



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

**“MODELO DE CAJA COMÚN PARA LA OPERADORA DE
TRANSPORTE INTERPRONVINCIAL EL DORADO S.A.S”.**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTOR: BYRON DAVID MAYORGA TIGLLA

DIRECTOR: ING. SIMÓN RODRIGO MORENO ALVAREZ

Riobamba – Ecuador

2021

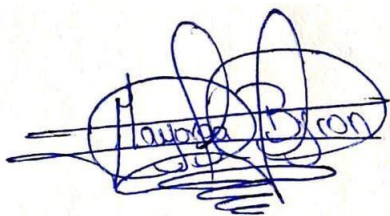
© 2021, **Byron David Mayorga Tiglla**

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho de Autor.

Yo, Byron David Mayorga Tiglla, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría, y que los resultados de este son auténticos y originales. Los textos constantes en el documento que provienen de otra fuente están debidamente citados y referenciados.

Como autor, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación. El patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo

Riobamba, 25 de mayo de 2021

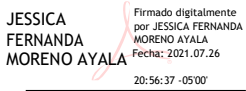
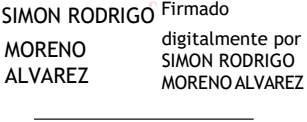

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Byron David Mayorga Tiglla', with several loops and flourishes.

Byron David Mayorga Tiglla

C.I: 020201866-9

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

El Tribunal del trabajo de titulación certifica que: El trabajo de titulación: Tipo: Proyecto de Investigación: “**MODELO DE CAJA COMÚN PARA LA OPERADORA DE TRANSPORTE INTERPRONVINCIAL EL DORADO S.A.S**”, realizado por el señor **BYRON DAVID MAYORGA TIGLLA**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del trabajo de titulación, El mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

| | FIRMA | FECHA |
|--|--|------------|
| Ing. Jessica Fernanda Moreno Ayala PRESIDENTE DEL TRIBUNAL |  <p>JESSICA FERNANDA MORENO AYALA</p> <p>Firmado digitalmente por JESSICA FERNANDA MORENO AYALA Fecha: 2021.07.26 20:56:37 -05'00'</p> | 2021-25-05 |
| Ing. Simón Rodrigo Moreno Álvarez DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACION |  <p>SIMON RODRIGO MORENO ALVAREZ</p> <p>Firmado digitalmente por SIMON RODRIGO MORENO ALVAREZ</p> | 2021-25-05 |
| Ing. Vanessa Fernanda Morales Rovalino MIEMBRO DE TRIBUNAL |  <p>Firmado electrónicamente por: 1804606810 VANESSA FERNANDA MORALES ROVALINO</p> | 2021-25-05 |

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mis padres, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional sin importar nuestras diferencias de opiniones. A mis hijos que son la inspiración que hacía falta para poder terminar este trabajo los amo con todo mi corazón.

Porque sin el equipo que formamos, no habiéramos logrado esta meta.

Byron

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero agradecer a mi tutor ING. Rodrigo Moreno, quien con sus conocimientos y apoyo me guio a través de cada una de las etapas de este proyecto para alcanzar los resultados que buscaba.

También quiero agradecer a la empresa de transportes “El Dorado” por brindarme los recursos y herramientas que fueron necesarios para llevar a cabo el proceso de investigación. No hubiese podido arribar a estos resultados de no haber sido por su ayuda incondicional.

Por último, quiero agradecer a todos mis compañeros y a mi familia, por apoyarme aun cuando mis ánimos decaían. En especial, quiero hacer mención a mis padres, que siempre estuvieron ahí para darme palabras de apoyo y un abrazo reconfortante para renovar energías.

Byron

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| ÍNDICE DE TABLAS..... | x |
| ÍNDICE DE FIGURAS..... | xi |
| ÍNDICE DE GRÁFICOS..... | xii |
| RESUMEN..... | xiii |
| ABSTRACT..... | xiv |
| INTRODUCCION | 1 |
| CAPÍTULO I | |
| 1. MARCO TEORICO REFERENCIAL | 2 |
| 1.1. Antecedentes Investigativos | 2 |
| 1.2. Antecedentes Históricos..... | 3 |
| 1.3. Fundamentación Teórica..... | 3 |
| <i>1.3.1. Fundamentación legal</i> | <i>3</i> |
| <i>1.3.2. Fundamentación Teórica.....</i> | <i>5</i> |
| <i>1.3.2.1. Transporte.....</i> | <i>5</i> |
| <i>1.3.2.2. Transporte Terrestre</i> | <i>5</i> |
| <i>1.3.2.3. El transporte interprovincial.....</i> | <i>6</i> |
| <i>1.3.2.4. La Contabilidad</i> | <i>6</i> |
| <i>1.3.2.5. La Gestión Contable</i> | <i>7</i> |
| <i>1.3.2.6. La información financiera.....</i> | <i>8</i> |
| <i>1.3.2.7. Importancia de la Gestión Administrativa.....</i> | <i>9</i> |
| <i>1.3.2.8. La caja común.....</i> | <i>10</i> |
| CAPÍTULO II | |
| 2. MARCO METODOLOGICO | 17 |
| 2.1. Modalidad de la investigación..... | 17 |
| 2.2. Tipos de investigación..... | 17 |

| | | |
|--------|---|----|
| 2.2.1. | <i>No Experimental</i> | 17 |
| 2.2.2. | <i>Longitudinal</i> | 17 |
| 2.3. | Población y muestra | 18 |
| 2.3.1. | <i>Población</i> | 18 |
| 2.3.2. | <i>Muestra</i> | 18 |
| 2.4. | Métodos, técnicas e instrumentos | 18 |
| 2.4.1. | <i>Métodos</i> | 18 |
| 2.4.2. | <i>Técnicas e instrumentos</i> | 19 |
| 2.5. | Idea a defender | 19 |
| 2.5.1. | <i>Idea General</i> | 19 |
| 2.5.2. | <i>Ideas Especificas</i> | 19 |

CAPÍTULO III

| | | |
|-----------|---|----|
| 3. | MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS | 20 |
| 3.1. | Resultados | 20 |
| 3.2. | Discusión de resultados | 28 |
| 3.3. | Propuesta | 28 |
| 3.3.1. | <i>Título</i> | 28 |
| 3.3.2. | Contenido | 28 |
| 3.3.2.1. | <i>Definición</i> | 28 |
| 3.3.2.2. | <i>Marco legal</i> | 29 |
| 3.3.2.3. | <i>Objetivos</i> | 30 |
| 3.3.2.4. | <i>Datos de la cooperativa</i> | 30 |
| 3.3.2.5. | <i>Situación actual de la cooperativa</i> | 33 |
| 3.3.2.6. | <i>Rutas Establecidas en las que opera la cooperativa</i> | 35 |
| 3.3.2.7. | <i>Análisis FODA</i> | 37 |
| 3.3.2.8. | <i>Análisis de las Estrategias de PORTER</i> | 38 |
| 3.3.2.9. | <i>Implantación del modelo de caja común</i> | 39 |
| 3.3.2.10. | <i>Evaluación</i> | 40 |
| 3.3.2.11. | <i>Esquema de distribución</i> | 40 |
| 3.3.2.12. | <i>Equipos y tecnología</i> | 41 |
| 3.3.2.13. | <i>Beneficios</i> | 41 |
| 3.3.2.14. | <i>Impacto</i> | 42 |
| | CONCLUSIONES | 43 |

| | |
|-----------------------------|-----------|
| RECOMENDACIONES..... | 44 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 45 |
| ANEXOS | 47 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | | |
|--------------------|--|----|
| Tabla 1-1: | Actividades importantes de la planificación, organización, ejecución y control | 9 |
| Tabla 1-2: | Ventajas y desventajas de la caja común..... | 11 |
| Tabla 1-3: | Estructura de pago | 12 |
| Tabla 1-4: | Proceso de la estructura interna | 13 |
| Tabla 2-1: | Población y muestra de la cooperativa El Dorado S.A.S..... | 18 |
| Tabla 3-1: | Pregunta 1..... | 20 |
| Tabla 3-2: | Pregunta 2..... | 21 |
| Tabla 3-3: | Pregunta 3..... | 22 |
| Tabla 3-4: | Pregunta 4..... | 23 |
| Tabla 3-5: | Pregunta 5..... | 24 |
| Tabla 3-6: | Pregunta 6..... | 25 |
| Tabla 3-7: | Pregunta 7..... | 26 |
| Tabla 3-8: | Pregunta 8..... | 27 |
| Tabla 3-9: | Rutas..... | 35 |
| Tabla 3-10: | FODA | 37 |
| Tabla 3-11: | Implantación del modelo de caja común..... | 39 |
| Tabla 3-12: | Beneficios | 41 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | | |
|--------------------|--|----|
| Figura 1-1. | Esquema de contratación | 15 |
| Figura 3-1. | Ubicación de la Cooperativa El Dorado..... | 31 |
| Figura 3-2. | Logotipo Cooperativa El Dorado | 32 |
| Figura 3-3. | Organigrama actual | 33 |
| Figura 3-4. | Organigrama propuesto..... | 34 |
| Figura 3-5. | Sistema caja común..... | 37 |
| Figura 3-6. | Flujograma de trabajo | 38 |
| Figura 3-7. | Flujograma de trabajo | 41 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | | |
|---------------------|------------------|----|
| Gráfico 3-1. | Pregunta 1 | 20 |
| Gráfico 3-2. | Pregunta 2 | 21 |
| Gráfico 3-3. | Pregunta 3 | 22 |
| Gráfico 3-4. | Pregunta 4 | 23 |
| Gráfico 3-5. | Pregunta 5 | 24 |
| Gráfico 3-6. | Pregunta 6 | 25 |
| Gráfico 3-7. | Pregunta 7 | 26 |
| Gráfico 3-8. | Pregunta 8 | 27 |

RESUMEN

El proyecto con el tema modelo de caja común para la operadora de transporte interprovincial el dorado S.A.S, tiene como objetivo principal proponer el modelo de gestión de caja común para que pueda ser aplicado al servicio del transporte interprovincial que brinda la empresa, mejorando el nivel de eficiencia operativa y así a su vez permitiendo la implementación un sistema de recaudo mejorado, en donde los ingresos sean administrados por la organización y luego sean distribuidos de manera equitativa a los socios, mediante el marco teórico se recolecto información importante para el desarrollo del proyecto, en la metodología se planteó un enfoque cuantitativo, se utilizó la encuesta como instrumento la cual recogió datos relevantes de los socios de la operadora el Dorado, donde se pudo constatar de la deficiente forma o manejo de ingresos que se tiene en la empresa además del poco conocimiento acerca del sistema de recaudo “caja común” dentro de la cooperativa, una vez que se obtuvo todos los resultados se planteó el sistema de recaudo hablado anteriormente para un correcto manejo financiero y al mismo tiempo corregir problemas administrativos convirtiendo a la cooperativa de transporte en una más competitiva a nivel interprovincial. Se concluye que gracias a la implementación de la caja común en la empresa de transporte interprovincial el dorado. Se recomienda que el sistema de gestión de recaudo “caja común” sea implantado con todas las medidas administrativas esenciales para que así la situación financiera y el reparto de ingresos hacia los socios.

Palabras clave: <CAJA COMÚN>, <INSTRUMENTO>, <GESTIÓN>, <TRANSPORTE>, <ADMINISTRACIÓN>.



Firmado electrónicamente por:

JHONATAN RODRIGO
PARREÑO UQUILLAS



15-07-2021

1384-DBRAI-UTP-2021

ABSTRACT

The project with the theme of the common box model for the “Transporte interprovincial el dorado S.A.S” , has as its main objective to propose the common box management model so that it can be applied to the interprovincial transport service provided by the company, improving the level of operational efficiency and thus in turn allowing the implementation of an improved collection system, where the income is managed by the organization and then distributed equitably to the members, through the theoretical framework, important information was collected for the development of the project, according to the methodology, a quantitative approach was proposed, the survey was used as an instrument which collected relevant data from the partners from El Dorado operator, where it was possible to verify the deficient management form of income that the company has in addition to the little knowledge about the "common box" collection system in the cooperative, once all the results were obtained, the collection system was proposed and discussed for proper financial management and at the same time correct administrative problems, making the transport cooperative more competitive at the interprovincial level. It is concluded that thanks to the implementation of the common box in the interprovincial transport company El Dorado. It is recommended that the “common cash” collection management system be implemented with all the essential administrative measures so that the financial situation and the distribution of income towards the members.

Keywords: <COMMON BOX>, <INSTRUMENT>, <MANAGEMENT>, <TRANSPORT>, <ADMINISTRATION>.



Firmado electrónicamente por:

JHONATAN RODRIGO
PARREÑO UQUILLAS



15-07-2021

1384-DBRAI-UTP-2021

INTRODUCCION

El trabajo de investigación presentado se encuentra afín de la implementación de un sistema de caja común en la operadora de transporte interprovincial El Dorado S.A.S del cantón Pelileo provincia de Tungurahua, el objetivo principal es mejorar su servicio, con la aplicación de un análisis de la situación actual teniendo en cuenta una línea base, que ayudaran a saber la situación actual que está atravesando la empresa a más de explicar y analizar cómo se vería reflejada la implementación de la caja común en la empresa con todos sus beneficios.

Con la LOTS (Ley Orgánica de Transito y Seguridad) este sistema está reformado, quien a su vez se basa en un artículo de la LEPS (Ley de Economía Popular y Solidaria) con el propósito de exhibir las implicaciones primordiales al efectuarse su ejecución.

El fin de poner en práctica este trabajo investigativo tiene como fundamento el mejorar la calidad de servicio que se brinda, relación entre socios y administrativos de la cooperativa de transporte interprovincial El Dorado, entre otras cosas, así tendremos una distribución de III capítulos que estarían distribuidos de la siguiente forma:

Dentro del capítulo I, enmarcaría el Marco Teórico Referencial que se encargara de precisar los antecedentes del trabajo investigativo, la base legal que respalde la investigación, toda clase de normas técnicas y reglamentos que se encuentren vigentes dentro del país, variables del tema a ser investigados y desarrollados.

En el capítulo II se determina el Marco Metodológico en el cual se interpretará la modalidad y el tipo de investigación que se propondrá, la población, técnicas y como final los instrumentos para una correcta interpretación y análisis luego de usar todo lo descrito anteriormente.

Como fin en el capítulo III se detallará el Marco Propositivo con la propuesta que resuelva el problema planteado.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEORICO REFERENCIAL

1.1. Antecedentes Investigativos

La investigación denominada “Diseño de un modelo de caja común para desarrollar la gestión administrativa de la cooperativa de Transporte Terrestre Interprovincial de pasajeros Público “Cooperativa Expreso Milagro” (CEM) del Cantón Milagro, Guayas, Ecuador. “por (Baquero & Villalba, 2014) nos expone que:

- Es importante seguir ofertando un servicio que cumpla todos los requerimientos del usuario, en rutas, frecuencias, comodidad, seguridad, tiempos, etc. Ya que entre mayor sea la satisfacción de un usuario este seguirá usando el servicio prestado por la cooperativa de transporte.
- En caso de que se esté en un punto muerto entre administradores y socios se deberá tomar en cuenta un cambio de administración en beneficio de la compañía, todo eso será respaldado por encuestas o entrevistas, ya que en una compañía lo que se anhela es tener un mejoramiento de ingresos, lo cual una nueva administración con estrategias nuevas sea la solución.
- Debe existir cooperación entre administración y socios es decir que se tenga un excelente trabajo de equipo donde la cooperativa deba ser incluyente, escuchar todas las opiniones o sugerencias que se tengan propuestas por cada uno de los socios, lo cual se llevara a nivel de ambiente laboral o de trabajo mejor y como dice en la constitución de la republica “un buen vivir”.

El autor aporta que la caja común es una gran innovación en el sistema de recaudo para socios y administrativos generando un gran espacio laboral, generando nuevas ideas que ayuden a tener un mejor servicio ante el cliente.

El Autor (Ipiiales, 2018) con su investigación “Modelo de Gestión para La Caja Común Aplicada en La Cooperativa de Transporte Urbano Los Libertadores” nos da a conocer que:

- Mientras los administrativos de las operadoras de transporte y socios se mantengan en la idea de no actualizarse tecnológicamente o en capacitaciones en diferentes ámbitos (calidad de servicio, finanzas, etc.), la empresa pasara por un desorden, donde los más afectados serían los usuarios.

- Para un planteamiento de caja común se necesita de algunas normas y reglamentos que se encuentran establecidas en entidades superiores, además que la parte administrativa debe centrar en las recaudaciones.
- El sistema de recaudo de caja común es uno de los más innovadores que se pueda implantar ya que cuenta con muchas ventajas las cuales generan grandes resultados con una visión hacia el futuro que contiene pasos agigantados en el camino de llegar a las metas propuestas a futuro por la cooperativa.

Con la aportación de este autor, se establece la importancia de un manejo de la caja común además de actualizarse en diferentes ámbitos para un correcto manejo del sistema, mediante normas y reglas que están ya constituidas y mediante ello llegar a objetivos que a futuro se tenga en la empresa.

1.2. Antecedentes Históricos

En varios países de Latinoamérica están evolucionando en implementación o estudios de diferentes sistemas de recaudo en colaboración con la caja común dentro del transporte terrestre. Así tenemos que en México cuenta con 6 cajas en funcionamiento y Argentina con 5 cajas respectivamente, pero el país que cuenta con más proyectos de esta índole es Brasil que cuenta con un aproximado de 280 proyectos con propuestas nuevas y revolucionarias.

Al hablar de un modelo de caja común estamos mencionando un modelo de gestión que se va a mejorar en el transporte terrestre, por el aporte que realiza en el interior de las organizaciones, estableciendo un fondo que es determinado por las autoridades de forma equitativa entre cada uno de los socios.

Una de las ciudades participes y de mayor exponencial ante la implementación de la caja común dentro del territorio nacional es Cuenca, los beneficios que muestran mediante una correcta ejecución del sistema de gestión caja común ayudan a una ganancia para socios, administrativos y usuarios.

1.3. Fundamentación Teórica

La fundamentación teórica se basará en 2 etapas, la cual la primera se establecerá en los aspectos legales y la segunda, pero no menos importantes será sobre teorías bibliográficas de la investigación.

1.3.1. Fundamentación legal

La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008) en su disposición decimotercera nos aclara que: “Las cooperativas de transporte público que se constituyan

jurídicamente a partir de la expedición de la presente ley, deberán obligatoriamente hacerlo bajo el sistema de una Caja común” y para las vigentes tienen un plazo máximo.

La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008) en el año 2008 la misma disposición hablada en el párrafo anterior declara que las operadoras se constituirán (obligatoriamente) a través de un sistema de gestión de caja común y para las cooperativas en funcionamiento, señalan un plazo de implementación máximo hasta el 31 de diciembre del 2013.

(Asamblea Nacional Constituyente, 2008) en su artículo 36 menciona que “El transporte de personas y bienes es una ayuda esencial y una actividad asociada con una buena estrategia del Estado, que reconoce las condiciones que son alcanzables es el derecho que tienen ciudadanos en sus bienes, por consiguiente, el sistema de transporte responderá a este fin”.

El art. 65 nos recalca que “El beneficio del transporte público abarca los siguientes alcances de operación: urbano, Interprovincial, interprovincial, intrarregional e internacional.

El art. 67 nos menciona que “el beneficio de transporte público interprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, fuera de los límites provinciales. El homenaje de los contratos de operación se llevará a cabo siendo atribuciones de las comisiones provinciales, con la unión a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre”.

Ley de Economía Popular y Solidaria (2018) en su artículo 34 nos menciona que “Son asociaciones las organizaciones ahorrativas demás solidarias, constituidas como sociedades de derecho privado, con un fin social sin fin de lucro, auto gestionadas democráticamente por sus socios que, unen sus aportaciones económicas, a través de su esfuerzo sudor y trabajo, talento de productividad de servicios, para la satisfacción de sus necesidades económicas, sociales y culturales, a través de una empresa administrada que busca el beneficio de sus integrantes

Reglamento a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (2012) en el artículo 64 las cooperativas de transporte se formaron, bajo los siguientes parámetros:

- a) **TRABAJO ASOCIADO.** – Se refiere a los socios que realizan actividades tales como conductores, capitanes, oficinistas, boleteros, etc. Los vehículos, embarcaciones y bienes, sin propiedades asociadas, para que sus socios participen y logren un capital de acuerdo con el monto de sus contribuciones.
- b) **CAJA COMUN.** - Solamente en el servicio del transporte terrestre, el cual las embarcaciones, vehículos y además los bienes son dominio de la cooperativa con sus socios, exclusivamente los

conductores profesionales que trasladan un automóvil, salvo las excepciones sobre la conducción que consten en el estatuto General de esta ley.

1.3.2. Fundamentación Teórica

1.3.2.1. Transporte

Es un fenómeno con causas y efectos vinculados y traslapados en los contextos sociales, económicos y tecnológicos, relacionado tanto con personas como con cosas, y con determinados objetivos a cumplir, y por esto, con características definidas que los términos tránsito y tráfico no explican. (Islas & Zaragoza, 2017)

Se conoce como transporte al movimiento, traslado de las personas, animales o cosas de un punto de origen a un punto de destino. Por un medio usando un canal.

El transporte nos ayuda a las personas para poder realizar nuestras actividades diarias ya sean estudiantiles, económicas, comerciales, vacacionales, etc.

1.3.2.2. Transporte Terrestre

El Transporte Terrestre es el conjunto de medios de transporte que operan mediante vehículos terrestres, o sea, que se desplazan sobre superficie sólida en tierra. La mayoría de ellos involucran transporte dotados de ruedas, ya que se desplacen por rieles, o libremente sobre la superficie (Raffino, 2020)

El transporte Terrestre es aquel que nos lleva de un origen a un destino mediante la superficie sólida de la tierra para lo cual se utilizan vehículos con ruedas y funcionamiento con combustión interna a base de combustible para que puedan moverse, también en el mismo Sistema de transporte Terrestre existe el ferroviario que se desplaza por rieles.

En el Ecuador la mayoría de persona utilizan el transporte Terrestre por automóvil, bus, etc. ya que es un país donde prevalece las vías por Carretera.

El transporte Terrestre se diferencia en varios tipos los cuales tienen su propio y diferente concepto, pero la investigación se enfocará más en el transporte público ya que es un servicio que puede gozar toda persona sin excepción y en el ámbito interprovincial.

Los Autores (Molinero & Sánchez, 2002) ,mencionan que se conoce al transporte público, como un servicio de transportación a las rutas fijas, en los cuales los pasajeros lo conocen y utilizan para ir a sus lugares en los tiempos ya establecidos.

El transporte público cuenta con algunos componentes para que sea un Sistema complete:

- **Vehículo.** - Es un aparato con motor que se mueve por la superficie Terrestre (bus, automóvil, trolebús, etc.).
- **Infraestructura.** - Es aquella que se incorpora a un Sistema de transporte y por la cual circula los vehículos para cumplir su cometido en este caso para vehículos de uso Terrestre a excepción del tren y sus similares.
- **Red de transporte.** - se llama así a la agrupación de medios que permite el desplazamiento de personas y mercancías de un origen a un destino.

1.3.2.3. El transporte interprovincial.

Es la forma de transportar a personas y/o mercaderías de un punto de partida a un punto de llegada que van de una provincia a otra a cambio de una remuneración económica ya establecida

1.3.2.4. La Contabilidad

Se define a la contabilidad como cuerpo de conocimientos, es una ciencia empírica, de naturaleza económica, cuyo objetivo es la descripción y predicción, cualitativa y cuantitativa, del estado y evolución económica de un entidad específica, realizada a través de métodos de captación, medida, valoración, representación e interpretación, con el fin de poder comunicar a sus usuarios informaciones objetiva, relevantes y válida para la toma de decisiones. (Caballero, 2015)

El autor (Ayaviri, 2012) define a la contabilidad como la ciencia y/o técnica que enseña a clasificar y registrar todas las transacciones financieras de un negocio o empresa para proporcionar informes que sirven de base para la toma de decisiones sobre la actividad.

La contabilidad es una rama de las ciencias financieras que ayudan a una empresa, cooperativa, asociaciones, etc., gracias a esta materia las entidades pueden reflejar en que ritmo de ganancia o pérdida se mantienen y así poder tomar decisiones en pro de la mejora en caso de perdida y si fuese otro caso de igual manera reflejado en la contabilidad se tomaran decisiones que tengan un visto bueno de mejorar cada vez más. De la misma manera en la cooperativa de transporte interprovincial El Dorado S.A.S, aprovecha la gestión contable que lleva en la empresa por el encargado designado por la administración, con esto se están

tomando decisiones que ayuden a mejorar el desempeño de la cooperativa ante la calidad de servicio que se está brindado a los usuarios.

1.3.2.5. La Gestión Contable

Es llamada así a todos los procesos, lineamientos, secuencias, etc., que se llevan a cabo por las acciones financieras que se tengan en la empresa con el propósito de analizar el resultado o producto que se obtenga. La gestión contable es una técnica que se ocupa de registrar, clasificar y resumir las operaciones mercantiles de un negocio con el fin de interpretar sus resultados. (Rodríguez & Delgado, 2017)

Para (Betancur, 2017) el sistema contable es una de las categorías fundamentales de las cuales hace uso la contabilidad; en este se expresa la realidad que acontece en las organizaciones y su entorno. En el constructo sistema contable es posible identificar unas perspectivas en aparente rivalidad/complementariedad, y estas dan cuenta de cómo las referencias estructurales garantizan su mantenimiento.

La Gestión contable se separa en tres etapas:

- **Registrar.** - en este paso se refiere a reconocer todas las actividades económicas de la empresa, en donde se lleva un registro de las actividades comerciales.
- **Clasificar.** - Se trata de catalogar la información en diferentes categorías, en donde se procederá a la agrupación de las transacciones que reciben dinero y las que lo emiten.
- **Resumen.** - En este último paso se realiza una síntesis de la información para poder ser empleada por las personas que se encargan de tomar decisiones dentro de la organización.

Además de tener etapas la gestión contable cuenta con llegar a unas metas o más específicamente los objetivos que persigue son los siguientes:

- Predecir el flujo de efectivo.
- Permitir la toma de decisiones relacionadas con la inversión y los créditos.
- Brindar apoyo a la administración en las etapas de la planeación, la organización y la dirección de la empresa.
- Ser base para la determinación del precio de los productos y servicios que comercializa la empresa.
- Permitir el control de las operaciones financieras que realiza la organización.
- Ayudar en la evaluación de los beneficios.

- Contribuir en el impacto social que tenga la empresa en el entorno donde desarrolle sus actividades.

Cuando se habla de los objetivos de un sistema de gestión contable nos referiremos que este acoplado al cumplimiento de los fines por los accionistas de la empresa de transporte, mediante mecanismos que estén adecuados para el control de cada uno de los movimientos que se efectúen, a la elaboración de los datos requeridos y necesarios para esta misma.

1.3.2.6. La información financiera

La información financiera emana de la contabilidad, es cuantitativa, expresada en unidades monetarias que muestran la posición y desempeño financiero de una entidad, cuyo objetivo esencial es ser útil al usuario generalmente en la toma de decisiones económicas y administrativas. Su manifestación fundamental son los estados financieros, se enfoca principalmente a proveer información que permita evaluar el desenvolvimiento de la entidad, así como proporcionar elementos de juicio para estimar el comportamiento futuro de los flujos de efectivo, entre otros aspectos. (Consejo Mexicano e Normas de Información Financiera, 2006)

La información financiera es la recopilación de datos contables que se elaboran durante un periodo contable determinado para mostrar la posición en la que se encuentra la empresa y que sirve para auxiliar en la toma de decisiones; esta debe ser útil y confiable, ya que de esto depende para poder llegar a los objetivos deseados. (Gallegos, Hernandez, Lopez, Lopez, & Salinas, 2013)

La información financiera entonces se dice que es una herramienta que nos ayudan a saber cuál es la posición que tiene mi empresa durante un periodo contable, donde se deberá recolectar datos para cumplir el cometido, una vez establecida la posición en la que está la empresa, compañía, cooperativa, etc., se podrá tomar decisiones en pro y evolución de la empresa que ayuden a cumplir las diferentes metas propuestas.

Como se menciona anteriormente la información financiera se encarga de extraer datos de la contabilidad para tener en cuenta la posición en la que se encuentra la empresa de transporte interprovincial de El Dorado S.A.S y poder tomar las decisiones más acertadas en beneficio de la empresa.

La gestión administrativa, es la realización de acciones, con el objeto de obtener resultados de la manera más eficaz y económica posible. Se trata siempre de escoger las acciones en función del resultado que se espera obtener y de los medios de que se dispone; es decir, de asegurar la utilización óptima de los recursos. (Chiavenato, 2006)

Por otro lado (Welsch, Hilton, & Gordon, 2005), expresan que son una serie de actividades independientes utilizadas por la administración de una organización para el desempeño de las funciones de planificar, organizar, suministrar el personal y controlar.

La gestión administrativa nos hace referencia a la optimización de recursos para obtener resultados más eficaces, además de desempeñar una serie de hábitos como el planificar, organizar, suministrar al personal (ejecutar o dirigir), control para un desempeño mejor.

A continuación, describiremos las actividades que realiza cada hábito de la gestión administrativa:

Tabla 1-1: Actividades importantes de la planificación, organización, ejecución y control

| Actividades Importantes de la gestión administrativa | | | |
|--|--|--|--|
| <p>PLANIFICAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seleccionar los lugares de destino - Contar con la flota vehicular para cada una de las rutas - Cumplir con los requisitos para un puesto con todos sus derechos y obligaciones - Cada puesto debe contar con actividades operativas - Se debe tener facilidad para utilizar recursos dentro de la organización | <p>ORGANIZAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementar unidades de trabajo con cada operador - Desarrollar cada puesto de trabajo con los operativos. - Colocar a cada una de las personas en el puesto de trabajo que realmente lo amerite - Facilitar a las personas la simplicidad de otorgar los recursos, con el fin de que las organizaciones cumplan con los controles. | <p>EJECUTAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer una adecuada movilización para los pasajeros, en las diferentes rutas que están determinadas. - Capacitar a cada uno de los operarios, con el fin de que brinden un servicio de calidad - Dar unos reconocimientos a los que realicen un trabajo de calidad y eficaz, y que se refleje en sus ingresos | <p>CONTROL.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer la evaluación a los desempeños. - Determinar los respectivos medios que se va a utilizar para la medición. - Establecer las acciones correctivas que sean aplicadas a cada unidad cuando lo amerite. - Informar cada cambio que se realice a los responsables, con el fin de tener un control adecuado de las actividades |

Fuente: (Mendez, 2019)

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

1.3.2.7. Importancia de la Gestión Administrativa

Se basa, en el conocimiento pleno de la Administración de Negocios; ya que conlleva, a ser eficientes, efectivos y económicos en la conducción de su empresa sea esta, pequeña, mediana o grande; por lo tanto para lograrlo, es necesario practicar el mejoramiento continuo de la gestión administrativa de la organización, mediante el conocimiento o de la situación en que se desenvuelve

el negocio; para cumplir con este objetivo es necesario, contar con un Plan de Negocios , el mismo que debe ser elaborado en forma periódica y permanente cada año, Plan que servirá, para fijar las ventas de sus productos, requerimientos de inversión, personal, equipamiento; y, su rentabilidad.

La importancia de la gestión administrativa consiste en preparar a la organización y disponerla para actuar, pero de manera anticipada, contemplando todos los medios y procedimientos que necesita para cumplir con sus objetivos y disminuir los efectos negativos o posibles problemas. (Raffino, 2020)

Para mi entendimiento la gestión administrativa con lleva al entendimiento de una buena gestión en negocios saber el ámbito en el que se desenvuelve para así cumplir objetivos necesarios, para una mejor rentabilidad, también actuando de manera oportuna evadiendo errores que nos permitan mejorar empresarialmente sin tener efectos negativos.

1.3.2.8. La caja común

Es un modelo de gestión centralizada, una forma única de administración y operación de una flota que presta el servicio de transporte público. Esta administración (conformada por varias áreas y personas calificadas) planifica y organiza de manera centralizada cómo opera la flota con el objetivo de minimizar los costos, optimizar la disponibilidad de las unidades y desempeñarse de manera eficiente en todos los aspectos. (Distrito Metropolitano de Quito , 2018)

El Autora (Moncayo, 2011) nos cita que “El sistema de caja común o única es aquél en el cual los recursos monetarios de una actividad se manejan como fondos unificados, es decir, bajo una misma “bolsa”.

El modelo de caja común nos permite corregir o mejorar características de la administración individual al gestionar tanto la parte financiera como operativa, de una manera más profesional y responsable en la programación de itinerarios, distribución de los ingresos de acuerdo con la producción total de las unidades. Con la adopción de modelo de la caja común de los socios se despreocuparán del mantenimiento y salarios de las unidades así podrá recibir sueldos mensuales con sus respectivas utilidades de acuerdo con el periodo contable, ya que el modelo de gestión es rentable según los demuestran los índices financieros que se visualizan en el presente trabajo de investigación.

Para el correcto funcionamiento de este prototipo de Caja Común, es de absoluta importancia que el efectivo ingresado diariamente, sea administrado y auditado con excelente transparencia para que se evite la desconfianza que representa la implementación de este modelo, por ello se necesita que la cooperativa distribuya ecuánimemente los fondos generados y que esta sea controlada por un auditor externo y un contralor de la empresa (Fuentemayor & Avilés, 2016)

La administración del abono que tenga cada uno de una de las unidades diariamente será el factor clave para que este mecanismo funcione de una manera adecuada y transparente, así el ingreso recibido por cada unidad será repartido equitativamente a cada uno de los socios.

La caja común también conlleva ventajas y desventajas las cuales serán representadas en el siguiente cuadro

Tabla 1-2: Ventajas y desventajas de la caja común

| VENTAJA | DESVENTAJA |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Promover la cultura de cero accidentes al reducir la conducción competitiva. ➤ Mejorar la calidad de vida del conductor. ➤ Disminuye los costos operacionales. ➤ Con la implementación de la caja común, no habrá diferencia entre la denominada hora pico u otra hora, ya que mejoraría la cobertura y prestación de servicio. ➤ Baja los niveles de congestión vehicular y debido a esto se reducirá el tiempo de viaje. ➤ Elimina la competencia de transportistas por llegar a un punto cualquiera, dado que el ingreso se abonará a la cuenta general. ➤ Reducción de la contaminación. ➤ Mejora sustancial de seguridad vial. ➤ Incremento de ingreso de recursos provenientes del servicio prestado. ➤ Distribución equitativa de los ingresos | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Resistencia al cambio por parte de los socios de la cooperativa. ➤ Diferentes formas de aplicación del modelo. ➤ Revisión de las flotas vehiculares por los organismos de control. ➤ Incertidumbre en la custodia de los valores guardados ➤ Desconocimiento del modelo y su aplicación ➤ Desconfianza de socios ante el manejo económico. ➤ Desinterés total en el aprender del modelo. |

Fuente: (Mendez, 2019), (Baquero & Villalba, 2014)

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

La caja común como todo sistema de gestión tiene sus respectivos requisitos que se los divide en tres partes:

a. Estructura de pago

(OptiMovilidad, 2013) El esquema de distribución de los ingresos se utiliza una fórmula que sirve para conocer cuántos ingresos se percibe en el mes, y restar todos los gastos que van a hacer asumidos en la caja común. Para el pago a cada una de la flota vehicular se basa en lineamientos y procesos como se muestra a continuación:

Tabla 1-3: Estructura de pago

| ESTRUCTURA DE PAGO | |
|---|---|
| LINEAMIENTOS | PROCESOS |
| Pasos de realización de pago. - Se realizó adecuadamente la relación a los puntos tanto de origen como destino. | <ul style="list-style-type: none"> • Disminución de la evasión calculada sobre la base de los datos históricos del recaudo contra los actuales • Aumento de la seguridad mediante la utilización de las cámaras CCTV • Especificación de los puntos de origen y llegada del sistema integrado de transporte conforme a los ingresos/salidas registradas. • El Tiempo que esperan en las paradas para el ingreso al sistema y determinar cuál es el nivel de satisfacción de los usuarios mediante encuestas en campo. |
| Requisitos. - Se utiliza para la elaboración de los pagos, establecidas a las tarifas, recorrido, que hacen cada trasportista. | <ul style="list-style-type: none"> • Saber la distancia recorrida y establecer la tarifa apropiada. • Definir la tarifa según la distancia recorrida. • Tarifa plana o única. • Tarifa variable |

Fuente: (OptiMovilidad, 2013)

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

$$Estructuradepago = \frac{\text{£ Viajeros} \times \text{unidad de transporte} \times \text{Tarifa Equivalente Promedio}}{\text{£ ciclos o vueltas o kilometros}}$$

Dónde:

- **Usuarios.** - Son las personas o individuos que necesitan transportarse de un punto de origen a un destino con una finalidad específica
- **Tarifa.** - Una tarifa es la cuota, o el listado de cuotas, que debe abonar un consumidor o usuario que desea adquirir un bien, así como utilizar un determinado servicio. La tarifa se establece en la política de precios de una empresa, o en sede parlamentaria. En este sentido, dicha tarifa puede ser pública o privada. Es decir, puede ser por un servicio privado o público. Si la tarifa hace referencia al sector público, esta queda recogida por la administración, pudiendo fijar una tarifa legal para todos los usuarios y consumidores. (Mansbernat, 2017)
- **Ciclo.** – Es aquel que se inicia y finaliza en una base de operaciones, que es una terminal terrestre en este caso y esta puede ser permanente o temporal.
- **Vueltas.** - Se trata de todos los kilómetros que se recorre en un día por cada unidad.
- **Kilómetros.** – Distancia que se recorre en todo el día.

b. Procesos de estructuras internas

Involucra en la distribución operacional de las operadoras en donde la estructura ayuda a resolver los conflictos que se puedan obtener con los operativos de los transportes. (OptiMovilidad, 2013)

Entonces la estructura quedaría de la siguiente forma:

Tabla 1-4: Proceso de la estructura interna

| Proceso interno de la Caja Común | |
|--|---|
| FASES | PROCESOS |
| Gestión Centralizada. - se relaciona con la organización en el cual se encarga de la implementación de la caja común. | <ul style="list-style-type: none">• Aspectos administrativos• La gestión de proveedores• La respectiva comunicación• La correspondiente imagen corporativa |
| Recaudo Centralizado. -Se establece el manejo financiero y contable, el cual permite conocer los recursos | El recaudo se lleva a cabo mediante los siguientes: <ul style="list-style-type: none">• Identificación• Uniformidad• Hoja registro |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Boletos o tickets |
| <p>Plan de Operación, supervisión y control. - Es de mucha importancia a la hora de operar de una manera eficientemente las unidades de transporte.</p> | <p>Apoya de la siguiente manera en la operación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de mantenimiento • En las Rutas • En los Trayectos • Supervisión de atención • Prestación de servicios, • El más importante consiste en realizar una validación en la información obtenida del sistema de recaudación. |
| <p>Registros y Conciliación. - Se encarga de recibir el dinero, de cada unidad de transporte de la cooperativa y verificar la cantidad de los pasajeros transportados.</p> | <p>Este proceso de encarga de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • determina la cantidad de vueltas realizadas por cada unidad. • los ingresos diarios obtenidos por las tarifas • la constatación de los datos entregados a los delegados del control. |
| <p>Distribución. - Son los repartos de ingresos según la forma de cálculo aprobada y considerando constantemente las prioridades institucionales.</p> | <p>De la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sueldos • Salarios de conductores • Sueldo de los Auxiliares • Sueldo al personal administrativo de apoyo. |

Fuente: (OptiMovilidad, 2013)

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

c. Esquema de contratación

Mediante la opinión de (OptiMovilidad, 2013) describe que se genere el apoyo necesario, cumpliendo con las normas estipuladas en la ley orgánica de tránsito transporte terrestre y seguridad vial.

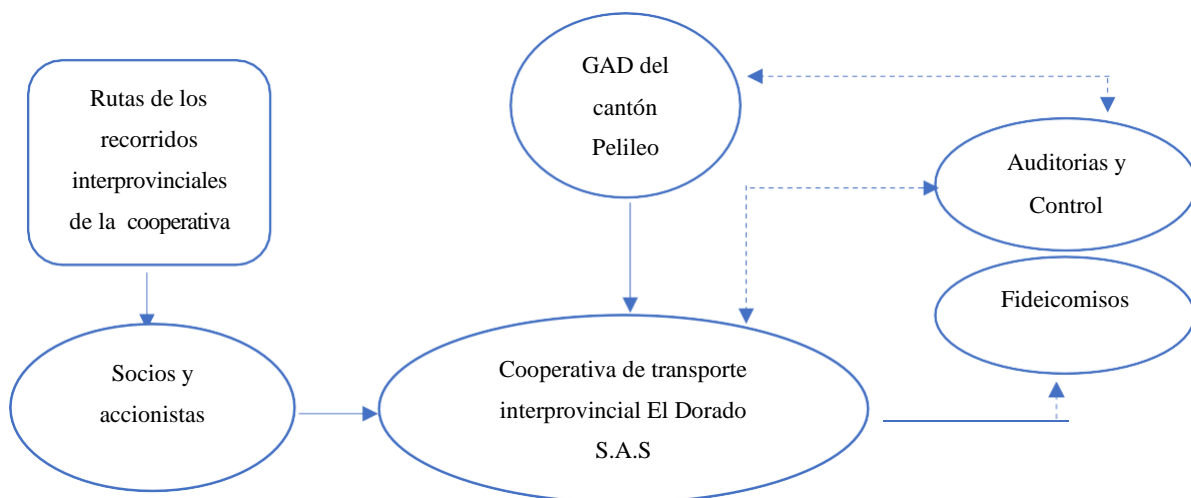


Figura 1-1. Esquema de contratación

Fuente: (OptiMovilidad, 2013)

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

a) **¿Cuáles son los beneficios de la caja común para el usuario?**

Con la caja común el usuario se beneficia porque habrá un sistema más ágil y ordenado, con paradas establecidas para subir o bajar de los buses con mayor seguridad, pagando en las paradas antes de abordar, recibiendo el vuelto completo y evitando los correteos y competencias de los operadores por ganar un pasajero en la ruta determinada. Mediante un adecuado servicio de transporte, la satisfacción de los usuarios se incrementa.

b) **Objetivos de la caja común**

La caja común a más de tener beneficios, se identifica por los objetivos que este quiere cumplir que son los siguientes:

- **Centralizar la gestión.** – esto se logrará formando una estructura básica organizacional, una estructura de costos operativos (matriz de costos), etc.
- **Plan de operación.** – para llegar a cumplir este objetivo de la caja común se debe dar un equilibrio a los insumos y kilómetros, además de una asignación de recursos (buses y personal de operaciones)
- **Gestión de mantenimiento de la flota.** – Se debe estandarizar la flota (_inventario de uses), disponibilidad de la flota y con punto final de este objetivo la calificación de la flota.

- **Participación y distribución de los ingresos recaudados.** – Se cumplirá el objetivo con el mecanismo de distribución de los ingresos a través de reglas, formulas y acuerdos.

c) Proceso global de recaudo

Determina las unidades autorizadas en el título habilitante, orden de salida y horarios de trabajo.

Determina rutas y frecuencias que están establecidas y los km recorridos por el transporte habilitado. (Mendez, 2019)

d) Proceso de provisión de insumos

- Determinar los procesos para otorgar los insumos documentales e instrumentales inevitables para el funcionamiento de la caja común. (Mendez, 2019)

e) Proceso de supervisión y control

- Supervisar la gestión que se realiza por los controladores de campo, identificando que se lleve a cabo los registros de los pasajeros y tarifas de las ruta y frecuencia.
- Si se cuenta con una investigación Tecnológico, se debe contrastar la investigación tecnológica expresada con la información que el controlador facilite. (Mendez, 2019)

f) Proceso de registro y conciliación

- Recepción del dinero recibido por cada controlador, para validar la información de la cantidad de pasajeros que es registrado previamente de manera manual o por medio electrónico.

g) Liquidación

- Es el proceso de pago o transferencia, una vez que se termina el registro o conciliación.
- La operadora debe cubrir los gastos que se genere internamente de las prestaciones del servicio (societarias, laborales y operativas). (Mendez, 2019)

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLOGICO

2.1. Modalidad de la investigación

Se llevará una investigación cualitativa sobre la implementación de la caja común en el sistema de transporte modalidad interprovincial de la empresa El Dorado S.A.S, esto se lo llevará a cabo por medio de encuestas a socios de la institución y así poder identificar los aspectos más puntuales donde con la caja común se lleve una mejora

2.2. Tipos de investigación

2.2.1. *No Experimental*

Es aquel que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos. (Escamilla, 2015)

El estudio no es experimental debido a que no se puede modificar las variables del estudio, es por eso por lo que se realiza un análisis exhaustivo de las variables ya predichas anteriormente con el objetivo de dar soluciones

2.2.2. *Longitudinal*

Se emplea cuando el interés del investigador es analizar cambios a través del tiempo en determinadas variables o en las relaciones entre estas. Recolectan datos a través del tiempo en puntos o períodos especificados, para hacer inferencias respecto al cambio, sus determinaciones y consecuencias. (Escamilla, 2015)

El tipo es de carácter longitudinal debido a que se analiza un fenómeno a lo largo del tiempo.

El sistema de recaudo es un conjunto de acciones enfocadas en mejorar el financiamiento de la empresa de transporte, que a lo largo del tiempo ha tomado mayor relevancia por lo que se han generado mejores conceptos, gestiones para lograr un mejor resultado

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

La población es la totalidad de un fenómeno de estudio, incluye la totalidad de unidades de análisis que integran dicho fenómeno y que debe cuantificarse para un determinado estudio integrando un conjunto N de entidades que participan de una determinada característica, y se le denomina la población por constituir la totalidad del fenómeno adscrito a una investigación

La población que se tendrá en estudio son todos los 42 propietarios de cada puesto que tengan una flota vehicular activa en la empresa. (Gomez, 2012)

Tabla 2-1: Población y muestra de la cooperativa El Dorado S.A.S

| ESTRATOS | Frecuencia | % |
|--|------------|-----|
| Representantes legales de la cooperativa El Dorado S.A.S | 42 | 100 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Cooperativa El Dorado S.A.S

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

2.3.2. Muestra

La muestra es la parte representativa de una población, se tomará en la empresa de transporta será la del 100% (42 socios) ya que al ser un número manejable de socios se llegará a tomar en cuenta a todos sus representantes.

2.4. Métodos, técnicas e instrumentos

2.4.1. Métodos

Para la presente investigación se tomarán en cuenta dos métodos distintos los cuales son: el sintético y el analítico.

- a) **Sintético.** - A través del método sintético se procede a obtener toda la información de aquello que ya conocemos con el fin de identificar aquellas variables de mayor importancia.
- b) **Analítico.** - Tiene como objetivo descomponer una variable principal para que su investigación o su análisis sea el óptimo, en esta investigación se tendrá como eje principal el sistema de recaudo, del cual se derivan variables como operatividad, lógica organizacional, infraestructura vial

2.4.2. *Técnicas e instrumentos*

Las técnicas de investigación que se llevarán a cabo para la investigación serán dos: entrevista y fichas de observación, las cuales nos ayudan con el fin de recolectar datos necesarios para desarrollar el modelo de gestión de caja común.

Encuesta. – Se creará una encuesta que será enfocada a socios y administrativos de la cooperativa de transporte El Dorado S.A.S.

2.5. Idea a defender

2.5.1. *Idea General*

Dentro de la empresa de transportes el Dorado “S.A.S” 25 de los socios no están de acuerdo que se lleve un planteamiento de caja común por el desconocimiento del planteamiento que con lleva esta, no tienen una idea clara de la ventaja que se va a tener con el tema propuesto, los otros 17 socios están de acuerdo y con una idea más positiva en base a que un sistema de caja común les traerá beneficios para una mejor relación entre socios y a nivel de servicio además de ventajas financieras

2.5.2. *Ideas Especificas*

Con el análisis de la situación actual se podrá constatar cómo se encuentra el sistema de transporte que tiene la empresa sin la caja común.

Se analizará cual sería el acontecimiento una vez que sistema de caja común este implementado evidenciando las ventajas que tendrá la comunidad que utiliza el servicio que rinda la empresa además de una optimización en flota vehicular y mejoramiento en su recaudo.

Se examinará proyectos que sean similares a este que se hayan dado en países de la región para así poder adecuarlos a la realidad de la empresa.

CAPÍTULO III

3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1. Resultados

Pregunta 1

¿Está de acuerdo con la situación actual para llevar el control contable financiero de la cooperativa?

Tabla 3-1: Pregunta 1

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|-----------|------------|
| SI | 15 | 36 |
| NO | 9 | 21 |
| DESCONOCE | 18 | 43 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

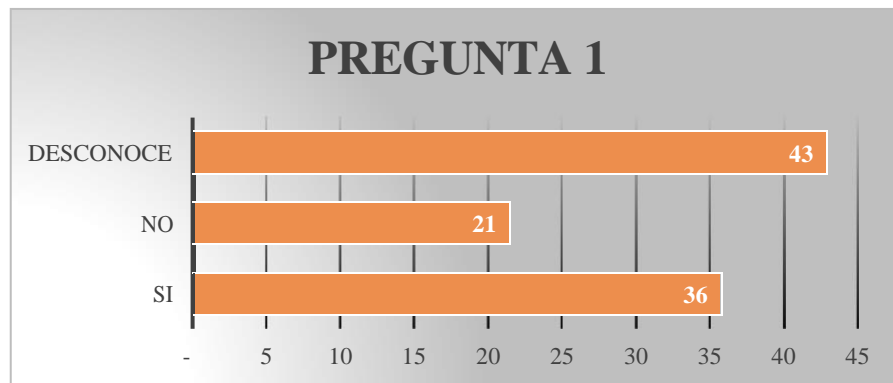


Gráfico 3-1. Pregunta 1

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANALISIS E INTERPRETACIÓN

El 43% de los encuestados, mencionaron que desconocen la situación actual para llevar el control contable financiero, mientras, el 36%, mencionaron que si conoce y un 21% que no. Existe un porcentaje elevado que desconoce la situación actual para llevar el control contable financiero

Pregunta 2

¿En la actualidad la gestión administrativa en la Cooperativa le permite trabajar de manera correcta?

Tabla 3-2: Pregunta 2

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|---------------|-----------|------------|
| De acuerdo | 14 | 33 |
| Desconoce | 9 | 21 |
| En desacuerdo | 19 | 45 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

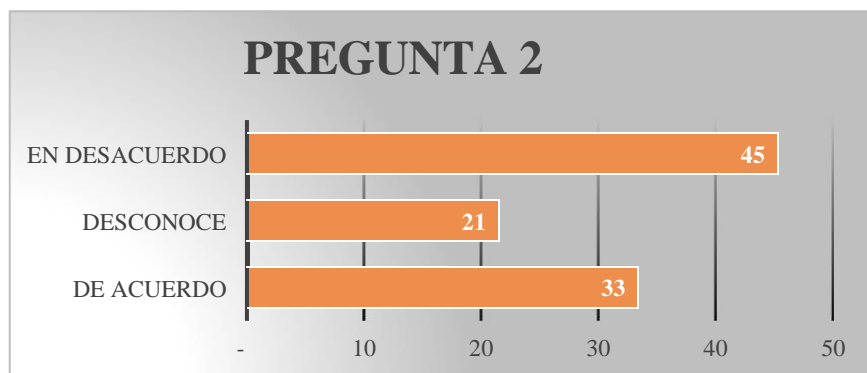


Gráfico 3-2. Pregunta 2

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANALISIS E INTERPRETACIÓN

De los datos obtenidos, el 45% de los encuestados, mencionaron que con respecto a la pregunta en la actualidad la gestión administrativa en la Cooperativa le permite trabajar de manera correcta mencionaron que, está en desacuerdo, por otro lado, el 33%, mencionaron que de acuerdo y un 21% dijo que desconoce. Se puede observar a través de los resultados que existe un porcentaje elevado que no está de acuerdo en cómo se lleva la gestión administrativa

Pregunta 3

¿Tiene usted conocimiento sobre las diferentes leyes que regulan al transporte terrestre público?

Tabla 3-3: Pregunta 3

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|--------|-----|
| Si | 35 | 83 |
| No | 3 | 7 |
| Desconoce | 4 | 10 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

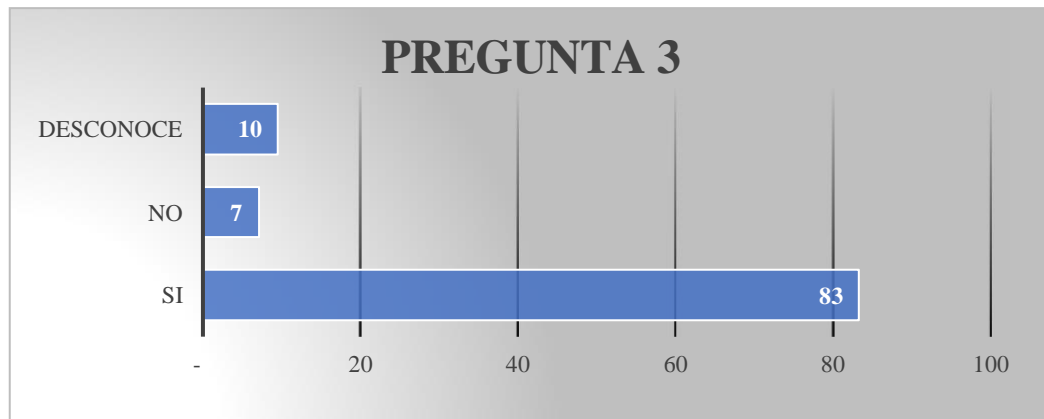


Gráfico 3-3. Pregunta 3

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Según los datos obtenidos, el 83% de los encuestados, mencionaron que usted si tienen conocimiento sobre las diferentes leyes que regulan al transporte terrestre público, por otro lado, el 10%, mencionaron que desconoce y un 7% dijo que no. Es necesario que los socios conozcan esta parte importante del medio del transporte

Pregunta 4

¿Tiene usted conocimiento sobre los artículos que se han reformado en la ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial (LOTTTSV)?

Tabla 3-4: Pregunta 4

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|-----------|------------|
| Alto | 13 | 31 |
| Medio | 27 | 64 |
| Bajo | 2 | 5 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

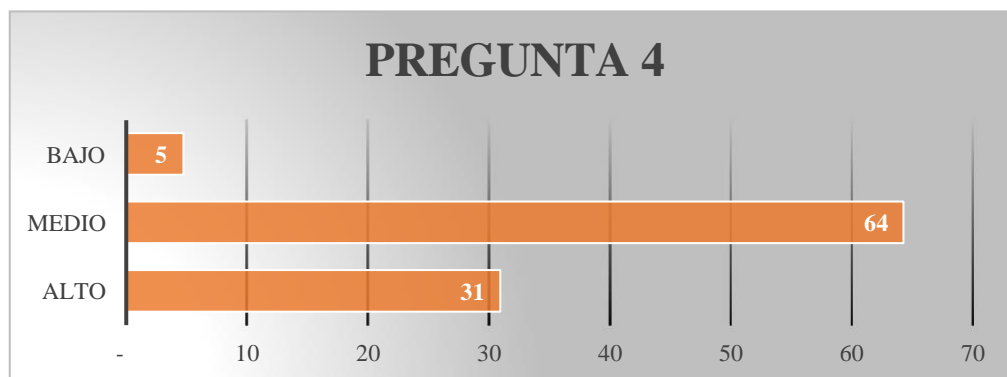


Gráfico 3-4. Pregunta 4

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANALISIS E INTERPRETACIÓN

Según los datos obtenidos, el 64% de los encuestados, mencionaron que sus conocimientos sobre los artículos que se han reformado en la ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial (LOTTTSV son medios, por otro lado, el 31%, mencionaron que su conocimiento es alto y un 25% dijo que bajo. Existe un porcentaje elevado que tiene un nivel medio de conocimiento sobre las leyes

Pregunta 5

¿Considera usted que es elemental la aplicación de una nueva herramienta administrativa para poder obtener un eficiente control en la cooperativa?

Tabla 3-5: Pregunta 5

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|-----------|------------|
| Si | 34 | 81 |
| No | 6 | 14 |
| Desconoce | 2 | 5 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

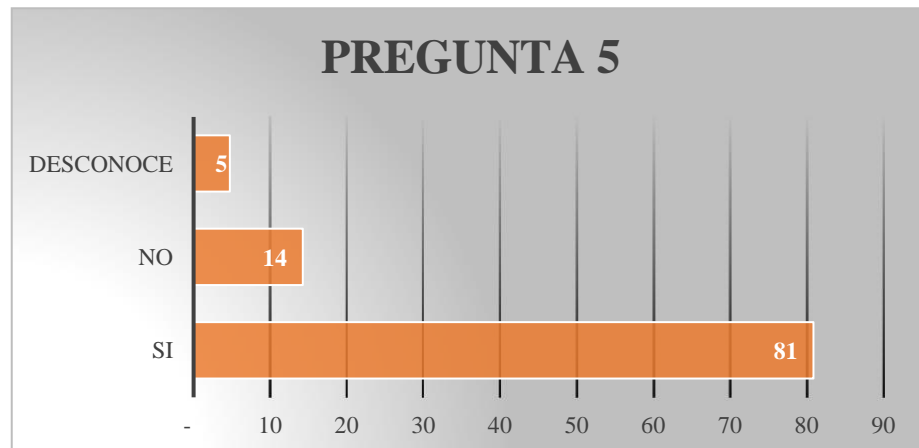


Gráfico 3-5. Pregunta 5

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANALISIS E INTERPRETACIÓN

Según los datos obtenidos, el 81% de los encuestados, mencionaron que, si es elemental la aplicación de una nueva herramienta administrativa para poder obtener un eficiente control en la cooperativa, por otro lado, el 14%, mencionaron que no y un 5% dijo que desconoce. Se puede observar a través de los resultados que si es necesario a aplicación de una herramienta administrativa

Pregunta 6

¿Qué grado de conocimiento tiene usted sobre la aplicación de la Caja Común en las Cooperativas de Transporte?

Tabla 3-6: Pregunta 6

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|-----------|------------|
| Alto | 12 | 29 |
| Medio | 24 | 57 |
| Bajo | 6 | 14 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

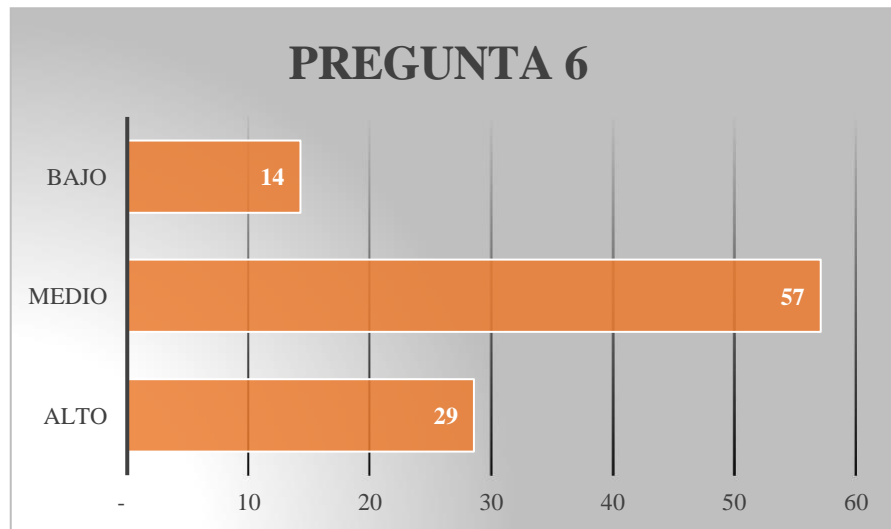


Gráfico 3-6. Pregunta 6

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Según los datos obtenidos, el 57% de los encuestados, mencionaron que el grado de conocimiento que tienen sobre la aplicación de la Caja Común en las Cooperativas de Transporte es medio, por otro lado, el 29%, mencionaron que alto y un 14% dijo que bajo. Existe un conocimiento medio sobre la aplicación de la caja común, es necesario dialogar sobre esta herramienta

Pregunta 7

¿Cree usted que se debe diseñar un modelo administrativo llamado "caja común"?

Tabla 3-7: Pregunta 7

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|-----------|------------|
| Si | 34 | 81 |
| No | 6 | 14 |
| Desconoce | 2 | 5 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

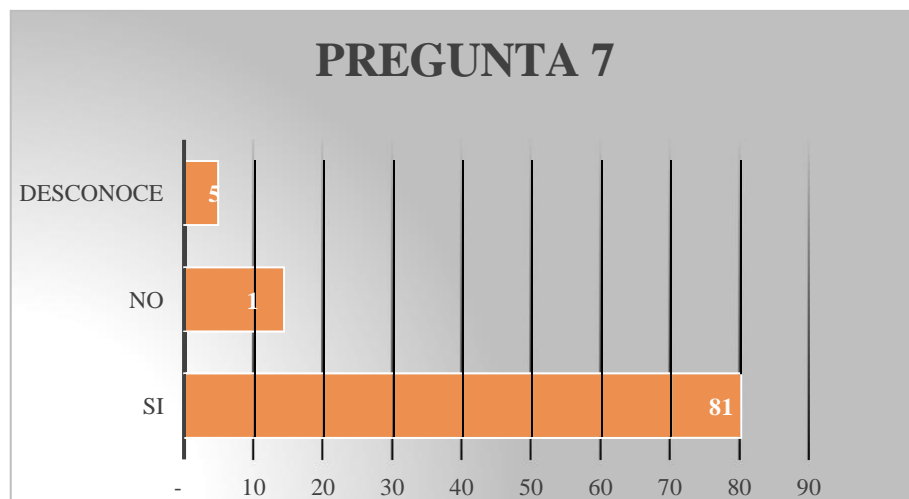


Gráfico 3-7. Pregunta 7

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANALISIS E INTERPRETACIÓN

Según los datos obtenidos, el 81% de los encuestados, mencionaron que, si se debe diseñar un modelo administrativo llamado "caja común", por otro lado, el 14%, mencionaron que no y un 5% dijo que desconoce. Se puede observar a través de los resultados que existe un porcentaje elevado que están de acuerdo en la implementación de la caja común

Pregunta 8

¿Cómo se recauda los ingresos diarios de las operaciones del día?

Tabla 3-8: Pregunta 8

| ALTERNATIVA | NUMERO | % |
|--------------|-----------|------------|
| Manual | 29 | 69 |
| Ventanilla | 10 | 24 |
| Otros | 3 | 7 |
| TOTAL | 42 | 100 |

Fuente: Encuestas

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

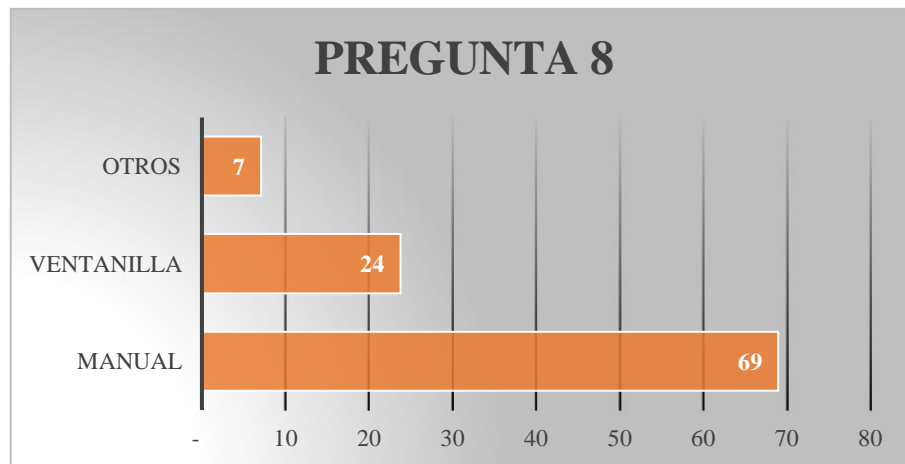


Gráfico 3-8. Pregunta 8

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

ANALISIS E INTERPRETACIÓN

Según los datos obtenidos, el 69% de los encuestados, mencionaron que se recauda los ingresos diarios de las operaciones del día de manera manual, por otro lado, el 24%, mencionaron que en las ventanillas y un 7% dijo otras formas. Es importante mitigar estas diferencias y solucionar un solo método de pago.

3.2. Discusión de resultados

Una vez realizado el análisis e interpretación de los resultados de la investigación, se procede analizar con investigaciones con similares temas:

Los autores (Baquero & Villalba, 2014) menciona la inconformidad por parte de los socios en cuanto a la rentabilidad y la forma en la Gestión Administrativa, se refleja de manera directa en la encuesta, estos son indicadores que se debe priorizar dentro de la toma de decisiones, debemos recordar que cada socio es importante para la Cooperativa, no podemos asumir que todo está bien, sin analizar las opiniones vertidas no solo de los usuarios, sino también de los socios y de quienes laboran dentro de la Cooperativa, lo que concuerda con la investigación realizada. Además (Fuentemayor & Avilés, 2016) mencionan que la Caja Común en lo que respecta la remuneración equitativa está establecida por multas y sanciones ligadas a recorridos y cantidades de pasajeros debido a este factor se puede considerar este sistema como una herramienta financiera.

Los resultados arrojaron que los socios están de acuerdo con la implementación de la caja común en las unidades de la cooperativa Dorado, por otro lado (Ipiates, 2018) menciona que existe la necesidad por parte de la Cooperativa para desarrollar la Caja Común, sabiendo que tienen que cumplir con ciertas normas y reglamentos que manifiesta las entidades superiores, en lo administrativo se debe puntualizar su manejo en las recaudaciones.

Finalmente, la implementación de una herramienta administrativa y la evaluación a estos procesos nos permitirá observar si se cumple con los objetivos establecidos, reconocer cuales son los puntos más débiles, si tuvieron una buena planeación, organización y dirección.

3.3. Propuesta

3.3.1. Título

“MODELO DE CAJA COMÚN PARA LA OPERADORA DE TRANSPORTE INTERPRONVINCIAL EL DORADO S.A.S”.

3.3.2. Contenido

3.3.2.1. Definición

Se pretende implementar una herramienta administrativa que ayude a obtener beneficios y de esta manera cumplir con las disposiciones generales emitidas por la ley de transporte y poder contar con un modelo de caja común para la cooperativa de transponte, interprovincial El Dorado S.A.S

3.3.2.2. *Marco legal*

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.21

De los ámbitos del transporte.

Art. 65.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: urbano, Interprovincial, interprovincial e internacional.

Art. 66.- El servicio de transporte público urbano, es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Art. 67.- El servicio de transporte público Interprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, fuera de los límites provinciales. La celebración de los contratos de operación será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento.

DISPOSICIONES ESPECIALES

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTES OPERACIONES

Art. 62. Son cooperativas de transportes las constituidas para prestar, en común, el servicio de transportes de personas o bienes, por vía terrestre, fluvial o marítima, autoabasteciéndose de vehículos, embarcaciones, repuestos, combustibles, accesorios y el mantenimiento de las unidades de transporte.

PROHIBICIÓN DE TRANSFERENCIA DE CUPOS

Art. 63. Los permisos de operación, contratos, concesiones o autorizaciones para la prestación del servicio de transportes, en cualquiera de sus modalidades, se concederán a favor de las cooperativas y no individualmente a sus socios. Se prohíbe la transferencia de los derechos sobre permisos de operación o contratos de explotación de rutas, frecuencias, cupos, o similares, a cualquier título y bajo cualquier figura jurídica, so pena de reversión de dichas concesiones o cupos, a los organismos de tránsito y transporte

TIPOS DE COOPERATIVAS

Art. 64. Las cooperativas de transportes, podrán constituirse, bajo una de las siguientes modalidades:

a) **TRABAJO ASOCIADO**, donde son socios todos cuantos realicen una actividad en la cooperativa, tales como conductores, tripulantes, capitanes, maquinistas, oficinistas, boleteros, etc., y donde, los vehículos, embarcaciones y bienes, son propiedad de la cooperativa, teniendo sus socios participación en el capital, conforme el monto de sus aportaciones.

b) **CAJA COMÚN**, únicamente en el servicio de transporte terrestre, donde los bienes, embarcaciones y vehículos son propiedad de la cooperativa y son socios, únicamente, los choferes profesionales que conducen un vehículo, salvo las excepciones sobre la conducción que consten en el Reglamento General de esta Ley.

c) **CAJA INDIVIDUAL**, donde los socios conservan, individualmente, la propiedad de sus embarcaciones o vehículos; y, en este último caso, con la obligatoriedad de conducirlos personalmente, salvo las excepciones que consten en el Reglamento General de esta Ley.

d) **DE USUARIOS**, donde los socios son pobladores de sectores carentes de servicio de transporte que, podrán contratar la administración de la cooperativa, a personas especializadas que, incluso, pueden ser otras cooperativas de transporte

3.3.2.3. Objetivos

Objetivo General

Analizar la implementación de un sistema de caja común para la cooperativa de transporte El Dorado

Objetivos específicos

Optimizar la gestión de pagos y operación de los servicios del transporte que permita manejar de manera eficiente a la cooperativa.

3.3.2.4. Datos de la cooperativa

Fundada el 13 de junio del año 1973. en el Cantón Pelileo, Provincia del Tungurahua. Consta con unidades modernas y cómodas.

Institución

Cooperativa de transporte Interprovincial El Dorado S.A.S

Ubicación

Se encuentra en la calle Chimborazo y Galo Plaza, Pelileo

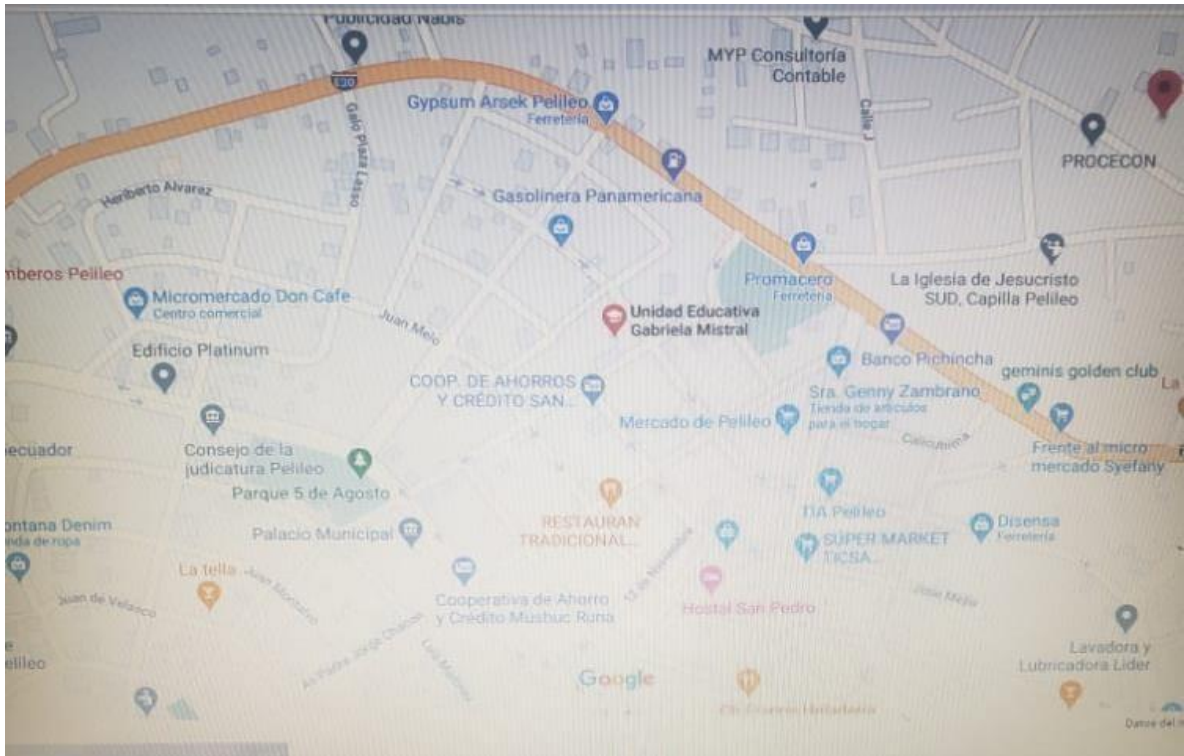


Figura 3-1. Ubicación de la Cooperativa El Dorado

Fuente: Google Maps

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

Beneficiarios.

- Directos: Personal Administrativo y socios de la Cooperativa de transporte el Dorado

Recursos

Institucionales:

- Cooperativa de transporte El Dorado

Humanos

- Los recursos humanos a utilizarse serán.
- Investigador
- Asesor Pedagógico

Materiales

Este es otro de los recursos muy relevantes para la realización del trabajo de investigación. Los recursos materiales a utilizar entre otros son los siguientes:

- Materiales de escritorio
- Equipos de oficina
- Computador
- Impresora
- Transporte
- Fotocopias

Logotipo



Figura 3-2. Logotipo Cooperativa El Dorado

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

Misión

Somos una cooperativa de transporte terrestre Interprovincial preocupados por el mejoramiento del servicio de transportación con calidad, manteniendo la seguridad, integridad y confort de pasajero.

Visión

Ser una empresa competitiva en el transporte Interprovincial de pasajeros, con un posicionamiento centrado en la excelencia y buena gestión, mediante la renovación constante de nuestro parque automotor y así podemos contribuir de una manera responsable con la comunidad y del medio ambiente.

Valores

- Responsabilidad.
- Respeto.
- Trabajo en equipo.
- Compañerismo

3.3.2.5. Situación actual de la cooperativa

La cooperativa de transporte El Dorado Fundada el 13 de junio del año 1973. en el Cantón Pelileo, Provincia del Tungurahua. En la actualidad consta con 42 unidades modernas cómodas y elegantes para satisfacer al usuario, pero con deficiencias en el aspecto administrativo y en el sistema de recaudo o financiero.

Estructura organizacional

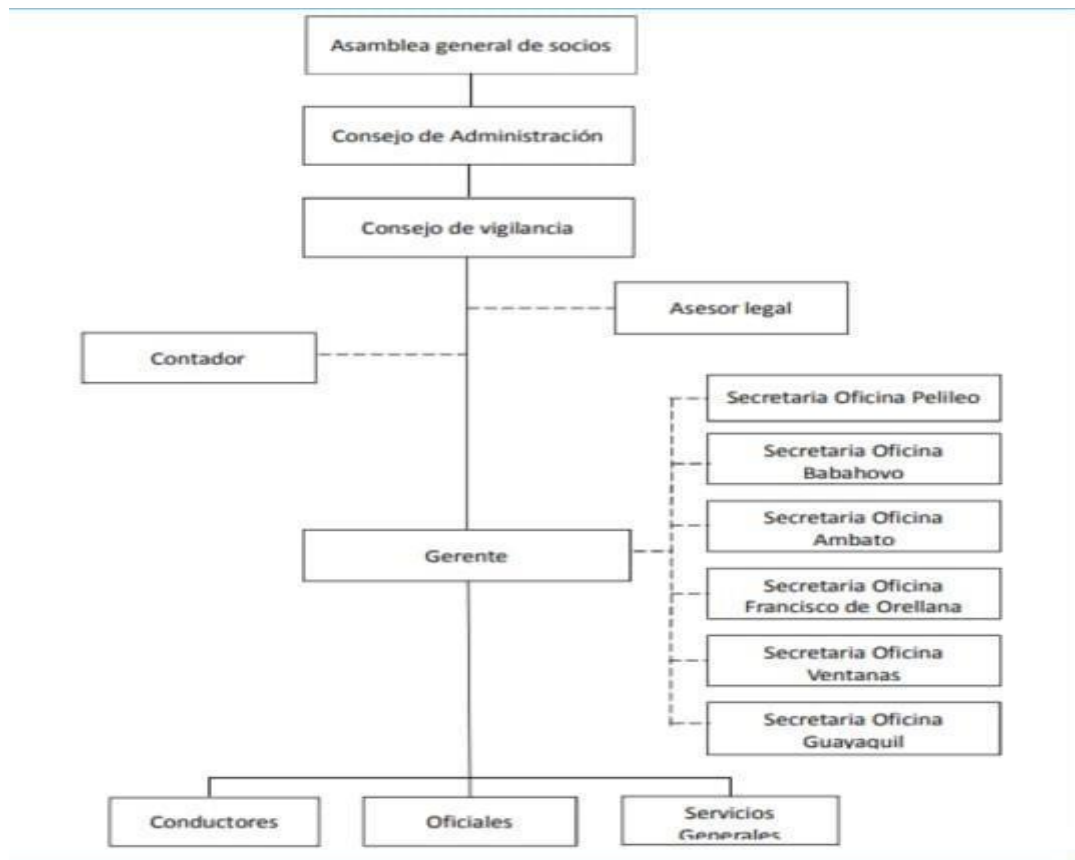


Figura 3-3. Organigrama actual

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

Organigrama propuesto



Figura 3-4. Organigrama propuesto

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

El modelo de caja común y su implementación necesita la reestructura la que describe funciones conocido como Organigrama, dentro del cual se responsabiliza a las personas en diferentes áreas.

El Directorio.

Dentro de este grupo de personas encargadas de dirigir la Cooperativa de Transporte El Dorado, la integran los socios electos por sus compañeros, sin embargo, en este modelo de Administración se debe rediseñar las estrategias para alcanzar el éxito de la aplicación de caja común.

Gerente

Es el encargado de las operaciones de la Cooperativa y de la aplicación del sistema administrativo Caja Común.

Área Operativa.

Estas personas son las encargadas de vigilar y despachar de manera ordenada según concierna el horario que le corresponde a cada vehículo.

Área Administrativa.

Es la encargada de controlar los procesos para el buen funcionamiento de la Cooperativa y el nuevo sistema integrado como herramienta Administrativa.

Área Financiera.

La forman: El Gerente, Contador CPA, Auxiliar Contable, secretaria y un Mensajero, estas personas son las responsables de llevar la contabilidad entre ellos ingresos – egresos, registros de Gastos Administrativos, entre otros.

3.3.2.6. Rutas Establecidas en las que opera la cooperativa

Tabla 3-9: Rutas

| COOPERATIVA EL DORADO | | | | | | | | | |
|-----------------------|----------|---------|--------|-------------|--------|---------|----------|-----------|---|
| TABLA DE TRABAJO | | | | | | | | | |
| DETALLE | IDA HORA | LU- NES | MARTES | MIÉRCO- LES | JUEVES | VIERNES | SÁBA- DO | DOMIN- GO | RETOR- NO HORA |
| COCA | 22:30 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 9:30 |
| PUYO | 11:30 | 12 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 20:30 |
| CHILLANES | 11:15 | 11 | 12 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | |
| | 8:00 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 15 | 16 | 16:15 |
| | 14:00 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 15 | 8:00:00 llega a trabajar Pelileo |
| | 16:30 | 3 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 11:00 |
| | 10:00 | 41 | 42 | 3 | 5 | 6 | 7 | 9 | 08h00 |
| | 12:00 | 39 | 40 | 41 | 42 | 3 | 5 | 6 | 12h00 |
| QUITO | 7:15 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 16:15:00 Chillanes |

| | | | | | | | | | |
|------------------------|--------------|----|----|----|----|----|----|----|---|
| CHILLANES-QUITO | 8:00 | 33 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 20:00 |
| | 10:30 | 32 | 33 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 5h30 Babahoyo |
| | 02h30 | 29 | 30 | 32 | 33 | 36 | 37 | 38 | 14H00 |
| | 17:00 | 28 | 29 | 30 | 32 | 33 | 36 | 37 | 12h00 Babahoyo |
| | 6:30 | 25 | 26 | 28 | 29 | 30 | 32 | 33 | 05:50 Ventanas |
| GUAYAQUIL | 5:00 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | 29 | 30 | 16h15 Miercoles, Jueves, Sabado restode dias 07H00 AM x Babahoyo |
| | | | | | | | | | |
| BAÑOS | 6:40 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 3 | 8:40 |
| | 10:40 | 3 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 13:40 |
| | 12:40 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 3 | 17:40 |
| | | | | | | | | | |
| Puntero Pelile | 6:00 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 15 | |
| | 6:20 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| | 6:40 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | |
| | 7:00 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| | 7:20 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| Ll Babahoyo | | 30 | 32 | 33 | 36 | 37 | 38 | 39 | |
| Ll de Quito | | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | |
| Lle de Ventanas | | 24 | 25 | 26 | 28 | 29 | 30 | 32 | |
| Puntero Amba | 6:15 | 28 | 29 | 30 | 32 | 33 | 36 | 37 | |
| | 6:40 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | |
| | 7:00 | 9 | 10 | 11 | 12 | 15 | 16 | 17 | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| QUITO | 20:00 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | 10:15 |

Fuente: Cooperativa El Dorado S.A.S

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

Sistema de caja común

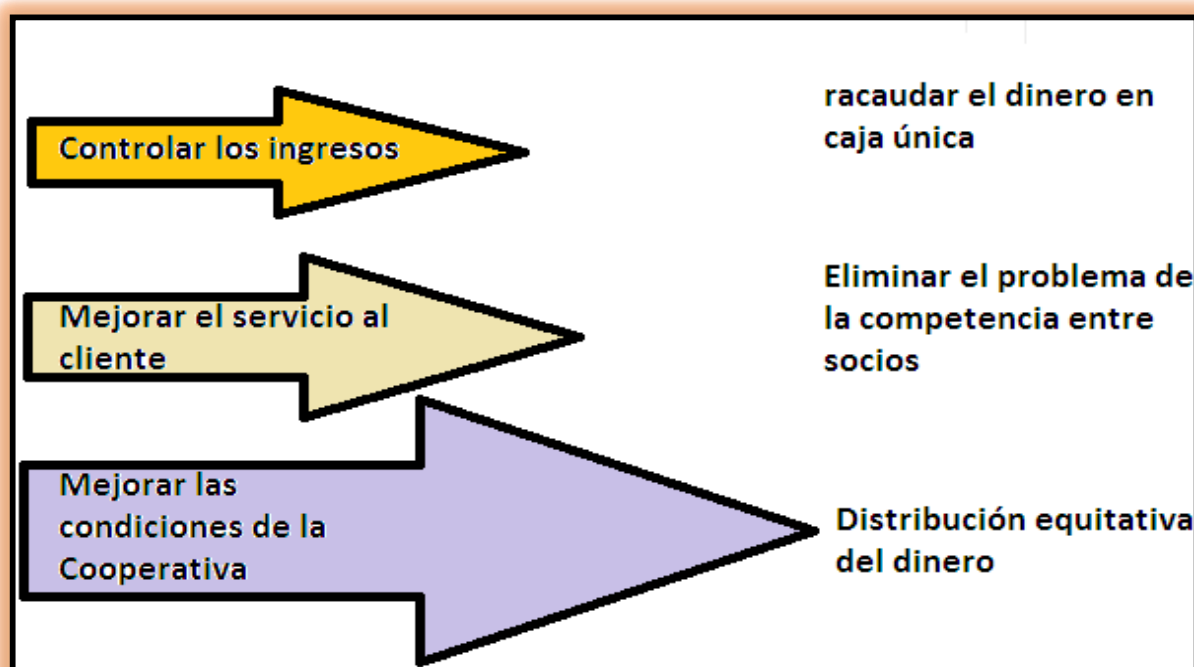


Figura 3-5. Sistema caja común

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

3.3.2.7. Análisis FODA

Tabla 3-10: FODA

| FORTALEZA | OPORTUNIDADES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Innovadores ➤ Parques automotores modernos ➤ Excelente imagen corporativa | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Crecimiento de la población ➤ Economía estable. ➤ Convenios con carroceros ➤ Créditos a los bancos con bajo interés para la compra de nuevas unidades. |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ No posee página web con información de la cooperativa ➤ Rotación constante de personal en las unidades | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Competencia entre cooperativas con la misma ruta. ➤ Restructuración en la ley de transporte (LOTTTSV). ➤ Delincuencia |

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

3.3.2.8. Análisis de las Estrategias de PORTER

Fuerza 1: Competencia

Existen medios de transporte que realizan las mismas rutas, generando inconformidad en lo propietario de vehículos privados de servicio público además afecto de manera directa en la rentabilidad de las cooperativas desplazadas

Fuerza 2: Rivalidad

La rivalidad entre ofertante de un mismo servicio promueve el cambio de manera frecuente en las estrategias. Ningún procedimiento se considera como una constante o un estándar, el cual no esté sujeto a variaciones, por lo que la estrategia siempre dependerá de los requerimientos de los usuarios y de la forma que ofrece el servicio nuestra competencia

Fuerza 3: Negociación

Agregar un servicio con un precio accesible para que el usuario perciba un excelente servicio

Flujograma de trabajo

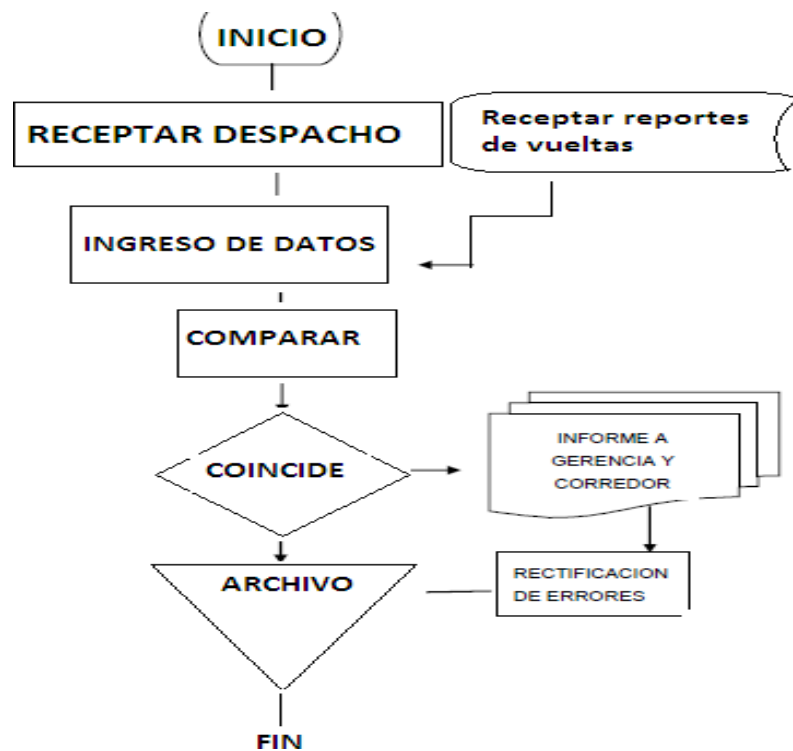


Figura 3-6. Flujograma de trabajo

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

3.3.2.9. *Implantación del modelo de caja común*

Tabla 3-11: Implantación del modelo de caja común

| | |
|--|---|
| 1.- Gestión y Recaudo Centralizados | Consiste en identificar los siguientes aspectos: |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Unidades autorizadas ➤ Orden de salida y horarios de trabajo. ➤ Elementos necesarios para la realización de los recorridos en las rutas establecidas. |
| 2.- Gestión y recaudo Centralizados | Mecanismo por el cual se provee a todos quienes intervienen en la prestación de servicio de los insumos documentales e instrucción |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Identificaciones ➤ Uniformes ➤ Hojas de registro y ➤ Boleto o tickets. |
| 3.- Plan de Operación y Supervisión y control | Tiene como fin supervisar la gestión de los controladores de campo, lo que incluye la revisión del registro de pasajeros y tarifas recaudadas. |
| | Recibir dinero total por concepto de tarifa de cada una de las rutas y frecuencias |
| | Además, se deberá propender a mantener una cantidad de kilómetros recorridos similares entre todas las unidades y que los conductores cumplan con las rutas definidas en los horarios establecidos. |
| 4.-Registro y conciliación | Cantidad de vueltas realizadas por cada unidad Ingresos por conceptos de tarifas Consistencia de los datos entregados por el controlador. |
| 5.- Liquidación (distribución) | Se refiere al pago o transferencia de dinero, luego de la conciliación, en base a la fórmula de reparto aprobada. Para realizar este proceso, la operadora debe cumplir inicialmente con sus obligaciones acorde al siguiente orden de prelación. |
| | Obligaciones laborales: Sueldos, salarios y obligaciones con el IESS. |

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

3.3.2.10. *Evaluación*

Lineamientos para evaluar la propuesta.

- Encuestas periódicas a los usuarios.
- Revisión mensual del impacto o incremento de los usuarios.
- Encuesta periódica a los choferes y oficiales.
- Evaluaciones periódicas a los socios, administradores y colaboradores.
- Cumplimiento de los objetivos y metas a corto, mediano y largoplazo.
- Problematización
- Sistematización del problema
- Estructura de los objetivos
- Hipótesis general
- Hipótesis específicas
- Selección de los métodos y técnicas más adecuados

3.3.2.11. *Esquema de distribución*

El sistema de reparto es sencillo, ya que se deberá calcular el sumatorio total de los pasajeros por el valor promedio de pasajes.

$$\frac{\sum_n^1 \text{viajeros por unidad de transporte} * \text{Tarifa equivalente promedio}}{\sum \text{ciclos o vueltas o Kilometros}}$$

3.3.2.12. Equipos y tecnología



Figura 3-7. Flujo de trabajo

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

3.3.2.13. Beneficios

Tabla 3-12: Beneficios

| ADMINISTRACIÓN CAJA COMUN | | |
|---------------------------|---|---|
| INGRESOS | Los son el valor recargado por las unidades vehiculares mensuales | Producción total de los vehículos mensual |
| EGRESOS | Los gastos son a través de las multas, sanciones. | Gastos totales mensuales |
| LÍQUIDO A RECIBIR | Es la diferencia de los ingresos menos los gastos, me da el valor líquido a recibir por cada accionista | |
| PROGRAMACIÓN | Se trabajará con un cronograma de actividades | Tiene un sistema de sustitución de flota en caso de imprevistos |
| MANTENIMIENTO | Se establecerá una programación debido a que se destinará el mantenimiento de manera periódica | Optimiza precios referentes a los insumos y por mantenimiento |

| | | |
|----------------|--|--|
| SUELDOS | Se trabajará, mediante acuerdos con los choferes respetando el marco legal | Cancelación de manera ordenada y basándose en lo legal |
| OTROS | Existirá una Gerencia General que responderá a todas las inquietudes | El accionista tiene mayor libertad, porque la operacionalidad depende del Gerente y su grupo de colaboradores. |

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Mayorga, Byron. 2021

3.3.2.14. *Impacto.*

El proyecto busca crear conciencia en los socios y la redirección en la parte administrativa, su impacto se medirá por el incremento de los usuarios y la rentabilidad de la Cooperativa.

El aseguramiento de la Cooperativa en el mercado depende del cambio organizacional y la satisfacción de los requerimientos tanto del usuario, socios y colaboradores.

CONCLUSIONES

De acuerdo con los objetivos planteados y a los resultados obtenidos durante el desarrollo de los capítulos anteriores del presente trabajo de investigación, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

- En el ámbito nacional el gobierno implementa políticas y las leyes que buscan reformar las instituciones y buscar formas de competencia en este caso en el campo del transporte específicamente en la cooperativa de transporte interprovincial El Dorado, mediante las encuestas realizadas se pudo obtener información muy clara y concisa con respecto a la implementación de la caja común para dicha cooperativa.
- Es importante optar por una herramienta administrativa, es decir que ya no sea el sistema tradicional para la administración, esto ayudara a crear conformidad tanto de los dueños y socios como de los involucrados de la cooperativa, se refleja en la competencia en innovación con otras cooperativas similares, esto puede mejorar la imagen corporativa siendo los pioneros en el mercado con nuevas tecnologías en el mercado
- Es importante el trabajo de la parte administrativa de la cooperativa, los cuales deben incluir un nivel de participación de cada uno de los socios de esta manera a crear un ambiente de trabajo y un buen servicio de transporte

RECOMENDACIONES

- Se recomienda implementar, promover y capacitar las nuevas políticas que se han descrito en la presente investigación
- La renovación de las unidades es importante para mejorar el servicio. Se debe innovar en la atención y en un sistema de administración y contable que garantice un ambiente laboral que ofrezca seguridad y que contribuya con el buen vivir dentro y fuera del área de trabajo.
- Es fundamental para dar cumplimiento a las leyes establecidas tanto en el área contable como en la de tránsito, para evitar pagar multas exageradas que generen pérdidas a la cooperativa.

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Nacional Constituyente. (28 de Septiembre de 2008). Montecristi, Ecuador.
- Ayaviri, D. (2012). *Contabilidad Básica y Documentos Mercantiles*. Oruro.
- Baquero, K., & Villalba, J. (2014). Diseño de un modelo de caja común para desarrollar la gestión administrativa de la cooperativa de Transporte Terrestre Intraprovincial de pasajeros Público "Cooperativa Expreso Milagro" (CEM) del Cantón Milagro. (*Tesis de Ingeniería*). UNEMI, Milagro.
- Betancur, H. D. (28 de Octubre de 2017). Elementos reflexivos para un análisis sistémico–constructivista de la noción "sistema contable". *Vision Contable*.
- Caballero, P. A. (2015). *Contabilidad Básica Financiera I*. Asunción: Paulino Aguayo Caballero.
- Chiavenato, I. (2006). *Introducción a la teoría general de la administración*. Mexico: Mexicana.
- Consejo Mexicano e Normas de Información Financiera. (01 de Enero de 2006). Consejo Mexicano e Normas de Información Financiera. Mexico.
- Distrito Metropolitano de Quito . (2018). *Definición del modelo para la implementación*. Quito.
- Escamilla, M. (25 de JULIO de 2015). *Universidad autonoma de hidalgo*. Obtenido de https://www.uaeh.edu.mx/docencia/VI_Presentaciones/licenciatura_en_mercadotecnia/fundamentos_de_metodologia_investigacion/PRES38.pdf
- Fuentemayor, D., & Avilés, C. (2016). Evaluación financiera de la propuesta de caja común en la. (*título de contador público autorizado*). Universidad de guayaquil, guayaquil.
- Gallegos, C., Hernandez, V., Lopez, J., Lopez, M., & Salinas, J. (2013). La informacion financiera y los estados financieros. (*título de contador publico*). Instituto Politecnico Nacional, Mexico D.F.
- Gomez, B. S. (2012). *Metodología de la investigación*. Estado de Mexico: Red Tercer Milenio.
- Ipiiales, C. (2018). Modelo de Gestión para La Caja Comun Aplicada en la Cooperativa de Transporte Urano Los Libertadores. (*Tesis de Ingeniería*). Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Ambato.
- Islas, V., & Zaragoza, M. (2017). *Análisis de los Sistemas de Transporte* . Sandandila.

- Ley de Economía Popular y Solidaria. (23 de Octubre de 2018). LOEPS. Quito, Ecuador.
- Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial . (07 de Agosto de 2008). El Pleno de La Asamblea Constituyente. Montecristi , Ecuador.
- Mansbernat, P. (2017). Retorno al debate conceptual de tasa y tarifa como un parametro de los limites del concepto tributo. *Revista Chilena de Derecho*, pp 865-884.
- Mendez, J. (2019). Modelo para la implementación de la caja común. (*titulo de ingenieria en transporte*). Escuela superior politecnica de chimborazo, riobamba.
- Molinero, A., & Sánchez, L. (21 de Enero de 2002). *vdocuments*. Obtenido de <https://vdocuments.mx/transporte-publico-molinero-molinero-sanchez-arellano.html>
- Moncayo, A. M. (2011). La Caja Común. *Buen Viaje*, 32.
- OptiMovilidad. (2013). *SOTRANOR C.A*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/ediyanez/trabajo-sotranor-caja-comun>
- Raffino, M. E. (07 de Diciembre de 2020). Obtenido de Concepto.de: <https://conceptos.de/transporte-terrestre/>.
- Ramirez, A., Ramirez, R., & Calderon, E. (2017). La gestion aministrativa en el desarrollo empresarial. *CE Contribuciones a la Economia* .
- Reglamento a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. (27 de Febrero de 2012). Quito, Ecuador.
- Rodriguez, & Delgado. (10 de Febrero de 2017). *GESTIÓN CONTABLE*. Obtenido de RDG: <https://rodriguezydelgado.com/>
- Welsch, G., Hilton, R., & Gordon, P. (2005). *Presupuestos Planificacion y Control*. Mexico D.F: Maureen Wilson .



Firmado electrónicamente por:
JHONATAN RODRIGO
PARREÑO UQUILLAS

ANEXOS:

ANEXO A: ENCUESTA A SOCIOS DE LA COOPERATIVA EL DORADO “S.A.S”

| | | | |
|---|--|--------------------|--|
| ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DE CHIMBORAZO | | | |
| FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS | | | |
| ESCUELA DE GESTION EN TRANSPORTE | | | |
| # DE SOCIO | | EMPRESA | |
| FECHA | | ENCUESTADOR | |

LA SIGUIENTE ENCUESTA TIENE POR OJETIVO EL SABER SI CADA UNO DE LOS SOCIOS SABE LO QUE ES UNA CAJA COMUN Y SI SERIA UNA OPCION VIABLE PARA LA EMPRESA

INSTRUCCIONES: MARCAR CON UNA (X) EN CADA RESPUESTA OPTABLE POR USTED

Pregunta 1
¿Está de acuerdo con la situación actual para llevar el control contable financiero de la cooperativa?

| | |
|--------------------|--|
| ALTERNATIVA | |
| SI | |
| NO | |
| DESCONOCE | |

Pregunta 2
¿En la actualidad la gestión administrativa en la Cooperativa le permite trabajar de manera correcta?

| | |
|--------------------|--|
| ALTERNATIVA | |
| De acuerdo | |
| Desconoce | |
| En desacuerdo | |

Pregunta 3
¿Tiene usted conocimiento sobre las diferentes leyes que regulan al transporte terrestre público?

| | |
|--------------------|--|
| ALTERNATIVA | |
| SI | |
| NO | |
| DESCONOCE | |

Pregunta 4

¿Tiene usted conocimiento sobre los artículos que se han reformado en la ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial (LOTTTSV)?

| ALTERNATIVA | |
|--------------------|--|
| Alto | |
| Medio | |
| Bajo | |

Pregunta 5

¿Considera usted que es elemental la aplicación de una nueva herramienta administrativa para poder obtener un eficiente control en la cooperativa?

| ALTERNATIVA | |
|--------------------|--|
| SI | |
| NO | |
| DESCONOCE | |

Pregunta 6

¿Qué grado de conocimiento tiene usted sobre la aplicación de la Caja Común en las Cooperativas de Transporte?

| ALTERNATIVA | |
|--------------------|--|
| Alto | |
| Medio | |
| Bajo | |

Pregunta 7

¿Cree usted que se debe diseñar un modelo administrativo llamado "caja común"?

| ALTERNATIVA | |
|--------------------|--|
| SI | |
| NO | |
| DESCONOCE | |

Pregunta 8

¿Cómo se recauda los ingresos diarios de las operaciones del día?

| ALTERNATIVA | |
|--------------------|--|
| Manual | |
| Ventanilla | |
| Otros | |

ANEXO B: FOTOS DE EVIDENCIAS








ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE
CHIMBORAZO
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS Y RECURSOS
PARA EL APRENDIZAJE Y LA INVESTIGACIÓN



UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS
REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 10/08/2021

| |
|--|
| INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S) |
| Nombres – Apellidos: BYRON DAVID MAYORGA TIGLLA |
| INFORMACIÓN INSTITUCIONAL |
| Facultad: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS |
| Carrera: INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE |
| Título a optar: INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE |
| f. Analista de Biblioteca responsable: Ing. CPA. Jhonatan Rodrigo Parreño Uquillas. MBA. |
|  10-08-2021 1384-DBRAI-UTP-2021 |