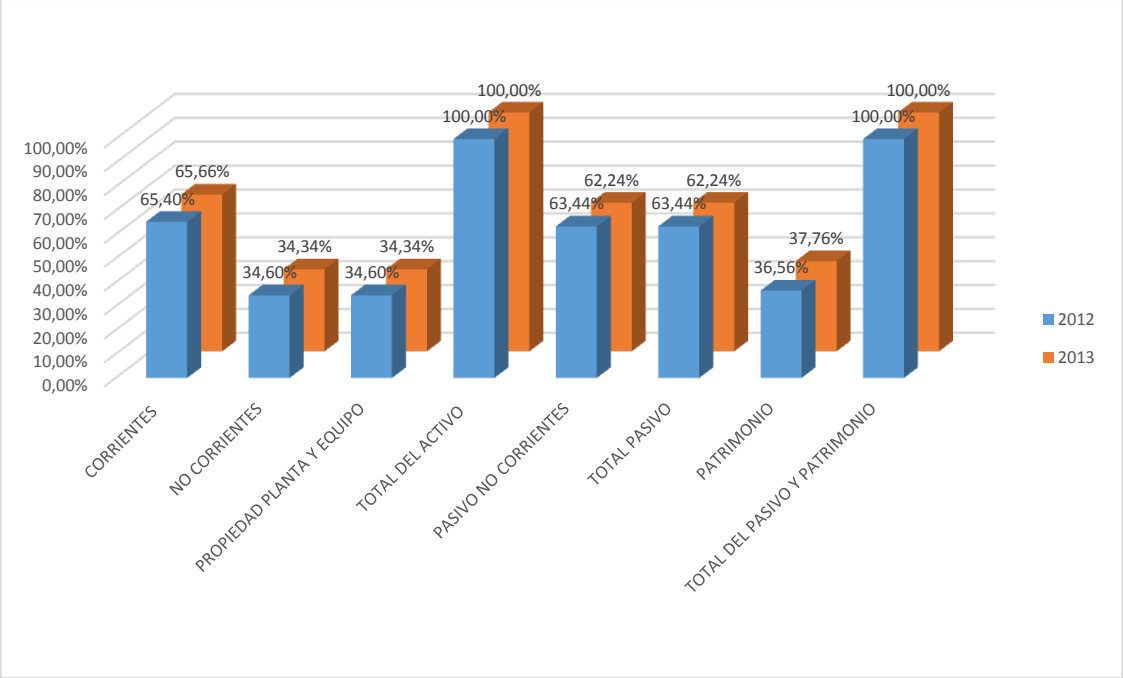



**Gráfico 24. Análisis vertical del Estado de Situación Financiera 2012-2013**

Como puede observarse previamente, los activos corrientes en el 2012 representaron el 65.4% del total de los activos, mientras que para el año 2013 existe un ligero incremento del 65.66%.

Los activos no corrientes disminuyen su participación del 34.6% en el 2012 a 34.34% al año siguiente, originado por el incremento de la depreciación acumulada. La mayor participación en el grupo de la cuenta Propiedad Planta y Equipo, está representada por Construcción en Proceso con 20.7% en el 2012 y 20.79% para el 2013.

Los pasivos corrientes, como se puede notar disminuyeron de 63.44% a 62.24% en los años 2012 y 2013 respectivamente. Este descenso se debe al decrecimiento en la participación de la cuenta Bono Gobierno para Pagar Socios.

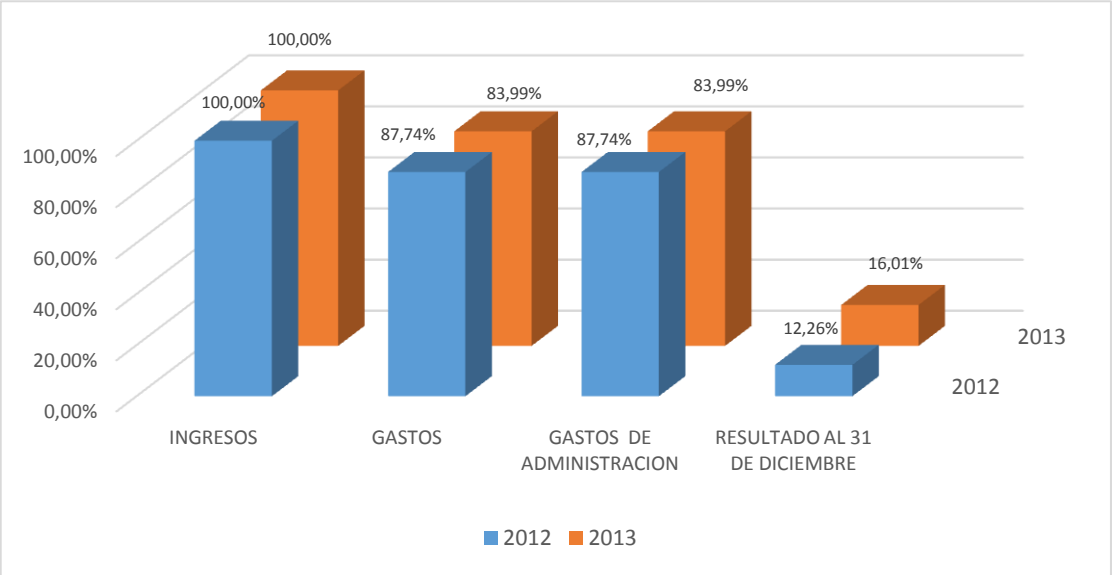
El patrimonio se incrementó de 36.56% al 37.76% en los años 2012 y 2013 en su orden. La mayor contribución se debió a la cuenta incremento de la cuenta capital.

## ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL

### Cuadro 25. Análisis vertical del Estado de Resultado Integral 2012-2013

| | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| **INGRESOS** | **100.00%** | **100.00%** |
| **CUOTAS PARA GASTOS DE ADMINISTRACION** | 100.00% | 100.00% |
| **GASTOS** | | - |
| **GASTOS DE ADMINISTRACION** | **87.74%** | **83.99%** |
| Sueldos | 20.80% | 20.30% |
| Viáticos | 10.26% | 9.98% |
| Mantenimientos de Equipos de Computación | 3.38% | 3.27% |
| Gastos de Oficina | 7.01% | 6.81% |
| Gastos de Luz Eléctrica | 2.32% | 2.22% |
| Gastos Servicio Telefónico | 0.96% | 0.92% |
| Gatos Servicio de Internet | 0.86% | 0.82% |
| Gasto Servicios TV Cable | 0.39% | 0.38% |
| Publicidad | 1.27% | 1.23% |
| Donaciones | 0.91% | 0.91% |
| Gastos de Representación | 8.35% | 8.08% |
| Servicios Bancarios | 0.51% | 0.48% |
| Servicios Prestados | 2.81% | 2.72% |
| Pago Multas Tributarias | 0.35% | 0.35% |
| Unión de Cooperativas | 9.11% | 8.90% |
| Gastos Varios | 18.45% | 16.62% |
| **RESULTADO AL 31 DE DICIEMBRE** | **12.26%** | **16.01%** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora




### Gráfico 25. Análisis vertical del Estado de Resultado Integral 2012-2013

En el cuadro y gráfico anterior se puede ver que la participación de los gastos administrativos fue de 87.74% en el 2012, disminuyendo a 83.99% en el año

siguiente, lo que incidió en los resultados de las operaciones de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., que se incrementaron de 12.26% en el 2012 al 16.01% en el año 2013.

Del grupo de las cuentas de gastos, el rubro que más aportó en el año 2012, fue Sueldos con 20.8%, seguido de Gastos Varios con 18.45%.

Contribuyeron de manera significativa la cuenta de Viáticos con 10.26% y Unión de Cooperativas con 9.11%, le siguen los Gastos de Representación 8.35% y Gastos de Oficina 7.01% entre los más importantes.

En el año 2013, ante el descenso en la tasa de participación en el gasto, las cuentas de Sueldos con una tasa de 20.3%, Gastos Varios 16.62%, Viáticos 9.98%, Unión de Cooperativas 8.9%, Gastos de Representación 8.08% y Gastos de oficina 6.81%, continuaron siendo al igual que el año anterior, las cuentas con mayor impacto en el rubro de gastos.

## ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE DISTRIBUCIÓN DEL EXCEDENTE

**Cuadro 26. Análisis vertical del Estado de Distribución del Excedente 2012-2013**

| Cuentas | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| **Excedente Bruto Resultado al 31 de Diciembre** | **100.00%** | **100.00%** |
| **Utilidad 31 de Diciembre Consolidado** | **100.00%** | **100.00%** |
| **Menos 6% Sobre Certificados de Aportación** | **6.00%** | **6.00%** |
| (=) Excedente antes del pago de participación a trabajadores | 94.00% | 94.00% |
| (-) 15% Participación de los Trabajadores y empleados | 14.10% | 14.10% |
| (=) Excedente antes del pago del impuesto a la renta | 79.90% | 79.90% |
| (-) 25% Pago de Impuesto a la Renta | 19.98% | 19.98% |
| **(=) EXCEDENTE A DISTRIBUIR** | **59.93%** | **59.93%** |
| (-) 20% Fondo de Reserva | 11.99% | 11.99% |
| (-) 5% Fondo de Educación | 3.00% | 3.00% |
| (-) 5% Asistencia Social | 3.00% | 3.00% |
| (-) 70% Socios | 41.95% | 41.95% |
| **SUPERÁVIT O DÉFICIT LUEGO DEL IMPUESTO A LA RENTA Y APROPIACION DE RESERVAS** | **0.00%** | **0.00%** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora

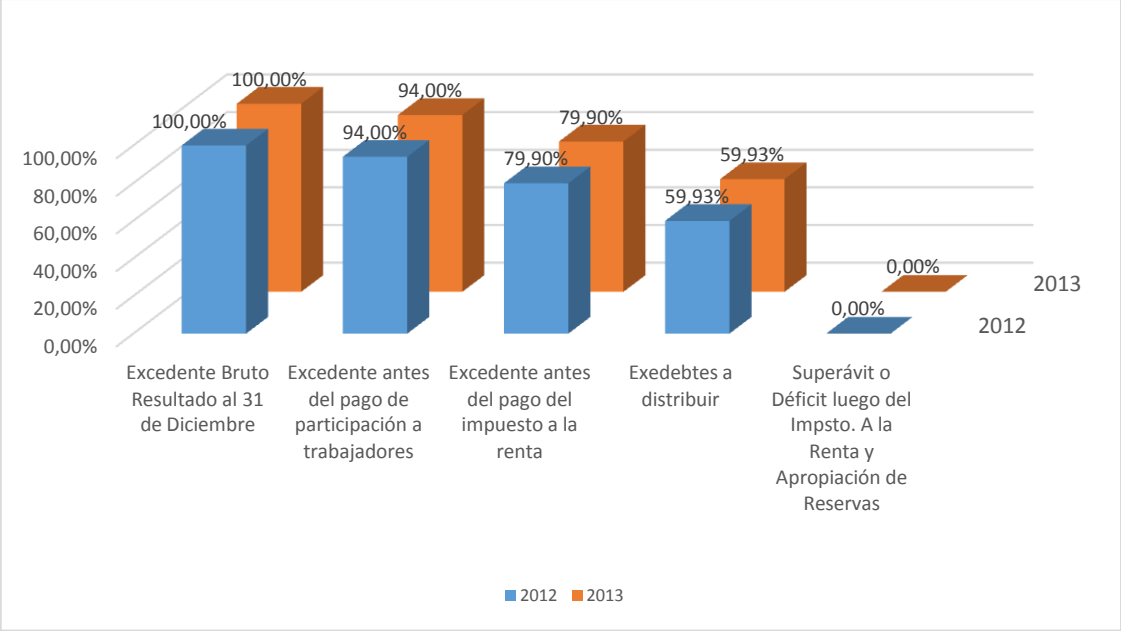



**Gráfico 26. Análisis vertical del Estado de Distribución del Excedente 2012-2013**

El excedente se distribuyó según la legislación vigente, el 6% sobre Certificados de Aportación.

Del excedente resultante, el 14.1% corresponde al 15% para participación a Trabajadores, en tanto que el 19.98% equivale al 25% para el Pago del Impuesto a la Renta en ambos años.

Posterior a la retribución del pago del Impuesto a la Renta y Participación a Trabajadores, el 59.93% constituye el excedente a distribuir.

El excedente restante, corresponde al 20% para Fondos de Reserva, 5% para el Fondo de Educación, 5% para Asistencia Social y 70% para Socios

## 4.2. DISCUSIÓN

Según lo expresado por (Bachenheimer, 2013), el cual define a la gestión administrativo como un proceso de toma de decisiones realizado por los órganos de dirección administración y control de la entidad, basados en los principios y métodos de administración y según (Biskaia,2011) quien define a la gestión financiera como la encargada de administrar de buena forma los recursos que tiene la empresa ; siguiendo las bases de (Bachenheimer, 2013) y (Biskaia,2011) la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., del cantón El Empalme es una organización en la cual se ha manejado estas temáticas ya que el 66% de los socios considera como Muy Buena la gestión administrativa Financiera de la cooperativa.

Según lo expresado por (Onikamina, 2014), el cual define al parque automotor como un conjunto de vehículos de circulan por la vías y brindan un servicio de transporte público y particular; siguiendo las bases de (Onikamina, 2014), la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., del cantón El Empalme es una organización que mantiene su parque automotor la cual de acuerdo a la investigación de campo el 47% de la población nos confirma que la organización ha incrementado e innovado sus unidades de transporte por lo cual ellos expresan su conformidad con lo que ha realizado la directiva para llegar a este logro.

Según lo expresado por (Cardona, 2009), el cual define a los Estados Financieros como la representación de la situación de los activos y pasivos así como el Estado de su Patrimonio siguiendo las bases expresadas por (Cardona, 2009), el Estado Financiero de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., expresó que los activos corrientes en el 2012 representaron el 65.4% del total de los activos, mientras que para el año 2013 existe un ligero incremento del 65.66%.

Los activos no corrientes disminuyen su participación del 34.6% en el 2012 a 34.34% al año siguiente, originado por el incremento de la depreciación

acumulada. La mayor participación en el grupo de la cuenta Propiedad Planta y Equipo, está representada por Construcción en Proceso con 20.7% en el 2012 y 20.79% para el 2013.

Los pasivos corrientes, como se puede notar disminuyeron de 63.44% a 62.24% en los años 2012 y 2013 respectivamente. Este descenso se debe al decrecimiento en la participación de la cuenta Bono Gobierno para Pagar Socios.

El patrimonio se incrementó de 36.56% al 37.76% en los años 2012 y 2013 en su orden. La mayor contribución se debió a la cuenta incremento de la cuenta capital.

Según lo expresado por (Damas, 2012), el cual define que el Estado de perdida y Ganancias es quien muestra una relación clara de los Ingresos, costos y gastos y la utilidad o perdida; siguiendo las bases de (Damas,2012), la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. del cantón El Empalme se puede ver que la participación de los gastos administrativos fue de 87.74% en el 2012, disminuyendo a 83.99% en el año siguiente, lo que incidió en los resultados de las operaciones de la organización que se incrementaron de 12.26% en el 2012 al 16.01% en el año 2013.

Del grupo de las cuentas de gastos, el rubro que más aportó en el año 2012, fue Sueldos con 20.8%, seguido de Gastos Varios con 18.45%.

Contribuyeron de manera significativa la cuenta de Viáticos con 10.26% y Unión de Cooperativas con 9.11%, le siguen los Gastos de Representación 8.35% y Gastos de Oficina 7.01% entre los más importantes.

En el año 2013, ante el descenso en la tasa de participación en el gasto, las cuentas de Sueldos con una tasa de 20.3%, Gastos Varios 16.62%, Viáticos 9.98%, Unión de Cooperativas 8.9%, Gastos de Representación 8.08% y

Gastos de oficina 6.81%, continuaron siendo al igual que el año anterior, las cuentas con mayor impacto en el rubro de gastos.
Los excedentes a distribuir equivalen a la utilidad bruta generada entre los ingresos y gastos en el 2012, estos fueron de USD 2422.45, para el 2013 ascendieron a USD 3336.36.

Posterior a la distribución del 15% a los trabajadores y empleados con USD 341.57 y USD 470.43 en los años 2012 y 2013 y al 25% del Pago del Impuesto a la Renta por USD 483.88 en el 2012 y USD 666.44 al año siguiente, se obtuvo un excedente a distribuir de USD 1451.65 y USD 1999.31 en los años mencionados respectivamente.

El excedente finalmente se distribuyó, según las recomendaciones legales vigentes para la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., considerando: 20% para Fondos de Reserva, 5% para Fondos de Educación, 5% Asistencia Social y 70% para los socios.

No existe Superávit o Déficit debido a la naturaleza de la organización, debido a que no es una entidad que persigue lucro, sino un interés social.

Los siguientes resultados fueron obtenidos a través de los indicadores administrativos:

Eficacia

Resultados alcanzados sobre el nivel de la gestión (RA) = 301 de aceptación
Resultados esperados sobre el nivel de la gestión (RE) = 381 segmento estudiado de la población

| **Indicador** | **Fórmula** | **2013** | **Puntuación** |
|---|---|---|---|
| Eficacia (Efi) | Resultado alcanzado/Resultado esperado | 301 / 381 = 79% | **3** |

La puntuación obtenida puede ser entendida, como un nivel de eficiencia promedio, pues la puntuación máxima es 5.

Eficiencia

| | | |
|---|---|---|
| Costo alcanzado 2013 | = | USD 17,498.12 |
| Costo esperado 2012 | = | USD 17,337.55 se estima no superarlo |
| Tiempo alcanzado | = | 1 año |
| Tiempo esperado | = | 1 año |
| RA | = | 301 |
| RE | = | 381 |

| **Indicador** | **Fórmula** | **2013** | **Puntuación** |
|---|---|---|---|
| Eficiencia (Efic) | (Resultado alcanzado/(Costo alcanzado x Tiempo alcanzado))/ (Resultado esperado/(Costo esperado x Tiempo esperado)) | (301/(17,498.12 x 1)) / (381/(17,337.55 x 1) = 0.78 | **1** |

El indicador de eficiencia es menor que la unidad, por tanto se ha producido ineficiencia. Al contrario, cuando el resultado en > 1, se alcanza la máxima puntuación de 5, lo que implica decir que se es muy eficiente, mientras que cuando es igual a 1, se dice que se es eficiente.

Efectividad

| **Indicador** | **Fórmula** | **2013** | **Porcentaje** |
|---|---|---|---|
| Efectividad (Efe) | $\frac{\frac{Puntaje\ eficiencia + Puntaje\ eficacia}{2}}{Máximo\ puntaje}$ | $\frac{\frac{3+1}{2}}{5} = 0.4$ | **40%** |

El indicador de efectividad demuestra que los directivos de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., han desarrollado una administración, con un nivel de efectividad del 40%.

Los resultados obtenidos a través de indicadores financieros fueron los siguientes:

Fondo de maniobra:

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Fondo de Maniobra (Fdm) | Activo Circulante – Pasivo Corriente | 69,407–66,881 = 2,526 | 67,386-66,483 = 903 |
| Ratio FdM en días | (Fondo de maniobra ÷ Ingresos) x 360 | (2,526/20,834) x 360 = 43.7 | (903/19,760) x 360 = 16.4 |

Comprobándose que la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., en el año 2013 contó con más recursos para financiar sus actividades de corto plazo en relación al año 2012.

Indicador de liquidez:

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Liquidez | Activo Circulante ÷ Exigible Corto Plazo | 69,407 / 66,881 = 1.04 | 67,386 / 66,483 = 1.01 |

Se puede concluir que no han existido inconvenientes para cumplir con las obligaciones de corto plazo en ambos años, mucho menos en el 2013.

Indicador de endeudamiento y autonomía:

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Endeudamiento | Pasivo Total ÷ Patrimonio Neto | 66,881 / 40,581 = 1.65 | 66,483 / 38,318 = 1.74 |
| Autonomía | Patrimonio Neto ÷ Pasivo Total | 40,581 / 66,881 = 0.61 | 38,318 / 66,483 = 0.58 |

La Cooperativa ha tenido una mayor autonomía en el año 2013 en relación al año anterior, en tanto que el nivel de endeudamiento fue mayor en el 2012.

Indicador de rotación de activos:

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Rotación activo | Ingresos ÷ Activo Total | 20,834 / 107,462 = 0.19 | 19,760 / 104,801 = 0.19 |
| Rotación activo fijo | Ingresos ÷ Activo Fijo | 20,834 / 38,054 = 0.55 | 19,760 / 37,415 = 0.53 |

Como se puede observar existen niveles reducidos del indicador por el lado del activo total, en tanto que se ha sido más efectivo en el empleo de los activos fijos, donde la rotación es considerablemente superior, debido a la naturaleza de la prestación del servicio, basada en las unidades vehiculares.

Es notoria y evidente la capacidad de gestión administrativa y financiera por parte de los directivos de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., y su interés por mejorar la prestación del servicio a través de sus unidades de transporte, lo que se percibe claramente a través de los resultados expuestos.

## 4.3. CONFIRMACIÓN DE LAS HIPÓTESIS

### 4.3.1 Hipótesis General.

Una adecuada gestión administrativa y financiera promoverá el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

Acorde a la investigación de campo realizada, se confirma la hipótesis general, planteada en esta investigación; ya que el 66% de los socios encuestados manifestaron que existe una Muy Buena Gestión Administrativa Financiera; lo cual fue confirmado por el 67% de la población encuestada quienes expresaron su conformidad por el incremento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

### 4.3.2 Hipótesis Específicas

## Hipótesis Específica 1

“La actual situación administrativa y financiera evidenciará la existencia de un adecuado parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.”

El 66% de los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Jesús del Gran Poder Cia Ltda., considera que si se ha evidenciado una existencia de un adecuado parque automotor gracias a la incidencia de la buena dirección administrativa y financiera, por lo que un 53% de los socios considera el parque automotor como normal y un 39% lo considera renovado, lo cual fue confirmado con un 76% de los usuarios de esta Cooperativa del Transporte Urbano Jesús del Gran Poder Cia Ltda., están conformes con la dirección administrativa de la cooperativa para que exista el actual mejoramiento de las unidades, por lo cual se confirma la segunda hipótesis de esta investigación.

## Hipótesis Específica 2

“El crecimiento del parque automotor producirá beneficios económicos y sociales en los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.”

Acorde a la investigación de campo realizada, se confirma la tercer hipótesis, planteada en esta investigación; ya que el 87%% de los socios encuestados manifestaron que El crecimiento del parque automotor producirá beneficios económicos y sociales en los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.; lo cual fue confirmado por el 93% de la población ya que consideran que la innovación de este parque automotor si es esencial para mejorar tanto la situación económica de los socios como de los habitantes del cantón El Empalme.

## Hipótesis Específica 3

“El actual manejo de la situación financiera nos mostrara el nivel de eficacia eficiencia y efectividad con la que ha sido manejada la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., por parte de sus directivos.”

Acorde a el análisis de los estados financieros realizada, se confirma la tercer hipótesis específica, planteada en esta investigación; ya que se comprobó que la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha sido manejada con un 79% de eficacia, además que tiene ineficiencia ya que sus costos del 2013 superaron a los del 2012, y el indicador de efectividad demostró que los directivos de la cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., han desarrollado una administración con un nivel de efectividad del 40%.

# CAPÍTULO V

# CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

## 5.1. CONCLUSIONES

La situación administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., es muy buena, tal como los afirman los socios y la población encuestada, a lo que se añade la saludable situación económica, reflejada en sus estados financieros.

Los beneficios económicos y sociales alcanzados por los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., van desde los créditos obtenidos de manera directa a las ayudas económicas recibidas, también se añaden a estos beneficios la asistencia médica, y el fondo mortuorio.

La Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha recibido importantes contribuciones de parte de las instituciones financieras públicas y privadas, tanto para modernizar sus unidades, como para adquirir nuevas. Sin embargo es importante destacar la contribución individual de cada socio en el crecimiento del parque automotor.

La Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha hecho notoria y evidente la capacidad de gestión administrativa y financiera por parte de los directivos, y su interés por mejorar la prestación de servicios a través de sus unidades de transporte esto es lo que se percibe a través de sus resultados expuestos.

## 5.2. RECOMENDACIONES

Difundir en los diferentes sectores sociales y productivos de El Empalme la situación administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., de tal manera que se pueda conocer el aporte de esta institución al crecimiento económico del cantón El Empalme.

Promover la continuidad de los beneficios económicos y sociales alcanzados por los miembros de la Cooperativa del Transporte Urbano Jesús del Gran Poder Cia Ltda., y ampliar la cobertura hacia todos los miembros de sus familias; además se sugiere realizar convenios con empresas comercializadores de víveres para ofrecer servicio de comisariato interno a los socios, para mejorar la calidad de vida de los socios y promover el ahorro.

Realizar convenios con los bancos y entidades financieras a nivel nacional, especialmente con la Corporación Financiera Nacional (CFN), para obtener tasas de interés preferencial que contribuyan a adquirir y modernizar nuevas unidades vehiculares, a través de una tasa de interés preferencial.

Realizar mesas de trabajo con los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Jesús del Gran Poder Cia Ltda., para socializar temas como crear un Seguro Interno para accidentes de las unidades de Transporte de la misma, no trabajar con un Presupuesto de Trabajo Justo, crear una cuenta y estimar una cuota semanal adecuada para recaudar fondos por parte de todos los socios con el fin de poder renovar unidades y darle la facilidad a los socios que les toca chatarrizar sus unidades para cambiar con una más moderna, dando créditos la organización a sus propios socios que lo soliciten y cobrar un mínimo interés para capitalizar a la misma.

# CAPÍTULO VI
# BIBLIOGRAFÍA

## 6.1. LITERATURA CITADA

**ASAMBLEA CONSTITUYENTE,** Constitución de la República, 2008, Montecristi, Manabí.

**ASAMBLEA CONSTITUYENTE,** Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008, Montecristi, Manabí.

**BACHENHEIMER,** Herman. 2013. Definición de Términos, Administración de Empresas, Pontificia Universidad Javeriana, Colombia.

**BISKAIA**, Beaz. 2011. Manual de conceptos básicos de gestión económico-financiera para personas emprendedoras, editora Beaz, S.A.U, España.

**BLACIO,** Robert. 2009. El cooperativismo en el Ecuador, fondo de cultura económica, México.

**BUZO*,*** Isaac. 2009. Geografía de los servicios, apuntes de geografía humana, Badajóz, España.

**CARDONA**, John. 2009. Contabilidad Fácil, editorial Ecafsa, México. pag .56, 58,

**CONGRESO NACIONAL**, Ley de Cooperativas. Codificada, Reg. Oficial 400 de 29 de agosto del 2001. Quito, Ecuador.

**DAMAS,** Luis. 2012. Contabilidad en los negocios. XIV Tabla Mype, Cofide.

**GÓMEZ,** Roberto. 2013. Generalidades en la auditoría. Eumed. España.

**GÓMEZ,** Sandra. 2011. Fundamentos de gestión empresarial. Instituto Tecnológico de Altamira, México

**LEINES,** Catalina. 2011. Balance General. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo-Huejutla, México.

**LEÓN**, Carlos. 2008. Gestión empresarial para agronegocios, departamento de Ciencias Empresariales – USAT, eumed.

**LÓPEZ,** Diego. 2009. Mecánica Automotriz, Libro Inacap, edición N° 1, N° serie: MAT-0900-00-003

**MARTINICORENA**, Pablo. 2009. Estrategia y gestión de negocios, Esyges, España.

**NUNES,** Paulo. 2009. Gestión. Concepto de gestión financiera, Coface, Brasil

**ORAMAS**, Aydil. 2012. La administración empresarial. Evolución y modernidad, Universidad de Matanzas, Cuba.

**SIFUENTES,** Oswaldo. 2013. Herramientas financieras para emprendedores. Incubadora de empresas de base tecnológica, INICTEL

**TURMERO,** Iván. 2010. Los estados financieros. Universidad Nacional Experimental Politécnica Antonio José de Sucre, Venezuela

**VASCO,** Sergio. 2013. Sistemas de información empresarial. Escuela Politécnica Universidad de Extremadura, España.

## 6.2. LINKOGRAFÍA

**CEDEÑO Millares y DOMÍNGUEZ, Carcacés**: La calidad en los servicios de transporte en Contribuciones a la Economía, mayo 2010, en http://www.eumed.net/ce/2010a/

**MIRANDA,** Carlos. El transporte terrestre en el ecuador, disponible en: http://www.derechoecuador.com/, consultado en febrero del 2011.

**ONIKAMINA** José. 2014. Que es parque automotriz, disponible en http://misdeberes.es/tarea/242300, consultado en agosto del 2014.

**QUICENO**, Cristian, disponible en: http://chrisjocaycu.blogspot.com/2011/02/la-gestion-empresarial.html, consultado en julio del 2014.

**REZT**, Martin, 2014. Transporte, definición, tipos e historia, disponible en www.mongrafias.com, consultado en marzo.

www, inec.gob.ec

# CAPÍTULO VII
# ANEXOS

**ANEXO 1**
**FORMULARIO PARA LA ENCUESTA A LOS SOCIOS DE LA COOPERATIVA**

1. ¿Estima usted que se ha incrementado el parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., debido al apoyo recibido y a la decisión individual de los socios?

   Si ( ) No ( )

   Porque: _____

   _____

2. ¿El crecimiento del parque automotor se debe a:

   Iniciativa propia ( ) Apoyo estatal ( ) Apoyo de banca privada ( ) Otros ( )

3. ¿El crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., es el resultado de la exigencia por parte de los usuarios del Cantón El Empalme?

4. Si ( ) No ( )

5. ¿Qué factores han incidido en el crecimiento del parque automotor?

   Correcto uso de activos ( ) Incremento de socios ( )

   Responsabilidad social empresarial ( ) Otros ( )

   _____

6. ¿Cómo califica la gestión administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?

   Excelente ( ) Muy buena ( ) Buena ( ) Regular ( ) Mala ( )

7. ¿Considera usted que la dirección administrativa de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha incidido en el mejoramiento del parque automotor?

   Si ( ) No ( )

8. ¿La gestión emprendida por los directivos ha seguido los principios técnicos administrativos y financieros?

   Si ( ) No ( )

   Porque: _____

   _____

9. ¿La innovación del parque automotor ha sido una preocupación constante de cuál de los siguientes estamentos?

Directivos ( ) Socios ( ) Empleados ( ) Usuarios ( )

10. ¿El actual parque automotor que mantiene la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., según su criterio, puede ser considerado dentro de las siguientes opciones?

Renovado ( ) Normal ( ) Regular ( ) Malo ( )

11. ¿Las unidades vehiculares actuales le han producido beneficios tales como?

Mejores ingresos ( ) Mayor utilidad ( ) Ahorros ( ) Bienestar social ( )

12. ¿La gestión administrativa financiera de los directivos le ha permitido mejorar su situación económica y social?

Si ( ) No ( )

13. ¿El mejoramiento de sus ingresos en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., de qué manera le ha favorecido?

Alimentación ( ) Salud ( ) Educación ( ) Recreación ( )

14. ¿Estima que la innovación es esencial para mejorar su situación económica y social y la de todos los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?

Si ( ) No ( )

**ANEXO 2**
**FORMULARIO PARA LA ENCUESTA A LA POBLACIÓN DEL CANTÓN EL EMPALME**

1. ¿Según su criterio estima que se ha incrementado el parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., debido al apoyo recibido y a la decisión individual de los socios de la Cooperativa?

   Si ( ) No ( )

2. ¿Considera usted que el crecimiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., se debe a?

   Iniciativa propia ( ) Apoyo estatal ( ) Apoyo de banca privada ( ) Otros ( )

3. ¿El crecimiento del parque automotor en la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., es el resultado de una exigencia social?

   a) Es una exigencia de la sociedad ( ) b) No ha incidido la sociedad ( )

4. ¿Qué factores considera que han incidido en el crecimiento del parque automotor?

   Correcto uso de activos ( ) Incremento de socios ( )

   Responsabilidad con los usuarios ( ) Otros ( )

5. ¿Cómo califica la gestión administrativa y financiera de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.?

   Excelente ( ) Muy buena ( ) Buena ( )

6. ¿Considera usted que la dirección administrativa de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., ha incidido en el mejoramiento del parque automotor?

   Si ( ) No ( )

7. ¿Los actuales directivos de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., han realizado un buen manejo administrativo y financiero?

   Si ( ) No ( )

   Porque: _____

   _____

8. ¿La innovación del parque automotor ha sido una preocupación constante de cuál de los siguientes estamentos?

   Directivos ( ) Socios ( ) Empleados ( ) Usuarios ( )

9. ¿El funcionamiento del parque automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., según su criterio, puede ser considerado dentro de las siguientes opciones?

   Renovado ( ) Normal ( ) Regular ( ) Malo ( )

10. ¿Cree usted que la gestión administrativa financiera de los directivos le ha permitido mejorar la situación económica y social a los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.,?

    Si ( ) No ( )

11. ¿Estima que la innovación es esencial para mejorar la situación económica y social de los socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda., y de los habitantes del cantón?

    Si ( ) No ( )

## ANEXO 3

- **Análisis de los estados financieros 2012-2013**

## ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

**Cuadro 21. Estados de Situación Financiera de Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. 2012-2013 en dólares**

| Cuentas | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| **ACTIVOS** | | |
| **CORRIENTES** | **68,535.62** | **70,557.19** |
| **DISPONIBLES** | **67,385.62** | **69,407.19** |
| **Bancos en Cuenta de Ahorros** | | |
| Banco en Cuenta Corriente | 67,385.62 | 69,407.19 |
| **INVERSIONES** | **1,150.00** | **1,150.00** |
| Inversiones (Certificados de Aportación FENACOTIC | 520.00 | 520.00 |
| Inversiones (Certificados de Aportación UNION DE COOP. | 630.00 | 630.00 |
| **NO CORRIENTES** | **36,265.15** | **36,904.45** |
| **PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO** | **36,265.15** | **36,904.45** |
| Terrenos | 14,000.00 | 14,000.00 |
| Construcciones en Proceso | 21,695.25 | 22,346.11 |
| Muebles y Enseres | 400.00 | 400.00 |
| Equipos de Oficina | 500.00 | 500.00 |
| (-) Depreciación Acumulada | -330.10 | - 341.65 |
| **TOTAL DEL ACTIVO** | **104,800.77** | **107,461.64** |
| | | |
| **PASIVOS** | | |
| **CORRIENTES** | **66,483.07** | **66,880.83** |
| Bono Gobierno Por Pagar Socios | 56,529.93 | 56,529.93 |
| Ahorro Ordinario Socios | 1,976.00 | 2,094.56 |
| Acreedores Varios | 7,977.14 | 8,256.34 |
| **TOTAL PASIVO** | **66,483.07** | **66,880.83** |
| **PATRIMONIO** | **38,317.70** | **40,580.81** |
| **Su Cuenta Capital** | **35,695.25** | **37,042.08** |
| Certificados de Aportación | 3,900.00 | 4,134.00 |
| Aporte Para Futuras Capitalizaciones | 31,795.25 | 32,908.08 |
| **Cuenta Reserva** | **200.00** | **202.37** |
| Fondos de Reserva | 200.00 | 202.37 |
| **Cuenta Resultados** | **2,422.45** | **3,336.36** |
| Resultado al 31 de Diciembre | 2,422.45 | 3,336.36 |
| **TOTAL DEL PASIVO Y PATRIMONIO** | **104,800.77** | **107,461.64** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora

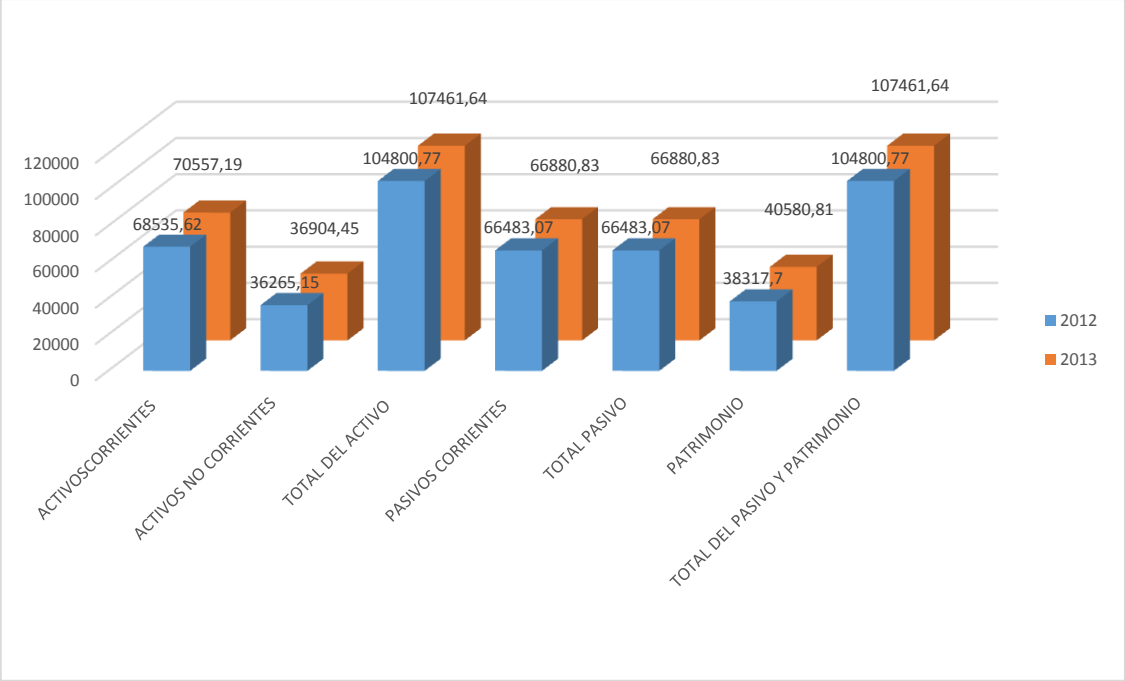



**Gráfico 21. Estados de Situación Financiera 2012-2013**

Como se puede apreciar, en el año 2012 los activos fueron de USD 104800.77, aumentando a USD 107461.64, influenciado por un crecimiento importante del activo corrientes que se incrementó de USD 68535.62 a USD 70557.19.

Por el lado del activo no corriente, se aprecia un crecimiento moderado, siendo este de USD 36265.15 en el año 2012 y de USD 36904.45 en el 2013.

El pasivo crece levemente entre un año y otro, tal como se observa, de USD 66483.07 en al 2012, aumenta a USD 66880.83.

El movimiento en las cuentas patrimoniales es significativo, así, de USD 38317.70 del año 2012, asciende a USD 40580.81 al año siguiente. Este incremento es producido por los aumentos para futuras capitalizaciones y la cuenta de resultados que de USD 2422.45 en el primer año analizado, se incrementó a USD 3336.36 en el año 2013.

## ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL

**Cuadro 22. Estados de Resultado Integral de Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. 2012-2013 en dólares**

| Cuentas | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| **INGRESOS** | **19,760.00** | **20,834.48** |
| **CUOTAS PARA GASTOS DE ADMINISTRACION** | 19,760.00 | 20834.48 |
| ***GASTOS*** | | |
| **GASTOS DE ADMINISTRACION** | **17,337.55** | **17,498.12** |
| Sueldos | 4,110.00 | 4230.00 |
| Viáticos | 2,028.00 | 2078.70 |
| Mantenimientos de Equipos de Computación | 668.00 | 681.36 |
| Gastos de Oficina | 1,384.20 | 1418.81 |
| Gastos de Luz Eléctrica | 458.90 | 463.49 |
| Gastos Servicio Telefónico | 189.50 | 191.40 |
| Gastos Servicio de Internet | 170.00 | 171.70 |
| Gasto Servicios TV Cable | 78.00 | 78.78 |
| Publicidad | 250.60 | 255.61 |
| Donaciones | 180.00 | 190.00 |
| Gastos de Representación | 1,650.00 | 1683.00 |
| Servicios Bancarios | 100.00 | 100.00 |
| Servicios Prestados | 555.00 | 566.10 |
| Pago Multas Tributarias | 70.00 | 72.10 |
| Unión de Cooperativas | 1,800.00 | 1854.00 |
| Gastos Varios | 3,645.35 | 3463.08 |
| **RESULTADO AL 31 DE DICIEMBRE** | **2,422.45** | **3,336.36** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora

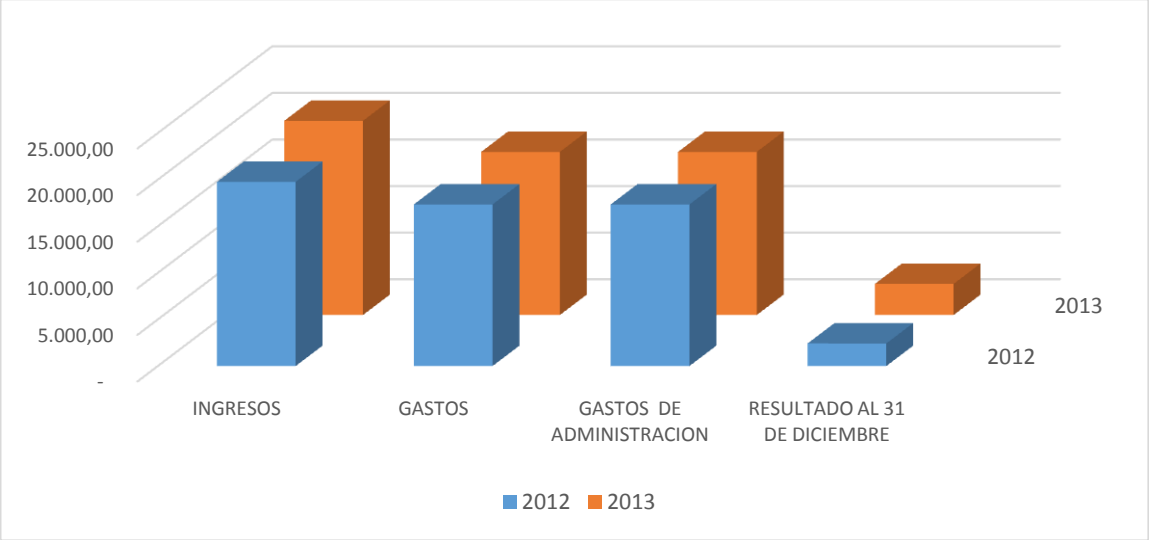



**Gráfico 22. Estado de Resultado Integral 2012-2013**

En referencia al Estado de Resultados Integral, se puede distinguir que los ingresos en el año 2013 fueron superiores a los del año anterior. De USD 19760 en el 2012 crecieron a USD 20834.48 al siguiente.

Los gastos crecieron más lentamente, así, de USD 17337.55 en el 2012, aumentaron a USD 17498.12 en el 2013. Las cuentas que reflejan mayores movimientos en sus gastos, fueron: Sueldos con USD 4110 y USD 4230, seguido de Gastos varios USD 3645.36 y USD 3463; y, Viáticos USD 2028 y USD 2078.7 en los años 2012 y 2013 respectivamente.

Las cuentas que aportaron en menor medida al grupo de gastos administrativos, están conformados por los Gastos de Servicios de TV Cable con montos de USD 78 y USD 78.89; y, el Pago de Multas Tributarias con USD 70 y USD 72.10 en los años 2012 y 2013 en su orden.

## ESTADO DE DISTRIBUCIÓN DEL EXCEDENTE

**Cuadro 23. Estado de Distribución de Excedentes de Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. 2012-2013 en dólares**

| Cuentas | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| **Excedente Bruto Resultado al 31 de Diciembre** | **2,422.45** | **3,336.36** |
| **Utilidad 31 de Diciembre Consolidado** | **2,422.45** | **3,336.36** |
| **Menos 6% Sobre Certificados de Aportación** | **145.35** | **200.18** |
| (=) Excedente antes del pago de participación a trabajadores | 2,277.10 | 3,136.18 |
| (-) 15% Participación de los Trabajadores y empleados | 341.57 | 470.43 |
| (=) Excedente antes del pago del impuesto a la renta | 1,935.54 | 2,665.75 |
| (-) 25% Pago de Impuesto a la Renta | 483.88 | 666.44 |
| **(=) EXCEDENTE A DISTRIBUIR** | **1,451.65** | **1,999.31** |
| (-) 20% Fondo de Reserva | 290.33 | 399.86 |
| (-) 5% Fondo de Educación | 72.58 | 99.97 |
| (-) 5% Asistencia Social | 72.58 | 99.97 |
| (-) 70% Socios | 1,016.16 | 1,399.52 |
| **SUPERÁVIT O DÉFICIT LUEGO DEL IMPUESTO A LA RENTA Y APROPIACION DE RESERVAS** | **-** | **-** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora

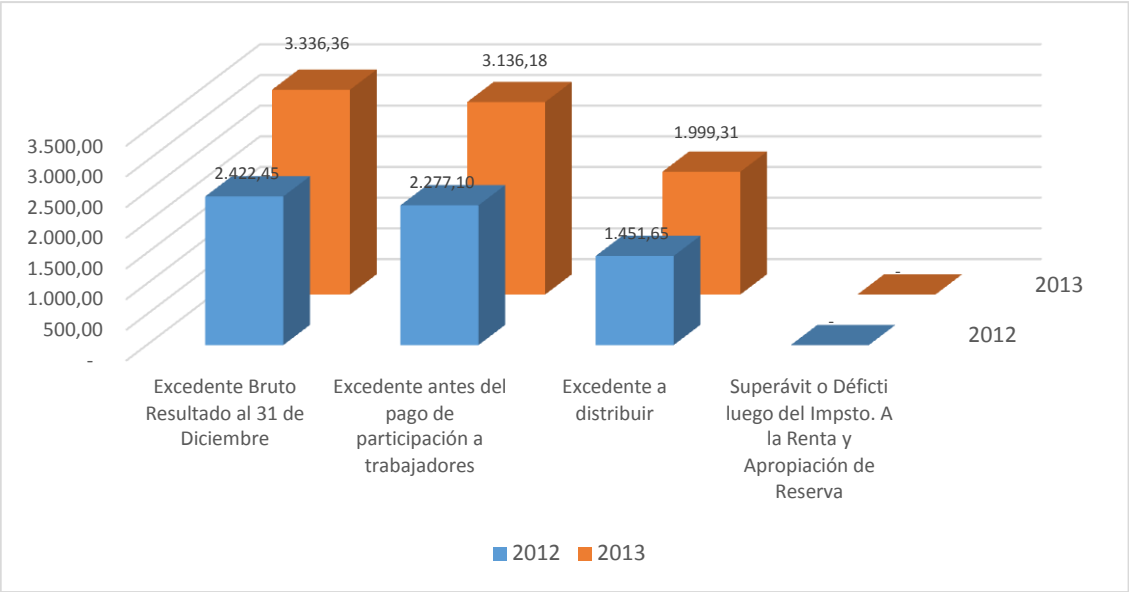



**Gráfico 23. Distribución de Excedentes 2012-2013**

Los excedentes a distribuir equivalen a la utilidad bruta generada entre los ingresos y gastos en el 2012, estos fueron de USD 2422.45, para el 2013 ascendieron a USD 3336.36.

Posterior a la distribución del 15% a los trabajadores y empleados con USD 341.57 y USD 470.43 en los años 2012 y 2013 y al 25% del Pago del Impuesto a la Renta por USD 483.88 en el 2012 y USD 666.44 al año siguiente, se obtuvo un excedente a distribuir de USD 1451.65 y USD 1999.31 en los años mencionados respectivamente.

El excedente finalmente se distribuyó, según las recomendaciones legales vigentes para la Cooperativa de Transporte, considerando: 20% para Fondos de Reserva, 5% para Fondos de Educación, 5% Asistencia Social y 70% para los socios.

No existe Superávit o Déficit debido a la naturaleza de la organización, debido a que no es una entidad que persigue lucro, sin un interés social.

## ANÁLISIS HORIZONTAL DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

### Cuadro 27. Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera 2012-2013

| Cuentas | 2013-2012 |
|---|---|
| **ACTIVOS** | |
| **CORRIENTES** | **2.95%** |
| **DISPONIBLES** | **3.00%** |
| **Bancos en Cuenta de Ahorros** | |
| Banco en Cuenta Corriente | **3.00%** |
| **INVERSIONES** | **0.00%** |
| Inversiones (Certificados de Aportación FENACOTIC | 0.00% |
| Inversiones (Certificados de Aportación UNION DE COOP. | 0.00% |
| **NO CORRIENTES** | **1.76%** |
| **PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO** | **1.76%** |
| Terrenos | 0.00% |
| Construcciones en Proceso | 3.00% |
| Muebles y Enseres | 0.00% |
| Equipos de Oficina | 0.00% |
| (-) Depreciación Acumulada | 3.50% |
| **TOTAL DEL ACTIVO** | **2.54%** |
| **PASIVOS** | |
| **CORRIENTES** | **0.60%** |
| Bono Gobierno Por Pagar Socios | 0.00% |
| Ahorro Ordinario Socios | 6.00% |
| Acreedores Varios | 3.50% |
| **TOTAL PASIVO** | **0.60%** |
| **PATRIMONIO** | **5.91%** |
| **Su Cuenta Capital** | **3.77%** |
| Certificados de Aportación | 6.00% |
| Aporte Para Futuras Capitalizaciones | 3.50% |
| **Cuenta Reserva** | **1.18%** |
| Fondos de Reserva | 1.18% |
| **Cuenta Resultados** | **37.73%** |
| Resultado al 31 de Diciembre | 37.73% |
| **TOTAL DEL PASIVO MAS PATRIMONIO** | **2.54%** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora

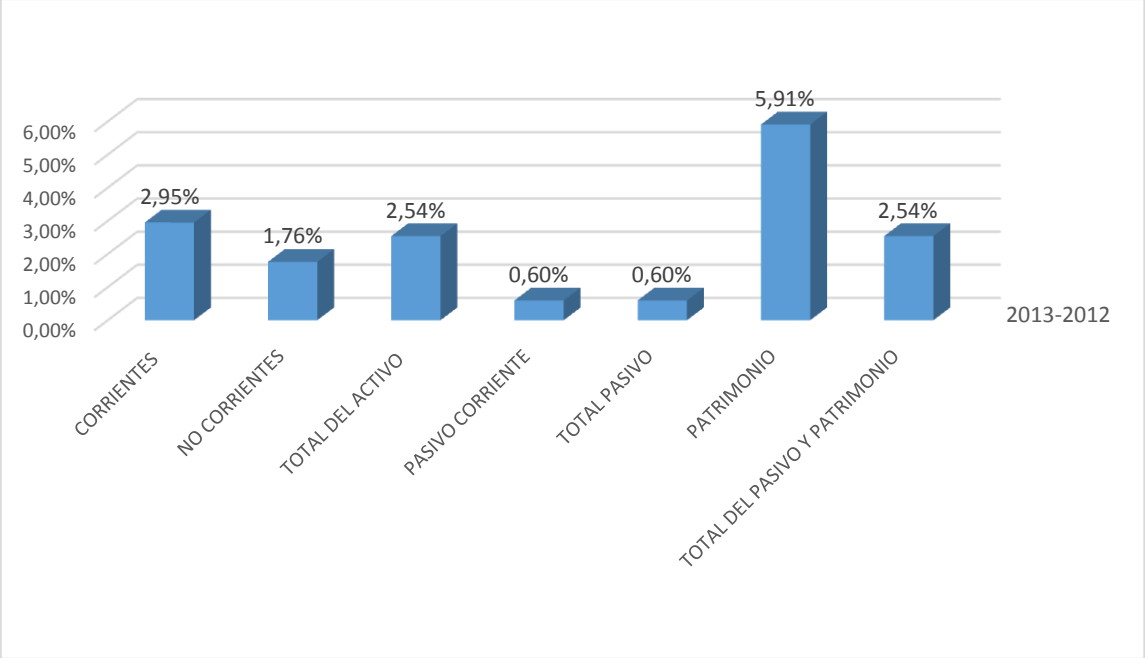



**Gráfico 27 Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera 2012-2013**

En la información estadística anterior, se distingue que entre los años 2012 y 2013, el activo total creció al 2.54% promedio anual. Del grupo de los activos, el activo corriente creció más rápidamente que los no corrientes, nótese, 2.95% y 1.76% respectivamente.

El efectivo en Bancos en la cuenta corriente aumentó al 3% promedio anual, impulsando el crecimiento en esta cuenta de grupo.

La cuenta de grupo de los pasivos creció más lentamente en relación a los activos, véase 0.6% promedio anual, frente a 2.54% del activo. La cuenta de Abono Ordinario Socios es la cuenta que aduce el mayor incremento anual. 6%.

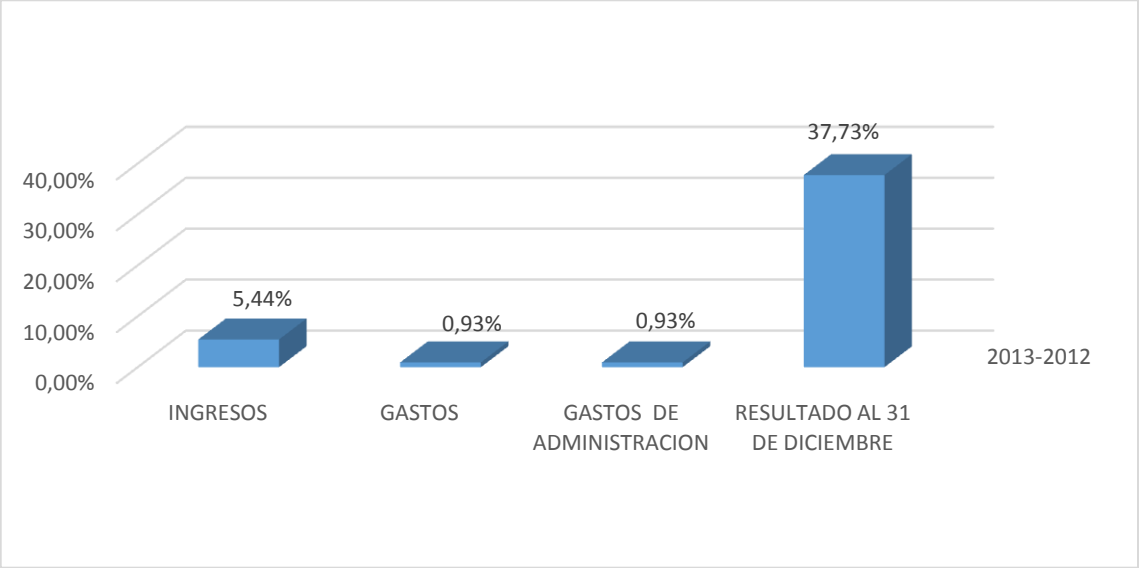
La cuenta de patrimonio creció considerablemente al 5.91% promedio anual, motivado por el incremento significativo de 37.73%  en la cuenta de resultados.

## ANÁLISIS HORIZONTAL DEL ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL

### Cuadro 28. Análisis horizontal del Estado de Resultado Integral 2012-2013

| Cuentas | 2013-2012 |
|---|---|
| **INGRESOS** | **5.44%** |
| CUOTAS PARA GASTOS DE ADMINISTRACION | 5.44% |
| **GASTOS** | |
| **GASTOS DE ADMINISTRACION** | **0.93%** |
| Sueldos | 2.92% |
| Viáticos | 2.50% |
| Mantenimientos de Equipos de Computación | 2.00% |
| Gastos de Oficina | 2.50% |
| Gastos de Luz Eléctrica | 1.00% |
| Gastos Servicio Telefónico | 1.00% |
| Gatos Servicio de Internet | 1.00% |
| Gasto Servicios TV Cable | 1.00% |
| Publicidad | 2.00% |
| Donaciones | 5.56% |
| Gastos de Representación | 2.00% |
| Servicios Bancarios | 0.00% |
| Servicios Prestados | 2.00% |
| Pago Multas Tributarias | 3.00% |
| Unión de Cooperativas | 3.00% |
| Gastos Varios | -5.00% |
| **RESULTADO AL 31 DE DICIEMBRE** | **37.73%** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora




### Gráfico 28 Análisis horizontal del Estado de Resultado Integral 2012-2013

Es importante observar que los ingresos crecieron más rápidamente en relación a los gastos, lo que puede considerarse significativo al momento de alcanzar los resultados financieros de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda. Obsérvese 5.44$, frente al 0.93% promedio anual.

Los resultados, entendidos como el producto de una buena gestión administrativa, aumentaron más rápidamente que los ingresos y los gastos. La tasa promedio de incremento fue de 37.73% promedio anual.

En el grupo de gastos, las donaciones crecieron más rápidamente que el resto de gastos, obsérvese 5.56%, seguido del pago de Multas y Unión de Cooperativas con el 3%.

Atendiendo al orden de importancia, los sueldos aumentaron un 2.92% en el período estudiado, seguido de Viáticos y Gastos de Oficina con un crecimiento de 2.5%.

En promedio las cuentas: Mantenimiento de Equipos de Computación, Publicidad, Gastos de Representación y Servicios Prestados, mantuvieron una tasa idéntica de variación de 2% en promedio en el período estudiado.

Las cuentas de Gastos de Luz Eléctrica, Servicio Telefónico, Internet y TV Cable se incrementaron a un ritmo de 1% promedio anual.

La cuenta Gastos Varios, presenta una tasa de decrecimiento de -5% promedio anual, siendo la única con este tipo de variación en el período estudiado.

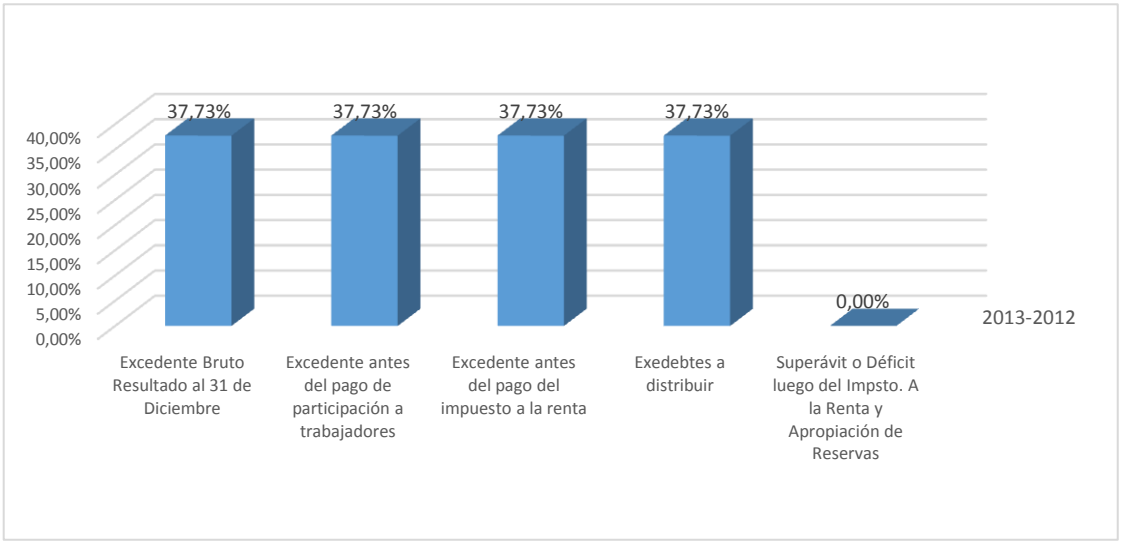
No se han detectado incrementos en la cuenta de Servicios Bancarios, por lo que estos han sido constantes en ambos años.

## ANÁLISIS HORIZONTAL DEL ESTADO DE DISTRIBUCIÓN DEL EXCEDENTE

### Cuadro 29. Análisis horizontal del Estado de Distribución del Excedente 2012-2013

| Cuentas | 2013-2012 |
|---|---|
| **Excedente Bruto Resultado al 31 de Diciembre** | **37.73%** |
| **Utilidad 31 de Diciembre Consolidado** | **37.73%** |
| **Menos 6% Sobre Certificados de Aportación** | **37.73%** |
| (=) Excedente antes del pago de participación a trabajadores | 37.73% |
| (-) 15% Participación de los Trabajadores y empleados | 37.73% |
| (=) Excedente antes del pago del impuesto a la renta | 37.73% |
| (-) 25% Pago de Impuesto a la Renta | 37.73% |
| **(=) EXCEDENTE A DISTRIBUIR** | **37.73%** |
| (-) 20% Fondo de Reserva | 37.73% |
| (-) 5% Fondo de Educación | 37.73% |
| (-) 5% Asistencia Social | 37.73% |
| (-) 70% Socios | 37.73% |
| **SUPERÁVIT O DÉFICIT LUEGO DEL IMPUESTO A LA RENTA Y APROPIACION DE RESERVAS** | **0.00%** |

Fuente. Estados Financieros
Elaboración. Autora




### Gráfico 29 Análisis horizontal del Estado de Distribución del Excedente 2012-2013

Las cuentas que conforman el Estado de Distribución del Excedente crecieron al 37.73%, como se puede apreciar en el cuadro y gráfico anterior.

- **Análisis aplicando indicadores de evaluación financiera**

***Fondo de Maniobra (Capital de trabajo)***

El Fondo de Maniobra son los recursos de largo plazo que una empresa tiene para financiar las necesidades operativas de corto plazo, una vez que ha financiado sus activos fijos. Matemáticamente su resultado es igual al de capital de trabajo.

**Resultados:**

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Fondo de Maniobra (Fdm) | Activo Circulante – Pasivo Corriente | 2,526 | 903 |
| Ratio FdM en días | (Fondo de maniobra ÷ Ingresos) x 360 | 43.7 | 16.4 |

**Análisis:**

El FdM obtenido en el año 2013 es superior al del año anterior, siendo USD 2526, frente a USD 903. Este resultado asegura que la empresa pueda hacer frente a sus compromisos de pago en mejores condiciones.

El ratio FDM en días en el 2013 es muy superior al 2012. Véase 43.7 en relación a 16.4 días respectivamente.

***Liquidez***

Indica la capacidad para satisfacer las obligaciones de pago a corto plazo, realizando su activo circulante (disponiendo de depósitos, cobrando a sus clientes). Expresan no solamente el manejo de las finanzas totales de la empresa, sino la habilidad gerencial para convertir en efectivo determinados activos y pasivos corrientes

**Resultados:**

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Liquidez | Activo Circulante ÷ Exigible Corto Plazo | 1.04 | 1.01 |

**Análisis:**

El indicador de liquidez del año 2013 fue mejor en el año 2013, siendo 1.04, en tanto que en el año precedente, este se situó en 1.01.

Según el tipo de actividad económica es ideal que este indicador sea igual a 2 o ligeramente alto o bajo en torno a este valor. Sin embargo, por estar cercano a 1, no se ha podido determinar ningún tipo de riesgo para satisfacer las obligaciones de corto plazo.

***Endeudamiento y autonomía***

El índice de endeudamiento es un indicador que mide el grado de dependencia que tiene la empresa de financiación ajena respecto de los recursos propios.

El ratio de autonomía mide la capacidad de una empresa para financiarse. Se trata de la relación existente entre los capitales propios de la empresa con el total de capitales permanentes necesarios para su financiación, donde se incluyen también los préstamos y créditos a medio y largo plazo. Así cuanto mayor sea este ratio mayor será la autonomía financiera de la empresa.

**Resultados:**

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Endeudamiento | Pasivo Total ÷ Patrimonio Neto | 1.65 | 1.74 |
| Autonomía | Patrimonio Neto ÷ Pasivo Total | 0.61 | 0.58 |

**Análisis:**

El indicador de endeudamiento en el 2013 fue menor en relación al año 2012, Véase: 1.65 y 1.74. Es ideal que no sea mayor que 1, en ambos casos en el 2013, el cambio fue notorio.

A nivel de índice de autonomía es ideal que el indicador no sea menor a 1. En los dos años estudiados, son inferiores a lo recomendado, sin embargo en el 2013 se ubicó en 0.61, encontrándose en mejor posición que en el año 2012.

***Rotación de activos***

La rotación es un concepto que hace referencia al número de euros que es necesario invertir para obtener un euro de ingresos en nuestra empresa. Mide la eficiencia con la que la empresa puede obtener ingresos.

Desde el punto de vista estratégico una empresa que compita en el mercado bajo el liderazgo en costos, donde pueda ofrecer productos a un precio reducido, buscará una alta rotación. Esto quiere decir, que basará su estrategia en aumentar su volumen de ventas.

El índice de rotación del activo fijo permite conocer el rendimiento del activo fijo, ya que refleja las veces que se ha utilizado este en la obtención de ventas; es, por tanto, un índice de la eficiencia en la gestión de los bienes de activo fijo

| Indicador | Fórmula | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Rotación activo | Ingresos ÷ Activo Total | 0.19 | 0.19 |
| Rotación activo fijo | Ingresos ÷ Activo Fijo | 0.55 | 0.53 |

**Análisis:**

La rotación del activo fijo es idéntica en ambos años, véase 0.19. Este resultado es bajo, cuando la recomendación es que sea lo más elevado

posible, con lo que se demostraría que hay un buen aprovechamiento de los recursos disponibles.

Existe una mejor rotación en el activo fijo, En el año 2013 el índice fue 0.55, frente a 0.53 del 2012.

Esto indica que se han generado más ingresos mediante el activo fijo.

## ANEXO 4
## IMÁGENES DEL PARQUE AUTOMOTOR, SOCIOS Y DIRECTIVA DE LA COOPERATIVA DEL TRANSPORTE URBANO INTERCANTONAL JESUS DEL GRAN PODER CIA LTDA.

Parque Automotor de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

Asamblea General de Socios de la Cooperativa del Transporte Urbano Intercantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.

UNIVERSIDAD TECNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

INGENIERIA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

**MEMORANDO**

Para: Lcdo. Edgar Pastrano- Decano de la Facultad de Ciencias Empresariales
De : Ing. Dennis Aguirre Valverde.- Msc. – Docente
Asunto: Informe de Dirección de Proyecto de Investigación
Fecha: 26-11-14

Adjunto al presente sírvase encontrar el documento final del proyecto e investigación titulado **"GESTIÓN ADMINISTRATIVA FINANCIERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA COOPERATIVA DEL TRANSPORTE URBANO INTERCANTONAL JESÚS DEL GRAN PODER CIA LTDA DEL CANTÓN EL EMPALME, AÑO 2013"**, elaborado por la señora ANDREA MARIA FUENTES MOREIRA, previo a la obtención del título de INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA, que fue elaborado bajo mi dirección según lo asignado en la Resolución del honorable consejo Directivo de la Facultad de ciencias Empresariales de fecha 09 DE JUNIO DEL 2014, el mismo que cumple con los componentes que exige el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo e incluye el informe de URKUND , el cual avala los niveles de originalidad, en un 97% y de copia el 3% del trabajo investigado.

Atentamente.

URKUND

Document: TESIS DE ANDREA FUENTES CORREGIDA 44.docx (D12185407)
Submitted: 2014-11-13 14:44 (-05:00)
Submitted by: ANDREA FUENTES MOREIRA (ceopjgp@hotmail.com)
Receiver: daguirre.uteq@analysis.urkund.com
Message: ANDREA FUENTES MOREIRA TESIS COMPLETA Show full message
3% of this approx. 36 pages long document consists of text present in 4 sources.

Ing. Dennis Aguirre Valverde, Msc

**Director**

Adjunto: Proyecto de Investigación