



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÒGICO BOLIVARIANO
DE TECNOLOGÌA**

**UNIDAD ACADÉMICA DE EDUCACIÓN COMERCIAL, ADMINISTRACIÓN Y
CIENCIAS**

CARRERA: TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

DISEÑO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

**ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MEJORAMIENTO DE LOS INGRESOS NO
OPERACIONALES DE LA COOPERATIVA DE VOLQUETAS PENÍNSULA
DE SANTA ELENA.**

Autor:

Jorge Alberto Costales Holguín

Tutor:

Ms. Jorge Vicente Andrade Domínguez

Guayaquil, Ecuador
2015

INDICE GENERAL

Carátula.....	I
Certificación de la aceptación del tutor.....	II
Autoría notariada.....	III
Dedicatoria.....	IV
Agradecimiento.....	V
Índice general.....	VI
Índice de gráficos.....	.VIII
Índice de cuadros.....	VIII
Resumen.....	X
Abstract.....	XI

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
Ubicación del problema en un contexto.....	1
Situación conflicto.....	3
Delimitación del problema.....	4
Planteamiento o formulación del problema.....	4
Variables de la Investigación.....	4
Evaluación del problema.....	5
Objetivos de la investigación.....	6
Justificación e importancia.....	7

CAPÍTULO II

MARCO TEÒRICO

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	9
Antecedentes históricos.....	9
Antecedentes referenciales.....	14
Antecedentes Teóricos.....	17

FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	25
VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.....	33

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA.....	34
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	37
TIPOS DE INVESTIGACIÓN.....	37
LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA.....	38
Población.....	38
Muestra.....	38
Análisis FODA.....	40
TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	42
PROCEDIMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	43
PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS...	43

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS...	44
PLAN DE MEJORAS.....	55
CRONOGRAMA.....	57
RECURSOS.....	57
CONCLUSIONES.....	58
RECOMENDACIONES.....	59
BIBLIOGRAFÍA.....	61
ANEXOS.....	62

INDICE DE GRAFICOS

Figura 1.....	36
Figura 2.....	44
Figura 3.....	45
Figura 4.....	46
Figura 5.....	47
Figura 6.....	48
Figura 7.....	49
Figura 8.....	50
Figura 9.....	51
Figura 10.....	52
Figura 11.....	53
Figura 12.....	67
Figura 13.....	68
Figura 14.....	69
Figura 15.....	70
Figura 16.....	71
Figura 17.....	72

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1.....	39
Cuadro 2.....	44
Cuadro 3.....	45
Cuadro 4.....	46

Cuadro 5.....	47
Cuadro 6.....	48
Cuadro 7.....	48
Cuadro 8.....	50
Cuadro 9.....	51
Cuadro 10.....	52
Cuadro 11.....	53
Cuadro 12.....	57
Cuadro 13.....	67
Cuadro 14.....	68
Cuadro 15.....	69
Cuadro 16.....	70
Cuadro 17.....	71
Cuadro 18.....	72
Cuadro 19.....	73
Cuadro 20.....	74
Fotos.....	75



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA
UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS COMERCIALES, ADMINISTRATIVAS Y
CIENCIAS**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
TECNÓLOGO EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

TEMA:

**“ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MEJORAMIENTO DE LOS INGRESOS
NO OPERACIONALES DE LA COOPERATIVA DE VOLQUETAS
PENÍNSULA DE SANTA ELENA”**

Autor: Jorge Alberto Costales Holguín

Tutor: Ms. Jorge Vicente Andrade Domínguez

RESUMEN

Para la Cooperativa de Transporte de volquetas Península de Santa Elena es necesario reforzar y mejorar sus ingresos no operacionales y mantenerse como una operadora a la vanguardia , para cumplir con este objetivo se ha vuelto indispensable de hacer planes para mejorar sus ingresos , razón por la cual el objetivo general de la presente trabajo de investigación es la de diseñar el plan de mejoramiento de los ingresos no operacionales con el fin de obtener mayor rentabilidad en este tipo de empresas cooperativas . Para lograr esta mayor rentabilidad se realizó un análisis integral de todos los factores que afectan a esta actividad económica, se ha utilizado flujos de efectivo, presupuestos, estadísticas económicas. Por medio de las técnicas de investigación determinadas en el siguiente proyecto, se identifican los indicadores de necesidad que propician la forma de sostener la propuesta que se establece para poder solucionar la problemática. Este análisis han permitido detectar el problema de manera oportuna y a través de este análisis se está planteando nuevos mecanismos de mejoras para esta actividad a través del desarrollo y aplicación de nuevas inversiones, nuevos presupuestos todo con el respectivo respaldo contable aplicado a las regulaciones que exige la ley. Es preciso indicar que mediante el análisis de la presente investigación conjuntamente con la propuesta se podrá establecer una mejora continua en cuanto a los ingresos no operacionales de la Cooperativa y que estas deben ser justificadas y bien desarrolladas para que puedan ser aplicadas y reflejen un buen estado financiero.

PALABRAS CLAVES: Ingresos, Plan de Mejoramiento, Finanzas



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA
UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS COMERCIALES, ADMINISTRATIVAS Y
CIENCIAS**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
TECNÓLOGO EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

TEMA:

**“ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MEJORAMIENTO DE LOS INGRESOS
NO OPERACIONALES DE LA COOPERATIVA DE VOLQUETAS
PENÍNSULA DE SANTA ELENA”**

Autor: Jorge Alberto Costales Holguín

Tutor: Ms. Jorge Vicente Andrade Domínguez

ABSTRACT

For dump trucks Transportation Cooperative Santa Elena Peninsula is necessary to strengthen and enhance its non-operating income and retained as an operator at the forefront to meet this goal has become indispensable to make plans to improve their income, why The overall objective of this research is to design the improvement plan non-operating income in order to obtain greater profits in this type of cooperative enterprises. To achieve this higher return a comprehensive analysis of all the factors affecting economic activity is carried out, we used cash flows, budgets, economic statistics. Through research techniques identified in the following project, indicators of need that lead the way to support the proposal that is set to solve the problems identified. This analysis have revealed the problem in a timely manner and through this analysis is considering new mechanisms improvement for this activity through the development and application of new investments, new budgets all backed with the respective accounting regulations applied to demands law. It is noted that by analyzing this research jointly with the proposal will establish a continuous improvement in operating income of the cooperative and that these must be justified and well developed so they can be applied and reflect a good financial state .

KEYWORDS: Revenue Improvement Plan, Finance

CAPITULO I

EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 UBICACIÓN DEL PROBLEMA EN CONTEXTO.

La Cooperativa de transporte de carga pesada en volquetas tiene adicionalmente actividades de ingresos no operacionales originados por la contratación y alquiler de transporte- maquinaria pesada por la generación de obras viales públicas y privadas siendo este rubro en la realidad muy importante en el margen de la Cooperativa.

Contablemente hay que determinar estos factores que demuestren el motivo de esta baja, o escasa rentabilidad afectando los ingresos no operacionales. Esto podría cambiar con planes de financiamiento, planes presupuestarios y contablemente plasmarlo en la práctica para obtener los resultados esperados.

El presente trabajo de investigación se realiza con el objetivo de conocer y analizar los costos y la rentabilidad con respecto a la inversión en el servicio que ofrecen las unidades de la Cooperativa, denominada Cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena, en la que se encamina a tomar decisiones futuras tales que conlleven a controlar y dirigir de mejor forma los costos e ingresos no operacionales que se generan en cada ruta realizada.

Así mismo, como estuvo planteado se establecen los costos generales por los servicios que prestan las unidades de transporte y maquinaria, según el tiempo, la cobertura y la distancia; además, mediante la aplicación de indicadores financieros se determina la rentabilidad que obtienen los socios por cada ruta realizada, de igual forma se da a conocer el valor de la depreciación de cada unidad de transporte – maquinaria.

Por otra parte también se alquila maquinaria pesada para construcción vial lo que representa otro ingreso no operacional para lo cual sería una propuesta de mejoramiento que contiene lineamientos básicos que conllevan a la optimización de los recursos y el mejoramiento de la Rentabilidad.

Según Vargas establece que “la optimización de los recursos en una empresa se basa en la manera organizativa que se establece la estructura organizacional de manera que exista como resultado una buena rentabilidad que se proyecta en buscar los beneficios necesarios para que sea en el cumplimiento de los objetivos propuestas” (Lcdo. Carlos Perero Anchundia, 2010).

Lo cursos de capacitación para los socios- choferes, personal administrativo y de servicio. En cuanto a la metodología empleada, se utilizaron métodos, técnicas e instrumentos apropiados para la investigación, como también se aplicó los indicadores para medir la rentabilidad, determinándose un análisis sobre los costos presentados en los meses de Enero a diciembre del 2013 y 2014 los mismos que sirvieron para la obtención de los resultados cuyas variables válidas servirán para futuras decisiones.

Luego de haber realizado un análisis a los costos se evidenció que los socios tienen un desconocimiento de los mismos y a su vez la rentabilidad que obtienen por la prestación de sus servicios. Esperando que el aporte brindado a los socios y personal operativo les sirva de ayuda para un mejor control de los ingresos no operacionales y gastos generados en las diferentes rutas y maquinaria alquilada.

1.2 SITUACIÓN CONFLICTO.

La Cooperativa de Transporte de volquetas Península de Santa Elena en la actualidad posee un problema en la baja rentabilidad debido a pocos ingresos no operacionales, estos a su vez se reflejan en los estados financieros y se plantea este problema para mejorar la forma de conducir a la empresa y como su enfoque de servicio a la población peninsular puede ayudar a la cooperativa, pues debe establecerse un servicio de calidad por lo que de acuerdo al estudio de la presente investigación en base a los problemas presentados:

- Baja contratación de obras.
- Alta competencia con compañías constructoras.
- Competencia desleal con seudas compañías que se abaratan los precios.
- Bajo proceso de marketing.

Es preciso indicar que de acuerdo a los problemas encontrados se considera que al momento de mejorar los ingresos no operacionales se desarrollan la parte importante en cuanto a la manera de implementar los correctivos necesarios.

Los correctivos necesarios se derivan en la manera de solucionar en base a los ingresos no operacionales, donde se pueden establecer los parámetros de cambios y de manera financiera determinan un plan de mejora continua en base a los resultados que se puedan determinar en cuanto al proceso de investigación.

1.3 Determinación del problema.

Estudio para obtener un plan de mejoras de los ingresos no operacionales de la Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena.

Campo: Financiero.

Área: Contabilidad.

Aspectos: Ingresos no operacionales.

1.4 Tema: Elaboración de un plan de mejoramiento de los ingresos no operacionales de la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena.

1.5 Formulación del problema.

¿Cómo mejorar los ingresos no operacionales de la Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena para incrementar la rentabilidad ?.

1.6 Variables de la investigación.

Variable independiente: Ingresos no operacionales.

Variable dependiente: La rentabilidad.

1.7 Evaluación del problema.

- **Delimitado.-** la población está conformado por el personal de la cooperativa de transporte de volquetas península de Santa Elena.
- **Factible.-** es un proyecto factible de realizar porque cuenta con el apoyo del consejo directivo y del personal de la cooperativa de transporte de volquetas península de santa Elena.
- **Claro.-** el problema planteado es de fácil comprensión e identificación de ideas concisas, redactado de forma precisa.
- **Evidente.-** en la problemática se identifica la baja de ingresos no operacionales que repercute en la disminución de rentabilidad.
- **Original.-** dentro de la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena es por primera vez que se realiza un estudio para determinar la verdadera rentabilidad de la cooperativa y de aplicar mecanismos para mejorar dicha rentabilidad.
- **Relevante.-** es de suma importancia analizar la rentabilidad en la aplicación de verdaderos mecanismos que coadyuven a su incremento.
- **Concreto.-** el contenido del presente trabajo e investigación ha sido redactado en forma precisa, directa y adecuada.
- **Contextualmente.-** dentro de la Cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena se trabaja en conjunto con los socios de la cooperativa, procurando satisfacer necesidades sociales de los mismos.

1.8 OBJETIVOS

1.8.1 OBJETIVOS GENERALES.

Diseñar un plan de mejoramiento de los ingresos no operacionales para incrementar la rentabilidad en la Cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena.

1.8.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

1. Fundamentar teóricamente aspectos relacionados a los ingresos no operacionales, la rentabilidad.
2. Diagnosticar la situación actual de los ingresos no operacionales de la Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena.
3. Establecer los factores que tienen incidencia en la baja rentabilidad afectando a los ingresos no operacionales en lo concerniente a la contratación de volquetas - maquinaria en las diferentes obras públicas y privadas de la Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena.
4. Proponer un plan de mejoras y posible conversión de cooperativas a compañías Anónima de transporte.

1.9 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA.

La cooperativa de volquetas Península de Santa Elena cuenta con 25 socios activos y la elaboración de planes de mejoramiento de los ingresos no operacionales tendrá un resultado beneficioso para la organización como tal si es conveniente generar más rentabilidad ya que sirve para proyectar diferentes actividades productivas en beneficio de sus asociados.

La resolución de los problemas de rentabilidad de la Cooperativa de volquetas península de santa Elena ayuda a resolver grandes problemas de iliquidez y poco flujo de efectivo es decir es un problema real y tiene grandes implicaciones en la sociedad, ya que se puede desarrollar actividades productivas que nunca se habían pensado realizar es decir Tiene una gran trascendencia.

A través de estas mejoras no solo se beneficia al socio sino .a la sociedad alrededor de ella ya que genera más movimientos de una serie de actividades productivas de negocios, de comercio, de consumo que da ingresos a otro grupo de personas y los resultados a nivel global se ve reflejada en la gente, socios y familiares de los socios.

1.9.1 Viabilidad técnica.

En el presente estudio la rentabilidad influye en la toma de decisiones de los miembros de la directiva de la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena, Se trabaja en el campo financiero, presupuestario, contable para definir el problema, fundamentar el proceso de mejoras y proponer a través de cambios e inversiones la mayor rentabilidad en la cooperativa, lo que significa mayor inversión a largo plazo.

1.9.2 Viabilidad financiera.

Para realizar el presente trabajo de investigación se realizó un presupuesto de los recursos económicos y materiales que se van a utilizar para el desarrollo del presente estudio.

1.9.3 Viabilidad institucional y de gestión.

Una de las debilidades de cooperativa de transporte en mención es la baja rentabilidad e insatisfacción del socio y de la manera que esto afecta en la productividad de la cooperativa.

La gestión financiera comprende los procesos de planificación financiera, control interno, análisis de costos, sistemas de información, auditoría y evaluación. Los cuales son utilizados para fortalecer y mejorar el manejo de los recursos de la entidad y ayudaría a lograr sus objetivos específicos. La gestión financiera constituye las acciones que efectúan los responsables de la administración financiera, en la búsqueda, buen manejo de los recursos que permitan la consecución de beneficios y objetivos.

La gestión es un factor muy importante que tiene influencia en el éxito o fracaso de cualquier entidad financiera, por más grande o pequeña que sea, los responsables o directivos de una empresa u organización debe poner énfasis en mejorar cada día el manejo de la institución, a través de una acertada planeación financiera, la mercadotecnia y la gestión donde se cometen frecuentes errores que son posibles de enmendar. Permiten además medir el grado de eficiencia y eficacia con la que se actuó en un periodo determinado.

1.9.4 Viabilidad económica.

El presente trabajo de investigación es factible económicamente lo que significa que la inversión que se realizara es justificada por la rentabilidad que se espera obtener a través de los planes de mejoras.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

FUNDAMENTACIÓN TEORICA

2.1 Antecedentes históricos.

El cooperativismo como doctrina sistematizada se puede determinar que surgió a mediados del siglo anterior con la creación de la primera cooperativa en Rochdale, en el año 1884, (Escocia) donde empezaba a surgir socialismo, se dice que hay personajes importantes de esa época como Robert Owen, Charles Howarth, William King y Fourier.

Se considera a Owen como “el padre de la cooperación” y el primero en emplear el término “cooperación”. Según él la competencia debía ser reemplazada por la cooperación sus ideas de reformas sociales, trabajo comunitario y creación de una nueva alternativa organizacional y económica, fueron fuente de inspiración para algunos de sus discípulos, quienes se constituyeron posteriormente en pioneros del cooperativismo.

Owen fue un idealista, aunque no fue el inventor de la doctrina cooperativa o de los principios, pero sus ideas y ensayos sirvieron para conformar debidamente la famosa cooperativa Rochadale, pues el mentalizador fue su discípulo Charles Howarth. Cuyas reglas que conforman la filosofía y el espíritu del cooperativismo actual, que en lo posterior serían los siete principios del cooperativismo universal.

1. Libre adhesión y retiro voluntario.

2. Control democrático.
3. Interés limitado al capital.
4. Retorno de excedentes.
5. Neutralidad política y religiosa.
6. Venta al contado.

William King sostuvo que para lograr el desarrollo del cooperativismo, era importante la influencia espiritual y económica. En una de sus cartas expuso: “mis visiones consisten en tener fe en que un día los principios morales de Cristo, tal como están incluidos en la verdadera cooperación, serán prácticamente aplicados. Las virtudes diarias, recomendadas por el evangelio constituyen el fundamento de la vida familiar y de la vida cooperativa”. Este promovió la creación de cooperativas de producción y de consumo.

Este es un sistema social muy dinámico que ha permitido la cultura del trabajo, impulsa el crecimiento socio económico de la sociedad y por lo tanto se convierte en una verdadera fuerza de progreso capaz de encontrar la solución a los problemas de cada persona según sus necesidades.

Fundamentalmente la cooperativa es una organización socio económica cuyos alcances se plasman en el trabajo conjunto de todos sus socios, donde prevalece la participación democrática bajo los principios de la acción, unión y bienestar.

La sociedad cooperativa de transporte responde a una doble condición, como sociedad supone la reunión de empresarios que basan la toma decisiones en el principio democrático de igualdad entre socios, por razón de la actividad empresarial se trata de un tipo de cooperativa de servicios vinculada a la actividad del transporte.

Esta doble condición otorga a estas empresas un carácter ciertamente complejo tanto por razón del sector como por el hecho de que las sociedades cooperativas presentan particularidades que las hacen

realmente dignas de gozar de socios con una clara vocación empresarial y con un marcado sentido democrático en sus actitudes.

Así. Dentro del transporte en general, y de las cooperativas de transporte en particular, son diversas las clasificaciones empresariales posibles:

- Según la vía de transporte utilizada: transporte terrestre. por carretera o a través del ferrocarril, fluvial o aéreo.
- Según la cosa objeto del servicio: transporte de viajero o de mercancías tangibles o intangibles.
- Según el ámbito geográfico puede ser local, regional, nacional, internacional, etc. (1)

En las empresas de transporte, que se podría definir como medio de traslado de personas y de bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructura implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas, convirtiéndose en el medio de movilización a nivel mundial, sin distinción de clase social y sobrepasando las fronteras.

El transporte se considera un servicio público a este respecto el Lic. Gavino Fraga nos dice: el servicio público es una actividad para satisfacer concretamente una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que, por virtud de regulación especial del poder público, deben ser regulares, continuas y uniformes.

Se denomina transporte o transportación (del latín trans, "al otro lado", y portare, llevar y al traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad.

El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes. Asociados al transporte de carga se tiene logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en destino deseado.

La diferencia más grande del transporte de carga es que para este se cuentan el tiempo de viaje, la seguridad de las mercancías, así como el estado de las mismas al momento de su entrega. Y además de otras clasificaciones como transporte urbano, también transporte de encomiendas y transporte por tonelaje. (2)

Desde los comienzos de la actividad económica los empresarios sacaron todo tipo de cuentas para ver hasta qué punto sus negocios resultaban lo más favorable que ellos esperaban. Esto siguió haciéndose y en la medida que se modernizaron las empresas se modernizó la forma de realizar estos análisis.

Pero todos quedaron en el campo de los aspectos económicos. Prácticamente se conocía todo en materia de economía, presupuestos, cálculos de cumplimiento de planes, etc. Como se planteó anteriormente, no es hasta mediado de la década del 70 del siglo pasado que los empresarios comprendieron que les faltaba un elemento en sus análisis.

Este era el aspecto financiero, pues era común que una entidad tuviera buenos resultados económicos y sin embargo al poco tiempo se declaraba en quiebra.

Los análisis financieros comenzaron a tenerse cada vez más en cuenta ya que normalmente presenta situaciones distintas, es decir una empresa podía estar bien económicamente y mal desde el punto de vista de las finanzas. No obstante hasta que no se logró una integración de ambos enfoques la administración no contó con una herramienta que sirviera de base para poder tomar decisiones fundamentadas en criterios objetivos y estratégicos.

Una información muy importante a tener en cuenta es la dimensión de la Cooperativa atendiendo al número de trabajadores de la misma, pues permite caracterizar el tamaño funcional de la cooperativa, aspecto de enorme importancia para poder comprender las distintas estructuras empresariales y cuantificar el empleo que genera.

Es de vital importancia el análisis económico para la toma de decisiones de inversión, al ser las finanzas y la economía un matrimonio indisoluble. Para tomar decisiones racionadas orientadas al logro de los objetivos de la cooperativa, es preciso llevar a cabo un estudio profundo de la situación actual tratando de determinar los puntos fuertes y los puntos débiles de la cooperativa.

El tipo de enfoque que se requiere depende del interés del analista y del punto de vista desde donde se va a examinar a la cooperativa por ejemplo:

- La cooperativa querrá conocer si es capaz de devolver el dinero que le han prestado.
- La cooperativa necesita estabilidad financiera.
- La cooperativa se centrará en la rentabilidad que obtienen con los recursos que han invertido y más aún en los beneficios recibidos.
- Los socios y clientes buscarán eficiencia y calidad.
- Los socios y administradores querrán conocer la realidad financiera de la cooperativa.

La dirección de la cooperativa debe preocuparse por estos enfoques, ya que supone en conocer la cooperativa en relación a las distintas personas que la valoran y a las que van dirigidas sus decisiones más importantes. De manera general el análisis económico financiero tiene por finalidad:

- Conocer los éxitos y problemas de la cooperativa.
- Ayudar a solucionar problemas presentes.
- Conocer la proyección de la cooperativa.(3)

2.2 Antecedente referencial.

Se menciona a continuación algunas referencias de trabajos de tesis y artículos relacionados con el tema en estudio. Que sustentaron con sus argumentos la siguiente investigación:

Evaluación de la rentabilidad económica y financiera de la Cooperativa de Transporte Loja en los años 2009-2010. Cuya autora es Ligia María Peralta Cuenca, del año de elaboración 2011.

En el cual la administración empresarial. La evaluación económica y financiera se constituye en la principal herramienta para conocer la situación financiera pasada, presente y su proyección al futuro.

La información y resultados obtenidos les permiten a los directivos la toma adecuada y oportuna de decisiones para lograr el cumplimiento de metas y objetivos institucionales.

La evaluación antes mencionada, logra al confrontar los resultados de un periodo específico. Con la totalidad de ventas realizadas y con la inversión que se efectúa, la misma que se encuentra en los activos de la entidad, analizadas estas relaciones se puede determinar si la utilidad obtenida es suficiente para seguir invirtiendo en un negocio en particular.

El presente trabajo investigativo tiene como propósito principal el de brindar un informe en el que se detalle los resultados obtenidos, sobre liquidez, actividad y estructura financiera, para que los administradores de la entidad puedan tomar los correctivos necesarios y concretos con el único fin mejorar sus ingresos y por ende su rentabilidad, además de estrategias que coadyuven la gestión realizada por la entidad.

Este trabajo de investigación se realizó de conformidad con lo que establece la normativa vigente en dicha universidad.

La evaluación de la utilización del apalancamiento operativo financiero en la generación de rentabilidad de las cooperativas de transporte terrestre interprovincial en la ciudad de Latacunga en el periodo 2005-2009 autor Verónica Larrea Vásquez, del año de elaboración 2010.

Este tema servirá como guía para entender cómo funciona el modelo de apalancamiento operativo financiero en las cooperativas de transportes, enfocándose en la obtención de rentabilidad y su posible reinversión teniendo en cuenta la necesidad de conocer como beneficia a la cooperativa indistintamente de como opere en cuanto a sus servicios ofrecidos.

La necesidad de saber cómo se administra los fondos recaudados en el tiempo de ejercicio, tomando en cuenta las dos posibles alternativas ya sea de distribuir la renta a los socios, o mantenerlo como un fondo para capitalizar a la cooperativa, mejoras o incluso agasajos para los mismo socios, evitando hacer aportaciones extras.

También se determina bajo que institución están regidas las cooperativas de transporte y que leyes, reglamentos e incluso los estatutos y reglamentos internos deben regirse para funcionar como cooperativas de servicios.

Las cooperativas de transporte han vivido cambios, flexibilizándose en nuevas fórmulas de administración moderna adaptándose a las nuevas necesidades para así atender la demanda y oferta del servicio con mayor eficacia.

Plan estratégico para la empresa de transporte pesado “QUEVETRANSPE S.A.” Cantón Quevedo periodo 2014-2017 autora: Navas Solís Nathaly Rocío, del año de elaboración 2014.

En este mundo altamente competitivo, la lucha de las empresas por los clientes tienen como alternativa ofrecer un mejor servicio, para así obtener mayor rentabilidad, por tal motivo, el equipo que posea la empresa es uno de los factores que marca la diferencia para que la organización les dé una opción a elegir, aumentando de esta manera el valor corporativo que los clientes esperan.

En vista de que la demanda de transporte de carga se ha incrementado, las cooperativas de transporte, especialmente las de transporte pesado, las cuales se han visto en la necesidad de mejorar y ampliar sus servicios, buscando y aplicando estrategias más favorables para el desarrollo de sus actividades que con el pasar del tiempo se convertirán en mayor rentabilidad a cada uno de sus asociados.

Sin embargo, debido a la fuerte competencia reinante, el mercado de transporte de carga pesada, se ha convertido en la meta de numerosas compañías transnacionales de carga pesada que se han nacionalizado y que operan legal e ilegalmente provocando que las cooperativas que prestamos este servicio queden relegadas dentro de su propia localidad ocasionada grave inconveniente a sus asociados.

La empresa de transporte pesado “Quevetranspe s.a.” es una empresa nueva en su género en el Cantón Quevedo, cuenta con los socios disponibles para el trabajo pesado, sin embargo, por la poca organización, ha ido perdiendo competitividad y posicionamiento en el mercado, razón por la cual los socios se han visto obligados a depender de otras empresas de transporte o los también llamados sub contratistas o tercealizadoras.

Una alternativa de solución que se plantea para la empresa de transporte pesado “Quevetranspe s. a” es el diseño de un plan estratégico, el cual mejoraría su situación y en base a los resultados aportar con un

direccionamiento empresarial, de modo que el planteamiento constituya un apoyo viable a la gestión administrativa de la empresa como tal.

El desarrollo de este plan estratégico, permitirá a la empresa de transporte pesado plantear y evaluar las metas a proponer para mejorar la situación actual lo que conllevaría a incrementar su rentabilidad mucho más aún si la empresa como tal incrementa su gama de servicios como el alquilar equipo caminero como excavadoras y otros.

2.3 Antecedentes teóricos.

2.3.1 Rentabilidad.

En el análisis de rentabilidad se mide la capacidad de generación de utilidad por parte de la empresa, tiene por objetivo apreciar el resultado neto obtenido a partir de ciertas decisiones y políticas en la administración de los fondos obtenidos.

La rentabilidad mide la eficiencia, eficacia y efectividad de la gerencia de una empresa, es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, demostrada por las utilidades obtenidas de las ventas realizadas y la utilización de las inversiones que coadyuvan al desarrollo externo e interno de la organización.

Según el Ing. Camilo Estrada determina que “el enfoque de la rentabilidad se basa en la manera de aplicar la capacidad dentro de la organización en cuanto al desarrollo de los procesos de una buena administración del recurso capital, lo que se puede establecerse de manera primordial como la base de un desarrollo financiero” (Ing. Camilo Estrada, 2012).

Es importante considerar que la rentabilidad se mide en base a los ingresos que determinan las actividades de una empresa, y que a su vez se relaciona con los gastos que se pueden desarrollar en un ciclo contable y que se establece en una ganancia que medirá la manera de que esta genere una rentabilidad permanente y que puede variar de acuerdo a los ingresos y gastos que se determinen.

No es preciso que se mantenga una rentabilidad, mientras no exista un análisis financiero sobre los dos rubros más importantes en cuanto a la aplicación de las ganancias, por ello es que tanto los ingresos como los gastos deben desarrollar una medición que establezca un equilibrio económico.

2.3.2 Importancia del análisis de la rentabilidad.

Es de gran importancia porque permite conocer la rentabilidad de la empresa y de esta manera ayudar a los socios a decidir si reinvierten sus ganancias o por el contrario venden sus acciones.

La importancia radica en la manera de establecer un esquema de organización basado en un análisis financiero que permite la forma de que se desarrolle los sistemas contables con sus indicadores financieros que tienen como objetivos la medición de los procesos que determinan el nivel de rentabilidad.

Según el Econ. Félix Tigrero Campoverde infiere que “la importancia de la rentabilidad no se mide por la manera de determinar un nivel alto frente a los ingresos y gastos no operacionales, sino en la forma de cómo se puede prever los movimientos contables que determinen una verdadera rentabilidad” (Econ. Felix Tigrero Campoverde, 2012).

2.3.3 Características de la Rentabilidad.

La rentabilidad propiamente dicha, se determina como un indicador esencial en base a los procesos económicos que permite establecer la manera de medir el nivel de la empresa aun frente a la competencia y de los mismos empleados, por ello es importante determinar las siguientes características:

- Mide la capacidad de generación de utilidad por parte de la empresa.
- Tiene por objetivo apreciar el resultado neto obtenido a partir de ciertas decisiones y políticas en la administración de los fondos de la empresa.
- Evalúa los resultados económicos de la actividad empresarial.
- Expresa el rendimiento de la empresa en relación a sus ventas.

2.3.4 Rentabilidad económica.

Expresada normalmente en tanto por ciento, mide la capacidad generadora de renta de los activos de la empresa o capitales invertidos y es independiente de la estructura financiera o composición del pasivo.

Es el ratio o indicador que mejor expresa la eficiencia económica de la empresa. Se obtiene dividiendo el beneficio total anual de la empresa antes de deducir los intereses de las deudas o coste del capital ajeno por el activo total, multiplicado por 100.

Mientras que la rentabilidad financiera mide la rentabilidad de los accionistas o rentabilidad del capital propio, la rentabilidad económica mide la capacidad generadora de renta de los activos de la empresa, con independencia de la clase de financiación utilizada (propia o ajena) y su coste.

2.3.5 Cálculo de beneficios del proyecto.

La rentabilidad que se estime para cualquier proyecto dependerá de la magnitud de los beneficios netos que la empresa obtenga a cambio de la inversión realizada en su implementación, sean estos obtenidos mediante la agregación de ingresos o la creación de valor a los activos de la empresa, o mediante la reducción de costos.

El objetivo es exponer los principales componentes que se deben considerar como beneficio atribuibles al proyecto que se evalúa, su forma de estimación o cálculo, y los mecanismos y criterios para su correcta aplicación.

Según el Econ. Félix Tigrero determina que “el beneficio primordial en la que está enfocada la rentabilidad se basa en la magnitud de beneficios que se propicia al momento de análisis el índice que inciden entre los ingresos y los gastos, lo que da como resultado una ecuación contable de beneficio” (Econ. Felix Tigrero, 2012).

2.3.6 Ingresos, ahorro de costos y beneficios.

Se considera variables que impactan positivamente en el resultado de una inversión a los ingresos, las reducciones de costos y el aumento de eficiencia, y a los beneficios que no son ingresos, pero que incrementan la riqueza del inversionista o la empresa.

Los ingresos se establecen como los movimientos de solvencia económica dentro de una organización, donde se debe considerar la parte de aplicar los análisis donde se puede prever los ingresos de acuerdo a la manera de cómo se pueden impulsar a provocarlos.

Los ahorros de costos determinan la medida de como una empresa puede asumir la responsabilidad de medir los costos necesarios, y que a su vez se enfocan en el proceder de optimizar los recursos que permiten la manera de que no asuman gastos sino que se sostengan en cuanto a los ahorros que se determinan.

2.3.7 Ingresos por venta de productos o servicios.

La mayoría de las inversiones que realiza la empresa se justifican por el incremento futuro de los beneficios monetarios.

Unos de los aspectos más complejos de un estudio de viabilidad económica es la proyección de los ingresos generados por la venta de productos o servicios derivados del proyecto , ya sea si se estudia una desinversión, como, como el abandono , donde lo relevante es la reducción del ingreso, o una ampliación , donde lo importante es su aumento.

Según la Lcda. Carolina Valencia establece que “de acuerdo a la actividad económica de la empresa en relación a su naturaleza, se determina la manera de que los ingresos se provoquen son de la misma manera de cómo se van a obtener las ganancias propias” (Lcda. Carolina Valencia, 2012).

2.3.9 Cálculo y análisis de rentabilidad.

La medición de la rentabilidad económica de un proyecto no es fácil por las enormes dificultades que existen para pronosticar el comportamiento de todas las variables que condicionan su resultado. Por ello, lo común es explicar que lo que se evalúa es uno, quizás el más probable, de los escenarios que podría enfrentar un proyecto. El cálculo de la rentabilidad de cada uno de los escenarios es una de las tareas más simples, fáciles y certeras del trabajo del evaluador.

La determinación de la rentabilidad propiamente tal es un proceso mecánico que conduce siempre a un único resultado. Por eso, en este capítulo, más que exponer el desarrollo de las fórmulas para calcular los criterios de evaluación, se profundiza en la interpretación de los resultados,

los efectos de las distintas formas de financiación, las alternativas analíticas y la sensibilización de los resultados.

Un indicador financiero es un relación de las cifras extractadas de los estados financieros y demás informes de la empresa con el propósito de formase una idea acerca del comportamiento de la empresa; se entiende como la expresión cuantitativa del comportamiento o el desempeño de toda una organización o una de sus partes, cuya magnitud al ser comparada con algún nivel de referencia, puede estar señalando una desviación sobre la cual se tomaran acciones correctivas o preventivas según el caso.

2.3.10 Clasificación de los índices financieros.

Para una mayor claridad en los conceptos de los indicadores financieros, los hemos seleccionado en cuatro grupos así:

1. Indicadores de liquidez.
2. Indicadores operacionales o de actividad.
3. Indicadores de endeudamiento.
4. Indicadores de rentabilidad.

Dentro de los indicadores de rentabilidad tenemos:

- a. Rentabilidad del patrimonio.
- b. Margen operacional de utilidad.
- c. Gastos de administración y ventas.
- d. Margen bruto de utilidad.
- e. Margen neto de Utilidad.
- a. Rentabilidad del patrimonio.

a. Rentabilidad del patrimonio.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO =	UTILIDAD NETA
	PATRIMONIO

Ejemplo:

$$(2013) = \frac{365.57}{98916.98} \quad 0.36\%$$

$$(2014) = \frac{0}{98916.98} \quad 0\%$$

Análisis : lo anterior nos permite concluir que la rentabilidad del patrimonio bruto para el años 2013 y 2014 fue del 0.36% y 0% respectivamente; es decir que hubo una baja en la rentabilidad de la inversión de los socios del 0.36%, esto probablemente originado por pocos ingresos no operacionales, es decir muy poca rentabilidad.

b.- Margen de operacional de utilidad.

MARGEN OPERACIONAL DE UTILIDAD =	UTILIDAD OPERACIONAL
	VENTAS NETAS

Ejemplo:

$$(2013) = \frac{4780.39}{738457.35} \quad 0.65\%$$

$$(2014) = \frac{-8782.83}{90697.84} \quad -9.68\%$$

Análisis: podemos observar que la compañía para el año 2013 genero una utilidad operacional del 0.65%, y para el 2014 de -9.68%; por lo anterior evidenciamos un decrecimiento de la utilidad en 10.33% principalmente originado por el aumento de los costos de ventas, así como los gastos de venta para el año 2014.

c. Gastos de administración y ventas a ventas.

GASTOS DE ADMINIST. Y VENTAS =	$\frac{\text{GTOS. ADMINIST Y VENTAS}}{\text{VENTAS NETAS}}$
---------------------------------------	--

Ejemplo:

$$(2013) = \frac{844706.86}{845072.43} \quad 99.95\%$$

$$(2014) = \frac{172130.43}{172130.43} \quad 100\%$$

Análisis: cómo podemos observar la participación de los gastos administrativos y de ventas sobre las ventas fue de del 99.95% para el 2013 y del 100% para el 2014. A partir de esto podemos inferir que existe un aumento no significativo de esta participación del 0,05%, lo cual es ocasionado por el aumento de los gastos de administración y ventas.

d. Margen bruto de utilidad.

MARGEN BRUTO DE UTILIDAD =	$\frac{\text{UTLIDAD NETA}}{\text{VENTAS NETAS}}$
-----------------------------------	---

Ejemplo:

$$(2013) = \frac{365.57}{845072.43} \quad 0.05\%$$

$$(2014) = \frac{0}{172130.43} \quad 0\%$$

Análisis: De lo anterior podemos concluir que para el año 2013 y 2014, la utilidad bruta obtenida después de descontar los costos de ventas fueron del 0.05% y 0% respectivamente, por cual observamos que existe un grave descenso para este periodo, así como también podemos afirmar que a

pesar de que los costos de venta y administración aumentaron su impacto sobre la utilidad bruta si es significativa.

e. Margen neto de Utilidad.

MARGEN NETO DE UTILIDAD =	UTILIDAD NETA
	VENTAS NETAS

Ejemplo:

$$(2013) = \frac{365.57}{845072.43} = 0.05\%$$

$$(2014) = \frac{0}{172130.43} = 0\%$$

Análisis: Como podemos observar las ventas de la empresa para el año 2013 y 2014 generaron el 0.05% y el 0% de utilidad respectivamente, también podemos ver que existe un descenso del 0.05% en la utilidad. Adicionalmente decimos que con el aumento en los costos de venta y en los gastos de administración y ventas, las ventas decrecieron gravemente lo que hace indispensable tomar correctivos para generar más rentabilidad.

2.4 Fundamentación legal.

La actual Constitución de la República del Ecuador protectora de derechos humanos y de forma natural, en vigencia desde el 20 de octubre del 2008, publicado en el registro oficial No. 449, contiene una base legal consolidada que respalda generar productividad y economía del país a través del trabajo mancomunado de la población.

El art. 66 de la constitución política del Ecuador, numeral 13, del título II, capítulo sexto sobre "Derechos de libertad" menciona:

"el derecho a asociarse, reunirse y manifestarse libre y voluntariamente"

En la constitución vigente se considera al sistema cooperativo como un modelo de desarrollo para conseguir el *sumak kawsay* o buen vivir, destacados en los siguientes artículos:

Art. 277 de la constitución política del Ecuador, numeral 6, del régimen de desarrollo, capítulo primero, instauro:

Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del estado: numeral 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”.

Art. 281 de la constitución política del Ecuador, numeral 1, del régimen de desarrollo, título VI, capítulo tercero, establece:

La soberanía alimentaria constituye un objetivo estratégico y una obligación del estado para garantizar que las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades alcancen la autosuficiencia de alimentos sanos y culturalmente apropiados de forma permanente. Para ello, será responsabilidad del estado: número 1 “impulsar la producción, transformación agroalimentaria y pesquera de las pequeñas y medianas unidades de producción, comunitarias y de la economía social y solidaria”.

Art. 283, de la constitución política del Ecuador, del régimen de desarrollo. Capítulo cuarto, sección primera del “sistema económico y político económico”, indica:

“el sistema económico es social y solidario, reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, estado y mercado, en armonía con la naturaleza...el sistema económico se integrara por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidario, y las demás que la constitución determine. La economía popular y solidaria se regulara de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios.

El art. 311, de la constitución política del Ecuador, del régimen de desarrollo, capítulo cuarto, sección octava del “sistema financiero”, señala:

“el sector financiero popular y solidario se compondrá de cooperativas de ahorro y crédito, entidades asociativas y solidarias, cajas y bancos comunales, cajas de ahorro, las iniciativas de servicio del sector financiero popular y solidario”.

El art. 319, de la constitución política del Ecuador, del régimen de desarrollo, capítulo sexto, sección primera sobre “las formas de organización de la producción y su gestión”, indica:

“se reconocen diversas formas de organización de la producción económica, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domesticas, autónomas y mixtas. El estado promoverá las formas de producción que aseguren el buen vivir de la población y desincentivara aquellas que atenten contra sus derechos o los de la naturaleza; alentara la producción que satisfaga demanda interna y garantice una activa participación en el Ecuador en el contexto internacional “.

Para concluir este conjunto de normas constitucionales, dentro del régimen del buen vivir, en la sección undécima, sobre “transporte”, que históricamente, la prestación de este tipo de servicios, se ha efectuado a través de cooperativas, el artículo 394 de la Constitución política del Ecuador menciona:

“el estado garantizara la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El estado regulara el transporte terrestre, aéreo, acuático y las actividades aeroportuarias y portuaria, de carga.

La economía social y solidaria, está claramente definida dentro de la constitución de la república del Ecuador, donde engloba a este sector,

otras formas organizativas que se rigen por principios de solidaridad, autogestión, esto hace ver la importancia que este sector del sistema cooperativo tiene dentro de todo el aparato económico.

Considerando en armonía con la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, establece, en el art 5, lo siguiente: “el estado controlara y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social”.

Ley orgánica de la economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario (R.O.No. 444-11/05/2011).

Norma recién creada con la finalidad de estar en armonía con la constitución de la republica del ecuador, con los art: 283, 309, 311, 319,394, teniendo como objeto lo siguiente:

- Reconocer, fomentar y fortalecer la economía popular y solidaria y el sector financiero popular y solidario en su ejercicio y relación con los demás sectores de la economía y con el estado:
- Potenciar las prácticas de la economía popular y solidaria que se desarrollan en las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades, y en sus unidades económicas productivas para alcanzar el *sumak kawsay*.
- Establecer un marco jurídico común para las personas naturales y jurídicas que integran la economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario.
- Instituir el régimen de derechos, obligaciones y beneficios de las personas y organizaciones sujetas a esta ley; y.
- Establecer la institucionalidad publica que ejercerá la rectoría, regulación, control, fomento y acompañamiento.

En el art. 21 de la ley orgánica de la economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario, “sobre el sector cooperativo”, establece:

“es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social.

Las cooperativas, en su actividad y relaciones, se sujetaran a los principios establecidos en esta ley y a los valores y principios universales del cooperativismo y a las prácticas de buen gobierno corporativo”.

En el Art. 22 de la ley de Economía popular y solidario y del sector financiero popular y solidario sección 3. DE LAS ORGANIZACIONES DEL SECTOR COOPERATIVO. OBJETO el cual nos indica:

El objeto social principal de las cooperativas, será concreto y constara en su estatuto social y deberá referirse a una sola actividad económica, pudiendo incluir el ejercicio de actividades complementarias ya sea de un grupo, sector o clase distinto, mientras sean directamente relacionadas con dicho objeto social.

Conforme con el art 28 de la ley orgánica de Economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario menciona sobre las “cooperativas de servicio”.

“son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismo que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.

Estatuto social de la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena aprobado en asamblea general de socios el 23 de marzo del 2013.

El Art. 3 del estatuto social de la cooperativa expresa lo siguiente:

OBJETO SOCIAL la cooperativa tendrá como objeto social, la prestación del servicio de transporte en la modalidad de carga pesada y extra pesada con eficiencia y responsabilidad de conformidad con la autorización conferida por la autoridad de transporte y tránsito competente.

El Art. 4 del estatuto social de la cooperativa expresa lo siguiente:

ACTIVIDADES sin perjuicio de las actividades complementarias que le fueren autorizadas por la Superintendencia de Economía popular y Solidaria, la cooperativa podrá efectuar todo acto o contrato lícito, tendiente al cumplimiento de su objeto social, especialmente, los siguientes:

- 1.- adquirir, administrar, arrendar, enajenar, importar y exportar, toda clase de bienes muebles, inmuebles, vehículos, necesarios para el cumplimiento de su objeto social.
- 2.- fomentar el desarrollo cultural, social y moral de sus socios.
- 3.- brindar asesoramiento y asistencia técnica a sus socios.
- 4.- crear por si misma o contratar de preferencia con entidades del sistema cooperativo o societario nacional o extranjero líneas de crédito y seguros sobre los bienes y personas.
- 5.- crear la unidad de capacitación de especialización profesional y técnica para beneficio de sus socios.
- 6.- promover y cuidar el medio ambiente.
- 7.- promover la integración con organismos gremiales tendientes a fortalecer el sector.

8.- adquirir, construir, arrendar, o administrar estaciones de servicio, lubricadoras o vulcanizadoras.

9.- alquiler de bienes inmuebles de la cooperativa.

10.- cumplir con principios y valores universales del cooperativismo.

11.- planificar actividades de beneficio social o colectivo.

La cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena fundada el 02 de junio del 2000, con acuerdo ministerial No. 4850 del 11 de julio del 2001 e inscrita en el registro general de cooperativas con el número de orden 6719 del 05 de noviembre del 2004.

La primera reforma del estatuto, de cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena, con domicilio en el cantón la Libertad, provincia de Santa Elena fue el 28 de junio del 2010, y con la vigencia de la nueva ley de economía popular y solidaria , la SEPS superintendencia de economía popular y solidaria en cumplimiento de lo dispuesto por el primer inciso de la disposición transitoria primera de la ley orgánica de la economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario. Con ese antecedente mediante resolución No.SEPS-ROEPS-2013-000577 de fecha 02 de mayo del 2013 se dispuso:

Aprobar el estatuto de la cooperativa de volquetas Península de Santa Elena debidamente adecuado a la ley orgánica de la economía popular solidaria y del sector financiero popular y solidario, en cumplimiento a la primera disposición transitoria de la mencionada ley.

Así mismo se emitió el certificado de autorización para funcionar cuyo No. 204002317-0 de fecha 06 de febrero del 2015. En donde se hace constar que se ha cumplido los requisitos legales y reglamentarios, la superintendencia de economía popular y solidaria otorga el presente certificado de autorización de funcionamiento de la matriz de la cooperativa de volquetas Península de Santa Elena con domicilio en la provincia de santa Elena, Cantón la Libertad.

La ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial publicada en el registro oficial suplemento 398 del 07 de agosto del 2008, cuya última reforma o modificación se realizó el 31 de diciembre del 2014. Indica expresamente lo siguiente:

Art. 1.- la presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- la presente ley se fundamenta en los siguientes principios generales; el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de las personas bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la Concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 46.- el transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencias de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Art. 47.- el transporte terrestre de personas, animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, seguridad, calidad y tarifas equitativas.

La habilitación de los vehículos para poder trabajar, es decir el permiso de operación de la cooperativa fue emitida por parte de la Agencia Nacional de Transito el 08 de abril del 2013 según según resolución No. 005-CPO-024-2013-UAP-SE en donde constan 15 unidades habilitadas, posteriormente se emitieron varias resoluciones adicionales de incrementos de cupo que fueron obtenidas por el ingreso de varios socios nuevos a la operadora denominada Cooperativa de volquetas península de Santa Elena.

Art. 51.- del título II de los servicios de transporte, capítulo I de las clases de servicio de transporte terrestre. Indica lo siguiente:

Para fines de aplicación de la presente ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a). Público.
- b). Comercial.
- c). por cuenta propia.
- d). particular.

2.5 Variables de la Investigación.

Variable Independiente: Ingresos No Operacionales.

Son aquellos ingresos diferentes a los obtenidos por el desarrollo de la actividad principal de la empresa, ingresos que por lo general son ocasionados o que son accesorios a la actividad principal, contablemente estos ingresos se contabilizan en un grupo diferente a los ingresos

operacionales, desde el punto de vista financiero son tan importantes que la empresa puede decidir brindarle más atención e inclusive dedicarse a ello convirtiéndose posteriormente esos ingresos no operacionales en ingresos operacionales.

Variable Dependiente: La Rentabilidad.

Es la remuneración al capital invertido. Se expresa en porcentajes sobre dicho capital. Aplicado a un activo, es su cualidad de producir un beneficio o rendimiento, habitualmente en dinero.

CAPITULO III

METODOLOGIA

3.1 Presentación de la empresa.

Cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena, dedicada a la actividad de transporte de carga pesada por carretera, alquiler de camiones y maquinaria pesada, ente que es regulada por la superintendencia de economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario del ecuador.

Cooperativa fundada el 02 de junio del 2000 y con vida jurídica desde el 11 de julio del 2001 según acuerdo ministerial no. 4850, e inscrita en el registro general de cooperativas con el número de orden 6719 del 05 de noviembre del 2004.

La cooperativa tendrá como objeto social, la prestación del servicio de transporte en la modalidad de carga pesada y extra pesada con eficiencia y responsabilidad, con la conducción de choferes profesionales, en vehículos tipo volquetas y tráiler.

Misión.

Cumplir con el objeto social por la cual fue creada, aplicando los principios del cooperativismo para dar mejoras a sus asociados y a la comunidad en general a través del servicio de transporte de carga pesada a nivel nacional.

Visión.

Llegar a convertirse en una empresa a la vanguardia del desarrollo institucional y ser conocida a nivel nacional por ser nuestra actividad una de los factores que influyen a la producción como es el sector del transporte de cargas y mercancías.

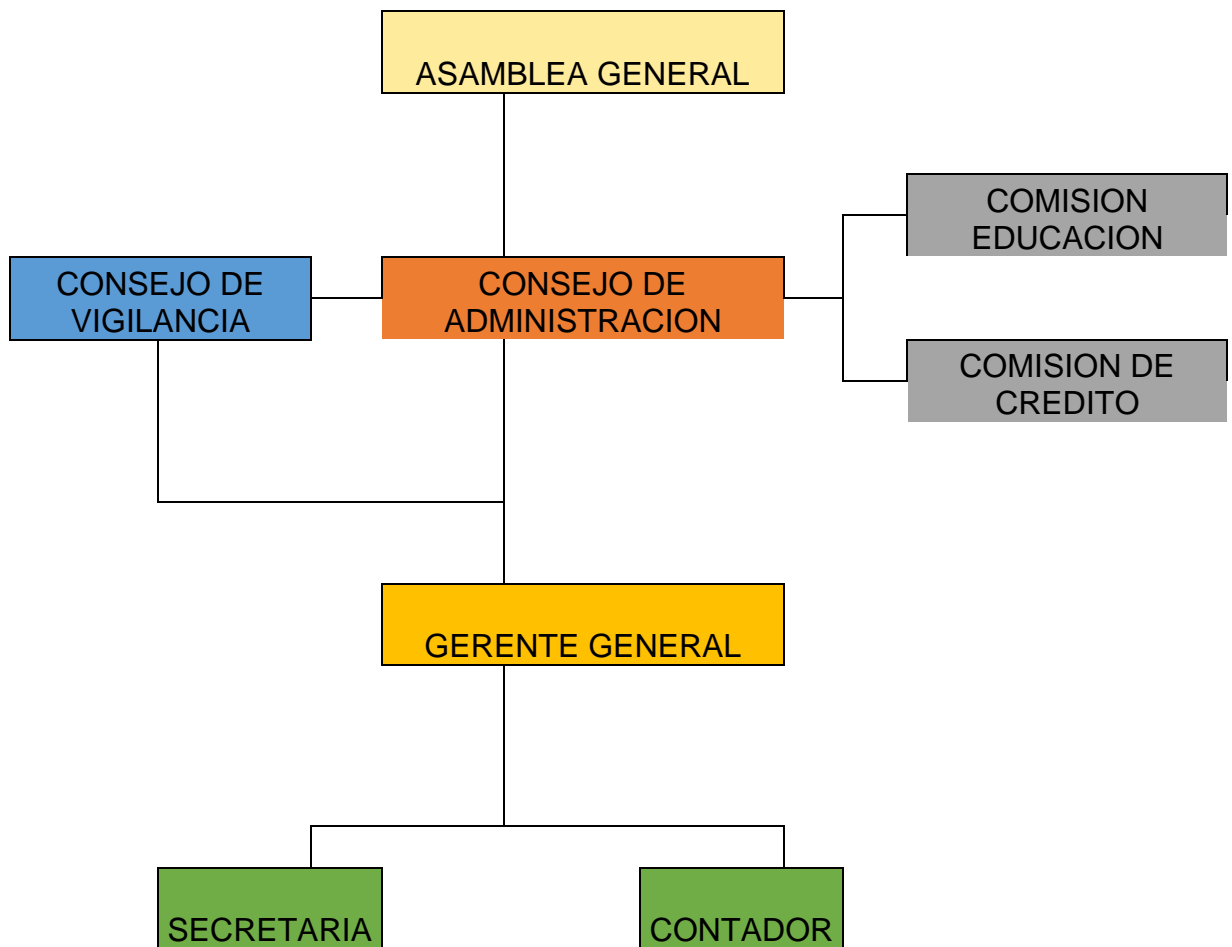
Lema.

Fuerza, unión y trabajo.

Organigrama administrativo.

La estructura organizativa se lo puede demostrar a través del siguiente organigrama institucional.

Grafico N.- 1



Elaborado por: Jorge Alberto Costales Holguín

Segmento de clientes.

La cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena ha mantenido relaciones comerciales con diferentes contratantes como son :

- Cm construcciones.
- Inmobiliaria Meridional s.a.
- Inmobiliaria Riviera s.a.
- Inmobiliaria Balcomsa s.a

- Emuvial Santa Elena.
- Gobierno provincial de Santa Elena.
- Requivial s.a.
- Ing. Carlos Péndola.
- Pacifpetrol .
- Ing. Galo Ordoñez.
- Alfaredes s.a

3.2 Diseño de la investigación.

La presente investigación se efectuara bajo la modalidad de investigación de campo apoyada y sustentada en una investigación documental, a través de las cuales se obtendrá teorías, información, y resultados del análisis financiero de las causas que han originado la disminución de los ingresos no operacionales de la cooperativa de transporte de volquetas península de santa Elena y su repercusión en la rentabilidad económica a corto, mediano y largo plazo.

En la investigación de campo los datos se recolectan directamente de la realidad donde ocurren.

La modalidad que conduce la investigación es de proyecto factible, es decir un proyecto que debe ser aplicado y que su desarrollo va a determinar su optimización en cuanto a la buen aplicación de las directrices, por ser un modelo operativo viable, al contar con un ordenamiento jurídico ecuatoriano y una vasta doctrina del cooperativismo que proyecta a desarrollar una economía sustentable para lograr el buen vivir.

3.3 Tipos de investigación.

De acuerdo a los tipos de investigación, se determinan de manera descriptiva y explicativa, donde se pueden determinar los datos relevantes dentro del proceso de investigación:

3.3.1 Descriptiva.

Será el método aplicado ya que se busca encontrar una solución al problema planteado y por el lugar será de campo, además se utilizara adicionalmente información documental para respaldar los procesos ejecutados. La investigación descriptiva se recolectara datos de manera cuantitativa para medir la información financiera y de manera cualitativa se unificara información adecuada para el trabajo de investigación.

Según Carlos Méndez determina que “los procesos de investigación, siempre se enfocaran en aplicar los tipos de investigación, en donde la forma más aplicable es la descriptiva, debido a que de la manera descriptiva se puede identificar las causas del problema así como las consecuencias que se detectan y que se pueden establecer los correctivos necesarios” (Lcdo. Carlos Mendez, 2010).

3.3.2 Explicativa.

Trata de describir, establecer y explicar las teorías que existen entre las variables estudiadas, y sirve para explicar cómo, cuándo, dónde y porque ocurre este problema. De manera minuciosa se debe establecer las causas de forma particular, desarrollando los indicadores de necesidad esenciales para el establecimiento de los lineamientos precisos para la solución de la problemática.

3.4 Población y muestra.

La población según Carlos Méndez es “un conjuntos de individuos que establecen una actividad en común y que su interrelación depende en la manera de cómo se desarrollan bajo un enfoque social, donde al momento de tomarlos, de ello se derivan las características esenciales” (Lcdo. Carlos Mendez, 2010).

De acuerdo a la población en la unidad de análisis se determinan a la parte

administrativo, donde se dirige en parte de Presidente, Secretarios y los Vocales principales, que son los que pueden brindar la información relevante en base a los procesos de investigación.

Cuadro N.- 1

POBLACION	
POBLACION	CANTIDAD
Presidente del Consejo de Administración	1
Presidente del Consejo de Vigilancia	1
Gerente general	1
Secretario de actas	1
Secretaria administrativa	1
Jefe de rutas	1
Contador	1
Auditor	1
Socios	32
Vocales principales	4
Vocales suplentes	6

Elaborado por: Jorge Alberto Costales Holguín.

3.5 Análisis Foda.

Dentro de la cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena así como en la mayoría de empresas y cooperativas existe las fortalezas, las oportunidades, las debilidades y las amenazas que las hacen vulnerables a un sin número de situaciones y problemas, pero también de este análisis se toman los correctivos necesarios y suficientes para sacar adelante a la empresa en este caso la Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena. a continuación el análisis Foda respectivo:

FORTALEZAS

- ❖ Doctrina y principios universales del cooperativismo y la nueva Constitución de la República del Ecuador (R.O. 449 del 20-Oct-2008).
- ❖ Creación de la ley de Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario (R.O. 444 del 10-Mayo-2011).
- ❖ El estado garantiza los derechos de los asociados.
- ❖ Concesión del permiso de operación según resolución No. 005-CPO-024-2013-UAP-SE.
- ❖ Máquina retroexcavadora propiedad de la cooperativa año 2005 marca Caterpillar.
- ❖ Participación activa de 25 socios con sus respectivos vehículos los mismos que han sido renovados por unidades nuevas.
- ❖ Reformas a la ley de tránsito (R.O. 407 de dic-2014) donde establece que la contratación de transporte sea exclusivamente con operadoras que tenga permiso de operación vigente.
- ❖ Ayuda permanente por parte de entidades estatales como son CFN, MTOP, SRI, SEPS, IEPS.

OPORTUNIDADES

- ❖ La creación reciente de la Provincia de Santa Elena, con varios proyectos de desarrollo y gran envergadura donde pueden darse oportunidades de brindar nuestro servicio a la comunidad peninsular aportando al progreso de la misma.
- ❖ La posibilidad de poder brindar a los socios y colaboradores de la cooperativa capacitación permanente relacionada a la ley y métodos de trabajo.
- ❖ La posibilidad de poder financiarnos la adquisición de nuevas máquinas para trabajos viales y de construcción.
- ❖ Posible conversión de cooperativa a compañía para poder incrementar socios con el objetivo de ser competitivo con más unidades y mayor participación de sus asociados.
- ❖ Abrir nuevas sucursales en otras provincias o sectores para abarcar más áreas de trabajo ya sea con entidades públicas y privadas.

- ❖ Poder conformar una comisión de trabajo permanente que lo integren profesionales en ingeniería y arquitectura para profesionalizar nuestro servicio en lo relacionado con la contratación.

DEBILIDADES

- ❖ La carencia de conocimiento sobre cooperativismo y la nueva ley orgánica de Economía popular y solidaria y del sector Financiero Popular y Solidario en los socios de la Cooperativa de Volquetas península de Santa Elena.
- ❖ Poco incentivo a la superación institucional, crecer como empresa para alcanzar beneficios en común.
- ❖ Falta de confianza de sus asociados hacia los directivos por experiencias pasadas, donde no ha existido transparencia en el manejo económico.
- ❖ Conformismo de parte de los socios y no pensar en la superación institucional
- ❖ Durante la vida institucional se ha brindado poca capacitación a los socios y colaboradores.
- ❖ Falta de relaciones humanas.
- ❖ La competencia desleal por parte de socios que tiene vehículos particulares prestando el mismo servicio que las unidades de la cooperativa, además de socios que poseen también máquinas excavadoras creando una competencia desleal interna.

AMENAZAS

- ❖ Falta de motivación personal de los socios de la cooperativa de volquetas Península de Santa Elena para lograr grandes metas.
- ❖ Desacuerdos dentro del directorio por malos entendidos.
- ❖ La competencia desleal que existe en la cooperativa.
- ❖ Desinterés de sus socios por encaminar una visión progresiva para toda la institución y sus familias.
- ❖ Conformismo de gran parte de sus socios.
- ❖ La creación indiscriminada de más compañías de transporte de carga

pesada a nivel provincial y nacional, creando la sobre oferta del servicio prestado, abaratándose los precios y generando pocos ingresos a los transportistas y como consecuencia el no poder cumplir sus obligaciones financieras con la banca y otros.

- ❖ Que al transportista organizado se le elimine los beneficios como choferes profesionales.
- ❖ El no poder pagar las deudas con la CFN, entidad que financio la renovación de todas las unidades de la cooperativa ya que por falta de trabajo y falta de control de las autoridades de la ANT y CTE existe la informalidad desmesurada y atrevida.

3.6 Técnicas de la investigación.

Es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, tomar información y registrarla para su posterior análisis. La observación es elemento fundamental en toda investigación. Si en el proceso de investigación existe un adecuado proceso de observación los resultados van a ser exitosos.

3.6.1 Encuesta.

Es una técnica que recopila información de las personas, ha sido usada y sigue utilizándose para múltiples propósitos, algunos autores, por no decir todos, la utilizan para conocer factores que están en la duda o llegar a corroboraciones. Las encuestas utilizan para acumular información sobre investigación los llamados cuestionarios.

Las características que la encuesta debe medir se relacionan a continuación:

1. Cumplimiento de horas de viaje.
2. Calidad de servicio de transporte pesado.
3. Entrega de producto sin novedad.
4. Cumplimiento de normas/procedimientos/políticas.

5. Cumplimiento con la entrega de documentación completa.
6. Cumplimiento del proveedor con Logística de inversa.
7. Comunicación oportuna de imprevistos.
8. Cumplimiento de la demanda.
9. Amabilidad del trato del chofer con las agencias.
10. Lealtad de servicio.

3.6.2 Procedimiento de la investigación.

Para realizar este trabajo de investigación se utilizaron las técnicas de la observación y de la encuesta, para lo cual se elaboró el instrumento de 10 preguntas, se la aplico al personal de la empresa. Para la técnica de la observación se elaboró una guía de observación dirigida.

Para la tabulación de los resultados se utilizó el utilitario de Excel, elaborando cuadro y figura de las preguntas de la entrevista.

Para la técnica de la observación se analizó el instrumento de la guía utilizada en varias sesiones a fin de ir conociendo y unificando información para la sistematización.

3.6.3 Procesamiento y análisis de los resultados.

Una vez que se han obtenido las informaciones relevantes en base a lo que proporciona la encuesta, se determinan un procesamiento de datos y analizar los mismos, lo que se realizara por medio del valor porcentual de participación, y que se utiliza Microsoft Excel 2013 para poder procesar cada pregunta por medio de un diagrama de pastel, donde visualmente se puede determinar los indicadores de necesidad.

Se puede prever que los resultados por parte de los socios serán relevantes y por ende se considera la parte de establecer la manera de aplicar los correctivos para identificar las situaciones que serán motivo de los correctivos necesarios.

CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS

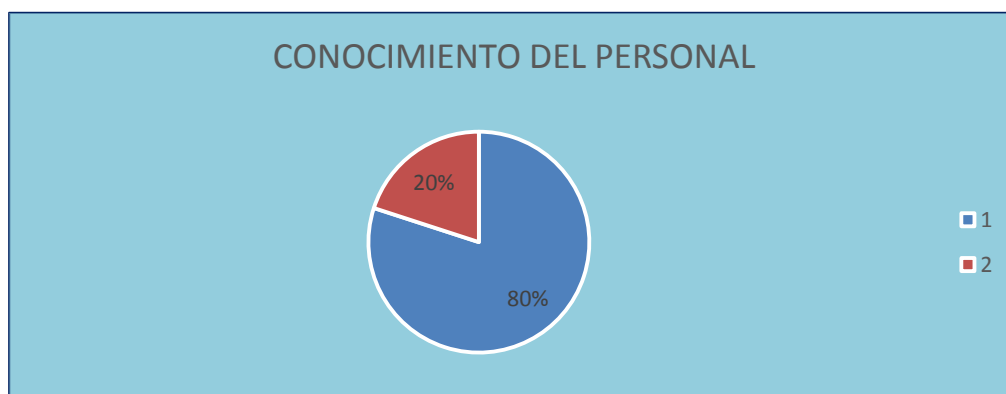
1.- ¿El personal de la cooperativa tiene pleno conocimiento sobre las actividades propias de la empresa?

Cuadro N.- 2

CONOCIMIENTO DEL PERSONAL			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	40	80%
2	NO	10	20%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Grafico N.- 2



Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Análisis.

Según la encuesta el 80% de los consultados consideran que el personal de la cooperativa es decir empleados si tienen conocimiento sobre las actividades propias de la cooperativa y un 20% considera que no. Esto demuestra que la mayoría si tiene conocimiento del funcionamiento de la institución, sin embargo ese 20% faltaría por hacer correctivos.

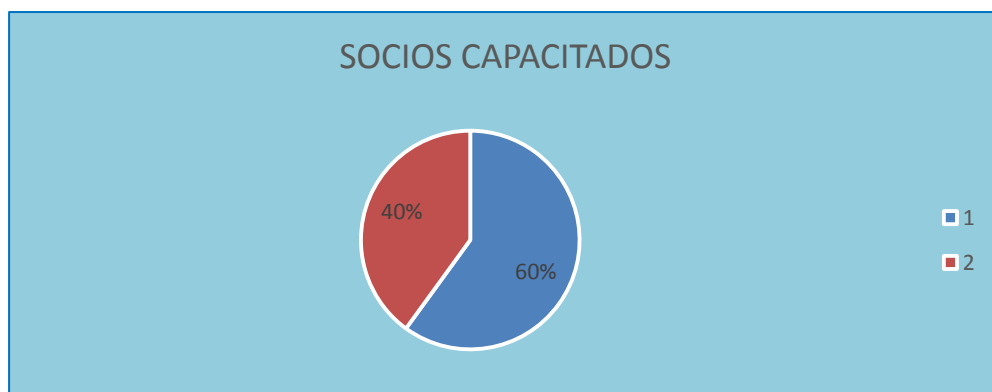
2.- Los socios están lo suficientemente capacitados para organizar grupos de trabajo?.

Cuadro N.- 3

SOCIOS CAPACITADOS			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	30	60%
2	NO	20	40%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Grafico N.- 3



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis.

El 60% de los encuestados socios y colaboradores de la institución consideran que si están capacitados para organizar grupos de trabajo y un 40% no están capacitados. Lo que demuestra que a los socios les falta mayor capacitación ya que el 60% si puede realizar esta actividad de organizar grupos de trabajo. Y el restante la cooperativa deberá tomar acciones para dar charlas a socios ya que en la actividad de carga pesada hay que ser líder, por eso es importante que el 100% de sus asociados tengan esa capacidad de hacer frente al trabajo.

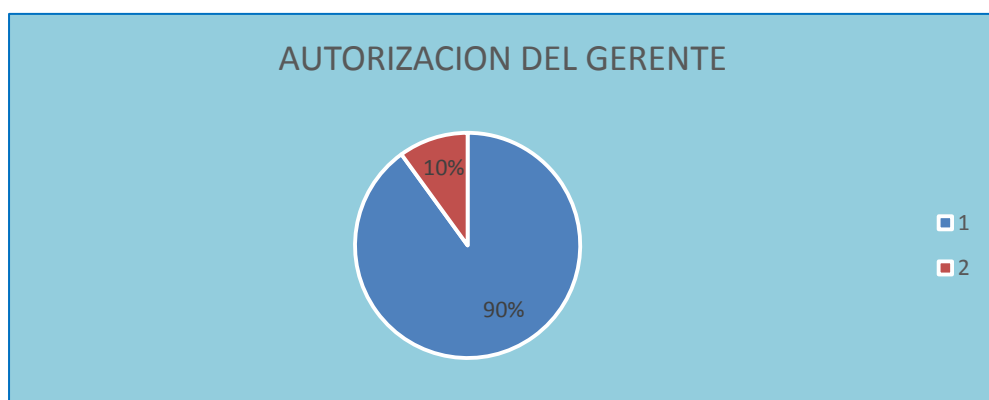
3.- El gerente de la cooperativa tiene la autorización correspondiente para negociar los contratos?

Cuadro N.- 4

AUTORIZACION DEL GERENTE			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	45	90%
2	NO	5	10%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Grafico N.- 4



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis.

Según la encuesta el 90% de los consultados opinan que el gerente de la cooperativa si tiene la autorización correspondiente para negociar los contratos a pesar de que la ley le faculta hasta cierto monto, y un 10% dicen que no tiene autorización. Esto se debe a ciertas circunstancias que ha tenido que pasar la cooperativa que no han sido ocasionadas por el gerente sino al contrario por la falta de interés de varios socios. En sentido general la autorización del gerente está siendo aprobada en un 90% en un cargo donde no se puede tener satisfecho a todos.

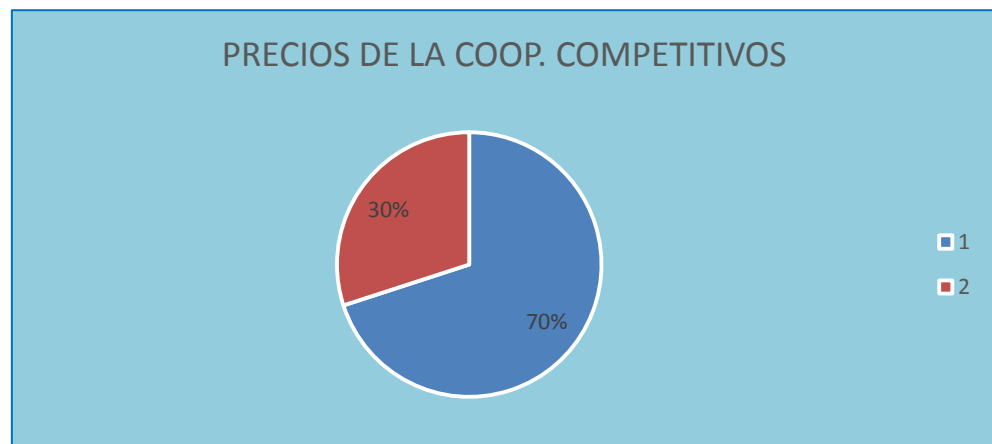
4.- los precios y cotizaciones que maneja la cooperativa son competitivos?.

Cuadro N.- 5

PRECIOS DE LA COOP. COMPETITIVOS			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	35	70%
2	NO	15	30%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 5



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis. El 70% de los socios, colaboradores encuestados y clientes de la cooperativa consideran que los precios referénciales que tiene la cooperativa con lo relacionado al transporte y maquinaria si son competitivos y el 30% dicen que no son competitivos por ser muy altos. Este tema tiene mucho que ver con el mercado y tanto la ley de oferta y demanda pone los precios claro está que en esta modalidad de trabajo hay una base referencial del cual la cooperativa considera todos los factores e inconvenientes que pueda suscitarse pero sin son competitivos en un 70%. Para solucionar ese 30% se tendría que realizar un nuevo estudio de mercado para saber si se podría ajustar o no dichos precios.

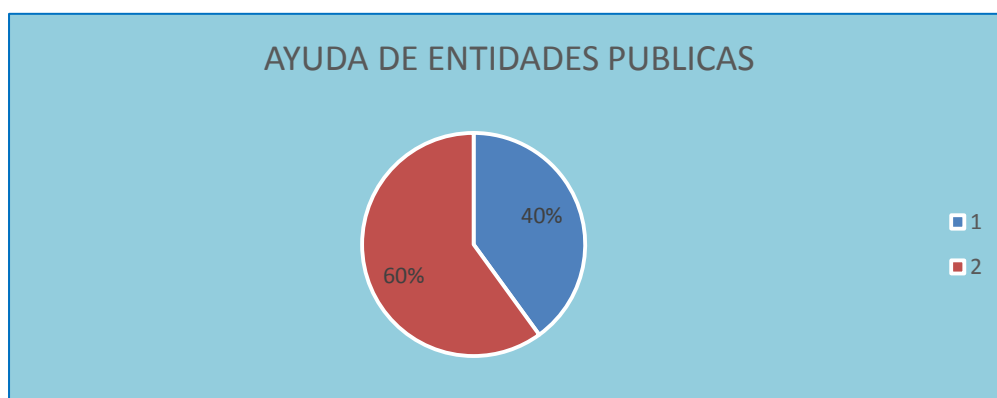
5.- La cooperativa ha recibido ayuda del ministerio de transporte y obras públicas concerniente a la generación de trabajo?

Cuadro N.- 6

AYUDA DE ENTIDADES PUBLICAS			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	20	40%
2	NO	30	60%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 6



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis.

Este análisis nos dice que el 60% de los encuestados socios, colaboradores, choferes sostienen que las entidades públicas como el ministerio de transporte y obras públicas no nos han ayudado a solucionar los problemas que tiene la transportación pesada como. La informalidad, falta de control de las compañías constructoras, los subcontratistas que contratan vehículos de otras provincias para trabajar. El 40% dicen que si nos han ayudado las entidades públicas en este caso el ministerio de transporte y obras públicas MTOP.

6.- El local y oficina de la cooperativa cuenta con implementos necesarios para su funcionamiento?.

Cuadro N.- 7

OFICINAS ADECUADAS			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	45	90%
2	NO	5	10%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 7



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis. El 90% de los encuestados socios, colaboradores, choferes, clientes opinan que la oficina de la cooperativa si son adecuadas y cuenta con todas las facilidades para realizar sus actividades con normalidad. Mientras que el 10% dicen que les falta más espacio. Sobre este tema la oficina de la cooperativa está ubicada en una zona llamada zona industrial y no hay mucho espacio como para parquear una flota de 25 volquetas además que esta anexa a la vía principal Santa Elena donde el tráfico vehicular es muy alto.

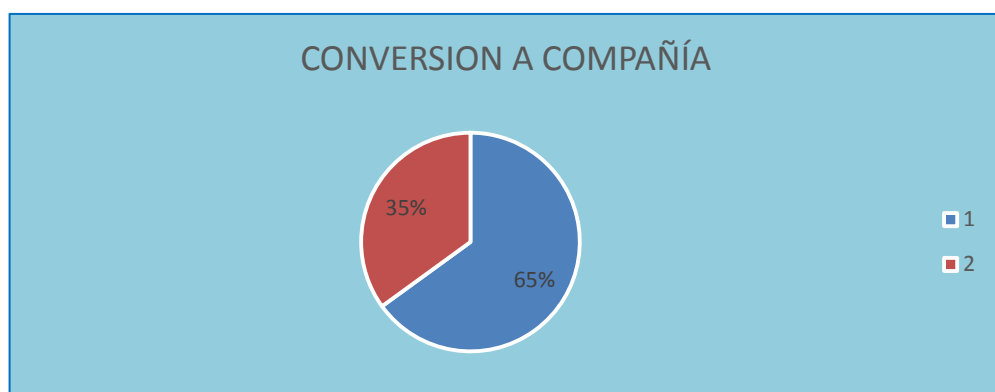
7.- Los socios decidirán sobre la posible conversión de cooperativa a compañía?.

Cuadro N.- 8

CONVERSION A COMPAÑÍA			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	33	65%
2	NO	17	35%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 8



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis. Este es un tema delicado del cual se ha consultado y un 65% dice que si se debería hacer el trámite para la conversión de cooperativa a compañía y un 35% dicen que no que siga como cooperativa. Una gran parte de los socios de la cooperativa tiene adicionalmente vehículos particulares de carga pesada aparte del vehículo que está registrado en la cooperativa. Por lo que si se resuelve hacer la conversión se podría registrar al resto de vehículos con un mismo socio haciéndonos más fuertes con más vehículos.

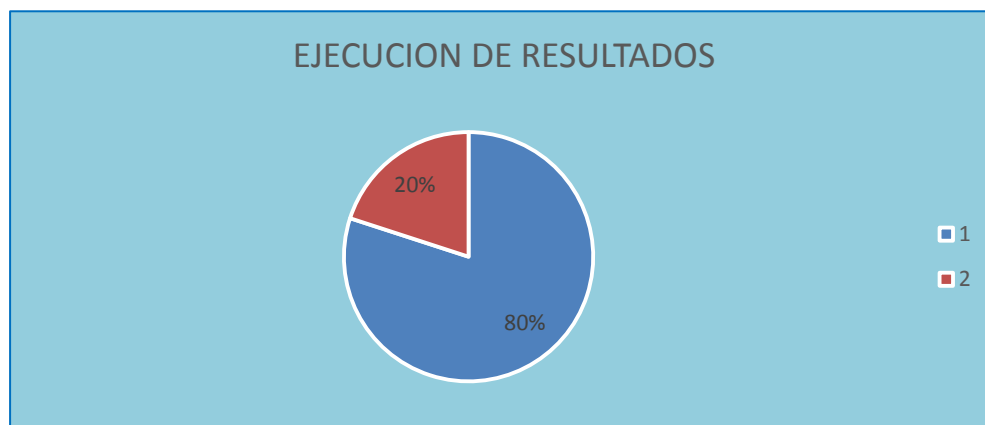
8.- Usted considera conveniente que entregados los resultados financieros y mejoras sobre la rentabilidad de la Cooperativa de transporte de Volquetas Península de Santa Elena estas se ejecuten inmediatamente?

Cuadro N.- 9

EJECUCION DE RESULTADOS			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	40	80%
2	NO	10	20%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 9



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis. Según esta encuesta el 80% de los consultados indican que una vez entregados los resultados financieros sobre la rentabilidad de la Cooperativa estas se ejecuten inmediatamente ya que la institución lo necesita para seguir desarrollando sus actividades con este plan y un 20% indican que no se aplique ya que tienen cierto temor en las decisiones a futuro que se vayan a tomar porque son de tipo financiero y administrativo.

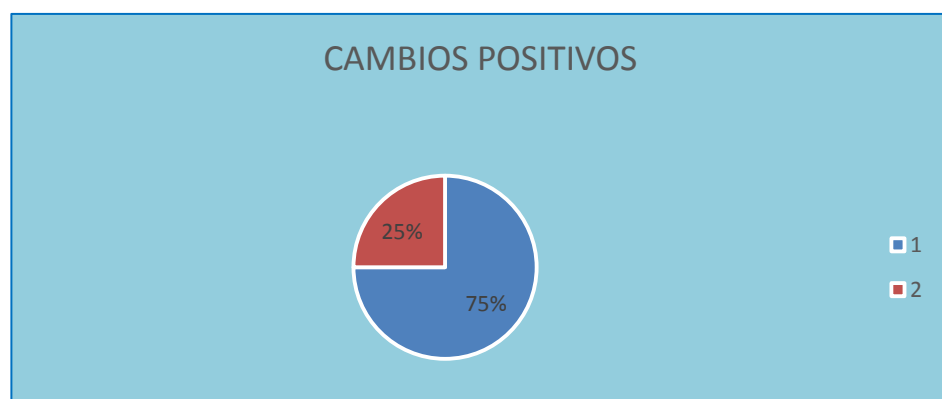
9.- Considera usted que el análisis de la rentabilidad de la Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena va a establecer cambios positivos?

Cuadro N.- 10

CAMBIOS POSITIVOS			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	38	75%
2	NO	12	25%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 10



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis. Según la encuesta el 75% de los consultados consideran que el plan de mejoras según el análisis de la rentabilidad de la Cooperativa si va a establecer cambios positivos y un 25% se muestra pesimista y poco entusiasmado. Este tema creemos que pasa por parte de ciertos socios por el poco interés mostrado a la institución, pero sabemos de qué tenemos que tomar decisiones y la gran mayoría si cree que habría cambios positivos.

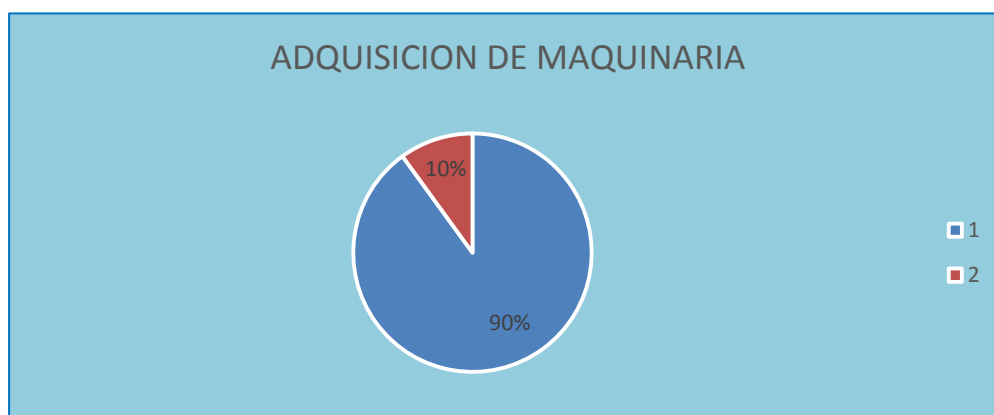
10.- Los socios aprobarían la adquisición de una nueva maquinaria para la cooperativa?.

Cuadro N.- 11

ADQUISICION DE NUEVA MAQUINARIA			
	Respuestas	Cantidad	Porcentaje
1	SI	45	90%
2	NO	5	10%
	Total	50	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 11



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Análisis.

Según esta encuesta el 90% de los consultados si está de acuerdo en que se adquiera nueva maquinaria y el 10% dice que no se adquiera más maquinas ya que la que tenemos está funcionando con normalidad.

Este tema cuya decisión es unánime es altamente delicada ya que si se aprueba adquirir lo preocupante es que los valores altos que se requiere para tal adquisición con lleva a solicitar créditos a la banca y como está la situación económica del país sería muy difícil. Lo que nos lleva a buscar

alternativas como repotenciar la maquina existente con fondos propios o adquirir una maquina usada en perfectas condiciones mecánicas para sacarle el mayor provecho.

Con la información proporcionada producto de la aplicación de las diversas herramientas y técnicas como la encuesta. Se procede a la elaboración integral del plan de mejoras el mismo que contiene los parámetros sobre los cuales se plantearan las estrategias por cada área y una vez analizados los resultados obtenidos al final del periodo se podrá determinar las áreas en las que la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena deberá fortalecer sus estrategias para cumplir con los parámetros óptimos de cada indicador financiero y así obtener mayor rentabilidad producto de los ingresos no Operacionales.

La información proporcionada por la administración de la cooperativa permite determinar en forma general las áreas en las que la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena va a plantear objetivos y estrategias para optimizar los resultados que genera la misma.

La información referente a la perspectiva financiera fue tomada del balance consolidado junto con los estados de resultados durante el año 2013- 2014, la información correspondiente a la perspectiva de clientes fue proporcionada por el detalle de cuentas por cobrar utilizado para la generación de la matriz de liquidez.

La perspectiva interna producto de información histórica de la cooperativa y otros datos similares. Las estrategias a aplicarse por la cooperativa deberán estar enfocadas a la optimización de recursos, de un correcto y eficiente plan de inversiones para visualizar los resultados por parte de la gerencia y los órganos de administración que tiene la cooperativa.

4.2 Plan de mejoras.

Como parte del sector financiero, popular y solidario del país la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena para los próximos seis meses deberá generar un ritmo de crecimiento, el mismo que se verá reflejado en los ingresos no operacionales por la prestación del servicio de alquiler de maquinaria vial y vehículos de carga pesada basada en los parámetros que a continuación se detallan:

- Optimización de los recursos administrativos basados a nuevos presupuestos a corto plazo.
- Autorización de un nivel endeudamiento con las instituciones financieras del país con montos y plazos debidamente proyectados y que puedan cumplirse, para eso se maneja tablas de cálculo financiera.
- Adquisición de maquinaria excavadora nueva o usada o repotenciación de la ya existente que nos dé la posibilidad de competir con las grandes compañías constructoras a nivel nacional.
- En cuanto al manejo de la liquidez de la cooperativa con una adecuada aplicación de estrategias y políticas relacionadas a la optimización de la liquidez se generaran los suficientes fondos para propiciar un incremento en la productividad de la cooperativa y la reducción de costos.
- Se llevara un control diario de los movimientos bancarios tanto de ingresos como egresos con la finalidad de emitir un reporte semanal sobre el cual se tomen medidas sobre pagos adelantados a proveedores o retención de los mismos para financiar pagos prioritarios.

- Se destinaran los excedentes de efectivo que resulten de las operaciones e ingresos no operacionales de la cooperativa hasta tener los recursos necesarios para el pago de obligaciones con las entidades financieras, así como obligaciones con el servicio de rentas internas, el instituto de seguridad social.
- Se otorgara crédito a los clientes conforme a la tabla de plazos montos que se establezca que vaya en concordancia con las tablas de amortización de las deudas que tenga la cooperativa por la inversión realizada.
- De acuerdo al diagnóstico efectuado bajo el análisis financiero, la cooperativa se encuentra en una fase inicial de iliquidez por cuanto recurre a constantes endeudamientos a corto plazo tomados de la cuenta de ahorros de la misma entidad, esto se toma para sustentar obligaciones que mantiene.
- De acuerdo con los movimientos generados por los ingresos no operacionales, se plantea la construcción de una sede social y patios de estacionamiento para disponer en un solo lugar de toda la maquinaria que pueda adquirir la cooperativa.
- De ser necesario se manejara el tema de conversión de la cooperativa a compañía constructora y de servicios para optimizar la rentabilidad. Todo esto basado a la legislación vigente en nuestro país para estos casos.

4.3 Cronograma de ejecución de acciones.

Cuadro N.- 12

N.-	ACTIVIDADES	DURACION	2 0 1 6						
			Ene	Feb	Mrz	Abr	May	Jun	Jul
1	Reunión de trabajo para analizar el status de la empresa	1							
2	Encuesta de la calidad de servicio de la empresa	1							
3	Tabulación de resultados y análisis de resultados	2							
4	Establecimiento de nuevos lineamientos para el plan de mejora	2							
5	Implementación del Plan de Mejoras	2							
6	Reunión de trabajo para analizar resultados de la aplicación de plan de mejora	2							
7	Retroalimentación para correcciones de posibles desviaciones								
	TOTAL								

Elaborado por: Jorge Luis Costales Holguín

4.4 Recursos.

Los recursos que se han utilizado dentro del proceso de este trabajo de investigación se lo puede determinar de la siguiente manera:

Se utilizaron recursos tecnológicos actualizados como herramientas de desarrollo de la investigación como utilitarios Word, Excel, power point, y otras herramientas.

Estos recursos han generado un costo aproximado de \$.200.00 dólares de los estados unidos de américa.

En cuanto a recursos humanos han participado varias personas que han facilitado la recolección de información como el presidente de la cooperativa, el gerente, el auditor, el contador y la secretaria de la cooperativa además de los asociados de la institución y familiares de los mismos.

Sobre los materiales utilizados se tomó papel, computadoras, impresoras, anillados, energía eléctrica para utilizar los equipos, además de movilización a diferentes sectores donde tomamos información ya sea en Guayaquil y Santa Elena lugar de mi residencia.

Se generaron costos indirectos al proyecto como pagos por servicios administrativos dentro de la cooperativa, la secretaria, teléfono, agua, luz, encomiendas, etc.

CONCLUSIONES

Con la aplicación del modelo y plan de mejoramientos de los ingresos no operacionales de la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena propuesto por mi persona, con el objetivo de optimizar los recursos no operacionales de la cooperativa y producto de la aplicación de las diversas herramientas proporcionadas por la cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena se obtienen las siguientes conclusiones:

A.- El sector del transporte de carga pesada en el que se desarrolla la cooperativa a pesar de los altos y bajos presentados en los últimos años, han presentado ciertos problemas de iliquidez pero se ha mantenido, por cuanto la cooperativa tiene grandes posibilidades de continuar y mejorar la tendencia de crecimiento con más rentabilidad que se genere.

B.- Con los servicios Adicionales que ofrece la cooperativa los cuales se complementan al transporte. constituyen ese valor agregado que puede

ayudar a ser una cooperativa mucho más rentable.

C.- La cooperativa de transporte de volquetas Península de Santa Elena, está dentro de un mercado de construcción vial en el que los últimos años ha repuntado por consiguiente es preocupación de la cooperativa estar a la vanguardia en la construcción vial y ser parte del desarrollo vial.

D.- El presente estudio permitirá coadyuvar al desarrollo ordenado de la Cooperativa de Transportes de volquetas Península de Santa Elena, aplicando nuevos procedimientos administrativos y financieros a fin de que mejore en cuanto a calidad, competitividad frente a otras empresas y su rentabilidad.

E.- La matriz FODA que estamos presentando ayudará a seleccionar las estrategias claves que requiere la empresa, luego de haberse analizado su ambiente interno y externo.

RECOMENDACIONES

- ❖ Se recomienda a los directivos de la cooperativa de transportes de transporte de volquetas Península de Santa Elena adoptar y aplicar el plan de gestión financiera y administrativa.
- ❖ Se recomienda socializar y ejecutar la estructura organizacional, Manual de funciones y Procedimientos para la cooperativa de transportes de volquetas Península de Santa Elena.
- ❖ Dar a conocer a todos los integrantes de la empresa la misión, visión, objetivos, políticas y estrategias, para lograr que todos trabajen en equipo y alcancen las metas propuestas.
- ❖ Es indispensable iniciar con una capacitación para los Directivos de la Cooperativa con el afán de que puedan tomar de una manera más acertada las decisiones y no causen un impacto negativo dentro de la empresa.
- ❖ Proporcionar cursos de capacitación, a los socios para que tenga un enfoque claro de los beneficios que posee la Cooperativa y se los

puedan transmitir a sus trabajadores.

- ❖ Se considera indispensable implementar estrategias promocionales que busquen la satisfacción de las necesidades y expectativas que tienen los clientes por el servicio de transporte y maquinaria ofertado. Lo que garantizará una mayor participación en el mercado y fortalecerá la imagen corporativa que la empresa busca obtener.
- ❖ Recomendar a la gerencia la necesidad de ubicarse en las cuatro tareas fundamentales esto es: la planificación, la organización, la dirección, el control.
- ❖ Se recomienda de ser posible previo a un acuerdo con pleno conocimiento de sus asociados llegar a transformarse a compañía anónima. Para así poder agrupar más vehículos que tienen los socios y hacer un solo grupo de trabajo.
- ❖ Con respecto a la maquinaria que es parte de la cooperativa se recomienda potenciarla al máximo ya que los costos y gastos financieros que surgiría por la adquisición de una nueva máquina excavadora son muy altos.

BIBLIOGRAFIA

- ✚ ARBOLEDA VÉLEZ, Germán; Proyectos, Formulación, Evaluación y Control, Colombia, AC Editores cuarta edición, 2001.
- ✚ CAZAR MONCAYO, Miguel; Manual General de Contabilidad Gubernamental, Quito, EDISIPE primera Edición, 2005.
- ✚ CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO. Manual de Auditoría de Gestión, Quito, publicado en R. O. 469, Acuerdo N° 031-CG.
- ✚ CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO. (2003). Normas Ecuatorianas de Contabilidad, Tomo II.
- ✚ MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y FINANZAS. (2006) Manual de Contabilidad Gubernamental, Quito.
- ✚ MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y FINANZAS. (2008) Normativa del Sistema de Administración Financiera, publicado R. O. N° 259, Quito.
- ✚ MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y FINANZAS. (2008). Normativa del Sistema de Administración Financiera publicado R. O. N° 259, Quito.
- ✚ (1997). revista de estudios cooperativos, 64.
- ✚ ENITH, a. d. (2011). analisis de los costos y la rentabilidad en la cooperativa de transporte nacional e internacional de carga pesada centinela sin relevo del canton huaquillas, periodo de enero a junio del 2011. analisis economico financiero en las cooperativas.
- ✚ GARCIA, k. y. (2012). tesis de ingenieria y finanzas (universidad nacional de loja) : analisis de rentabilidad del capital de trabajo en la cooperativa de transporte union cariamanga de la ciudad de loja provincia de loja del periodo 2009-2010.
- ✚ <http://www.monografias.com/trabajos89/analisis-economico-financiero-cooperativas/analisis-economico-financiero-cooperativas.shtml>"ixzz3eETQtWPs. (s.f.).
- ✚ nassir, i. c. (2011 2da. edicion capitulo 7-8-9). proyecto de inversion formulacion y evaluacion.
- ✚ nassir, i. c. (s.f.). la gran enciclopedia de economia.
- ✚ vacas, j. c. (s.f.). las sociedades cooperativas de transporte por carretera.

ANEXO 1

COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE VOLQUETAS PENINSULA DE SANTA ELENA

BALANCE GENERAL

AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013

ACTIVOS		PASIVOS	
ACTIVO CORRIENTE	113823,33	PASIVO CORRIENTE	74143,45
DISPONIBLE		ACREEDORES	
Cuenta Ahorro Bco. Bolivariano	11665,88	Cuentas por Pagar	3073,72
Cuenta Corriente Bco. Bolivariano	2962,04	Fenatrape	420,00
Cuentas por cobrar cuotas socios	20272,00	Liquidación de Transporte	62158,89
Cuentas por cobrar Cuota ingreso	3700,00	Pagos I.E.S.S.	71,81
Cuentas por cobrar Fenatrape	1220,00	Pagos S.R.I	665,32
Cuentas por cobrar Operación	1060,00	Ahorros	<u>7753,71</u>
Cuentas por cobrar Sede Social	1255,97		
Cuentas por cobrar Cert.Aportacion	1200,00		
Cuentas por cobrar Auditorias	160,00		
Documentos por Cobrar	1493,28		
Anticipos a empleados	1290,00		
Otras Cuentas por cobrar	3668,02		
Cuentas por cobrar clientes	32158,89		
Anticipos a proveedores	18326,72		
otros anticipos	<u>13390,53</u>		
ACTIVO NO CORRIENTE	59237,10		
PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO			
Maquinaria Caterpillar 320	62000,00		
Muebles y Enseres	1338,46		
Equipo de Oficina	878,88		
Equipo de Computación	2645,10		
Libros y Colecciones	25,00		
(-) Deprec.Acumulada muebles y equipo	-1150,34		
(-) Deprec.Acumulada maquina retro	<u>-6500,00</u>		
TOTAL ACTIVOS...	<u>173060,43</u>	TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	<u>173060,43</u>

FUENTE: Balances Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE VOLQUETAS PENINSULA DE SANTA ELENA
ESTADO DE RESULTADOS
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013

INGRESOS		845072,43
INGRESOS OPERACIONALES	766807,35	
Ingreso por ventas (transporte)	738457,35	
Ingreso por cuotas administrativas de socios	<u>28350,00</u>	
INGRESOS NO OPERACIONALES	78265,08	
Ingreso por cuotas extraordinarias	1200,00	
Ingreso por multas	1658,88	
Ingreso por otros ingresos vehículos particulares	3372,12	
Ingreso por Intereses bancarios	34,08	
Ingreso por alquiler de maquinaria	<u>72000,00</u>	
EGRESOS		844706,86
EGRESOS OPERACIONALES	771587,74	
Pagos por transporte de material pétreo	738457,35	
Sueldo del gerente y secretaria administrativa	9815,66	
Sueldo del contador	1800,00	
Sueldo de auxiliar contable	140,00	
Décimo tercer sueldo	593,50	
Décimo cuarto sueldo	106,00	
Gastos de alimentación, movilización y uniformes	2054,51	
Aportes al IESS	1093,26	
Gastos de Representación	1875,00	
Gastos por arriendo y publicidad	2087,60	
mantenimiento y reparaciones	295,00	
Materiales y suministros	816,07	
Impuestos, contribuciones y multas	292,15	
Servicios profesionales	850,55	
Servicios básicos	964,90	
provisión cuentas incobrables	3200,00	
Gastos varios e imprevistos	<u>7146,19</u>	
EGRESOS NO OPERACIONALES	65500,00	
Sueldo de operadores	16000,00	
Combustible	25000,00	
Mantenimiento y reparaciones	19000,00	
Otros gastos compra material	<u>5500,00</u>	
Depreciación de muebles y equipo de computación	1119,12	
Depreciación de equipos y maquinarias	<u>6500,00</u>	
EXCEDENTE AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013		365,57

Fuente; Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena AÑO 2013

COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE VOLQUETAS PENINSULA DE SANTA ELENA

BALANCE GENERAL

AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014

ACTIVOS		PASIVO CORRIENTE	
ACTIVO CORRIENTE		68492,33	21730,75
DISPONIBLE		ACREEDORES	
Cuenta Ahorro Bco. Bolivariano	12179,25	Cuentas por Pagar	7210,00
Cuenta Corriente Bco. Bolivariano	259,99	Fenatrape	0,00
Cuentas por cobrar cuotas socios	20244,75	Liquidación de Transporte	14064,94
Cuentas por cobrar Cuota ingreso	700,00	Pagos I.E.S.S.	80,33
Cuentas por cobrar Fenatrape	1175,90	Pagos S.R.I	375,48
Cuentas por cobrar Operación	300,00	Ahorros	<u>0</u>
Cuentas por cobrar Sede Social	500,00		
Cuentas por cobrar Cert.Aportacion	800,00		
Cuentas por cobrar Auditorias	40,00		
Documentos por Cobrar	580,00		
Anticipos a empleados	990,00	CAPITAL	98916,98
Otras Cuentas por cobrar	4870,26	Ahorro para Cert. Aportación	63051,41
Cuentas por cobrar clientes	17956,26	Reservas Legales	365,57
Anticipos a proveedores	0	Certificados de Aportación	<u>35500,00</u>
Retenciones 1%	<u>7895,92</u>		
ACTIVO NO CORRIENTE		52155,40	
PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO			
Maquinaria Caterpillar 320	62000,00		
Muebles y Enseres	1595,17		
Equipo de Oficina	1201,88		
Equipo de Computación	2645,10		
Libros y Colecciones	25,00		
(-) Deprec.Acumulada muebles y equipo	-2311,75		
(-) Deprec.Acumulada maquina retro	<u>-13000,00</u>		
TOTAL ACTIVOS...		<u>120647,73</u>	<u>120647,73</u>

FUENTE: Balances Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE VOLQUETAS PENINSULA DE SANTA ELENA
ESTADO DE RESULTADOS
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014

INGRESOS		172130,43
INGRESOS OPERACIONALES	119047,84	
Ingreso por ventas (transporte)	90697,84	
Ingreso por cuotas administrativas de socios	<u>28350,00</u>	
INGRESOS NO OPERACIONALES	53082,59	
Ingreso por cuotas extraordinarias	0,00	
Ingreso por multas	0,00	
Ingreso por otros ingresos vehículos particulares	966,67	
Ingreso por Intereses bancarios	115,92	
Ingreso por alquiler de maquinaria	<u>52000,00</u>	
EGRESOS		172130,43
EGRESOS OPERACIONALES	127830,67	
Pagos por transporte de material pétreo	90697,84	
Sueldo del gerente y secretaria administrativa	10650,00	
Sueldo del contador	1920,00	
Sueldo de auxiliar contable	350,00	
Décimo tercer sueldo	885,26	
Décimo cuarto sueldo	313,32	
Gastos de alimentación, movilización y uniform	614,20	
Aportes al IESS	1227,54	
Gastos de Representación	1310,00	
Gastos por arriendo y publicidad	7492,00	
mantenimiento y reparaciones	25,00	
Materiales y suministros	585,68	
Impuestos, contribuciones y multas	3267,86	
Servicios profesionales	1500,00	
Servicios básicos	1081,87	
provisión cuentas incobrables	4551,47	
Gastos varios e imprevistos	<u>1358,63</u>	
EGRESOS NO OPERACIONALES	44299,76	
Sueldo de operadores	13000,00	
Combustible	20000,00	
Mantenimiento y reparaciones	8000,00	
Otros gastos compra material	<u>3299,76</u>	
Depreciación de muebles y equipo de comp.	1161,41	
Depreciación de equipos y maquinarias.	6500,00	
EXCEDENTE AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014	<u>0,00</u>	0,00

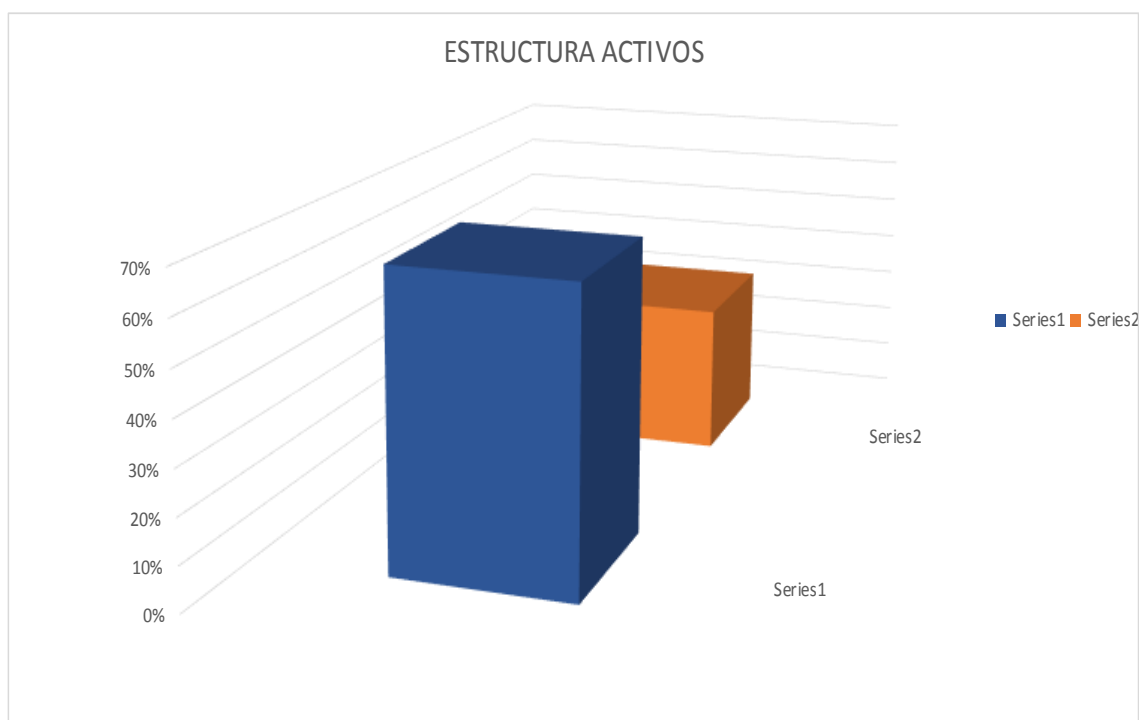
Fuente: Cooperativa de Transporte de Volquetas Península de Santa Elena AÑO 2014

Cuadro N.- 13

ESTRUCTURA FINANCIERA AÑO 2013		
ACTIVOS		
	PORCENTAJE	
1	66%	ACTIVO CORRIENTE
2	34%	ACTIVO NO CORRIENTE
	100%	TOTAL DE ACTIVOS

Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Grafico N.- 12



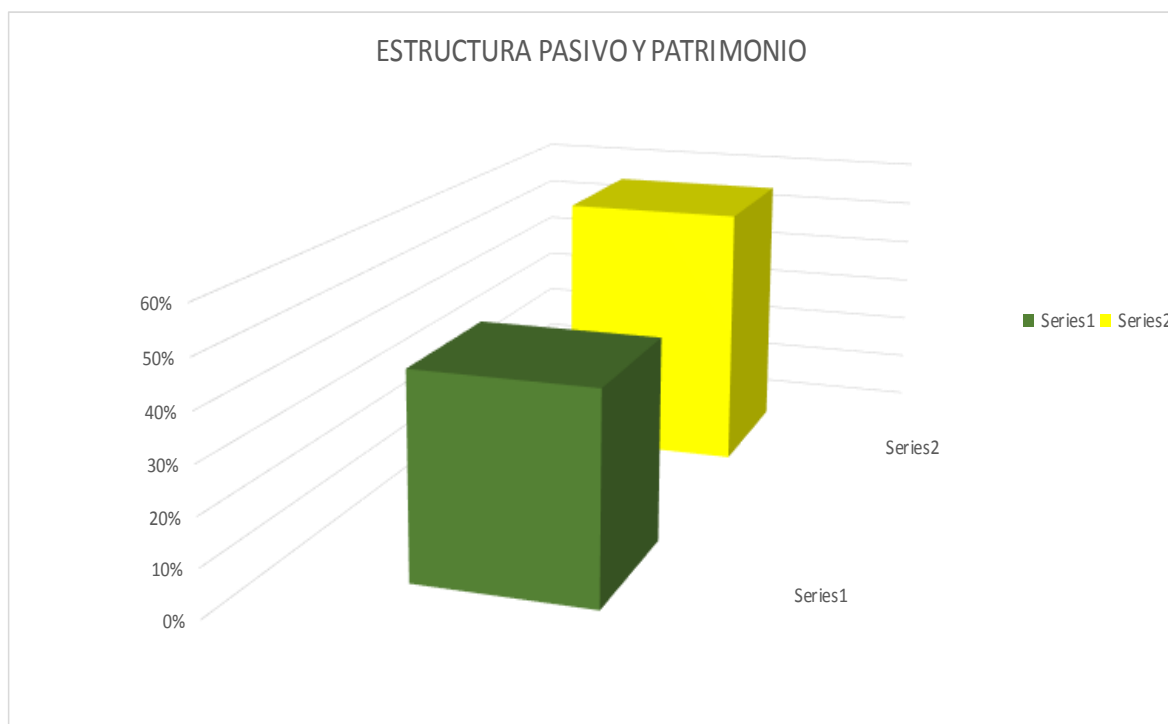
Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Cuadro N.- 14

ESTRUCTURA FINANCIERA AÑO 2013		
PASIVOS		
	PORCENTAJE	
1	43%	PASIVO CORRIENTE
2	57%	PATRIMONIO
	100%	TOTAL DE PASIVO + PATRIMONIO

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 13



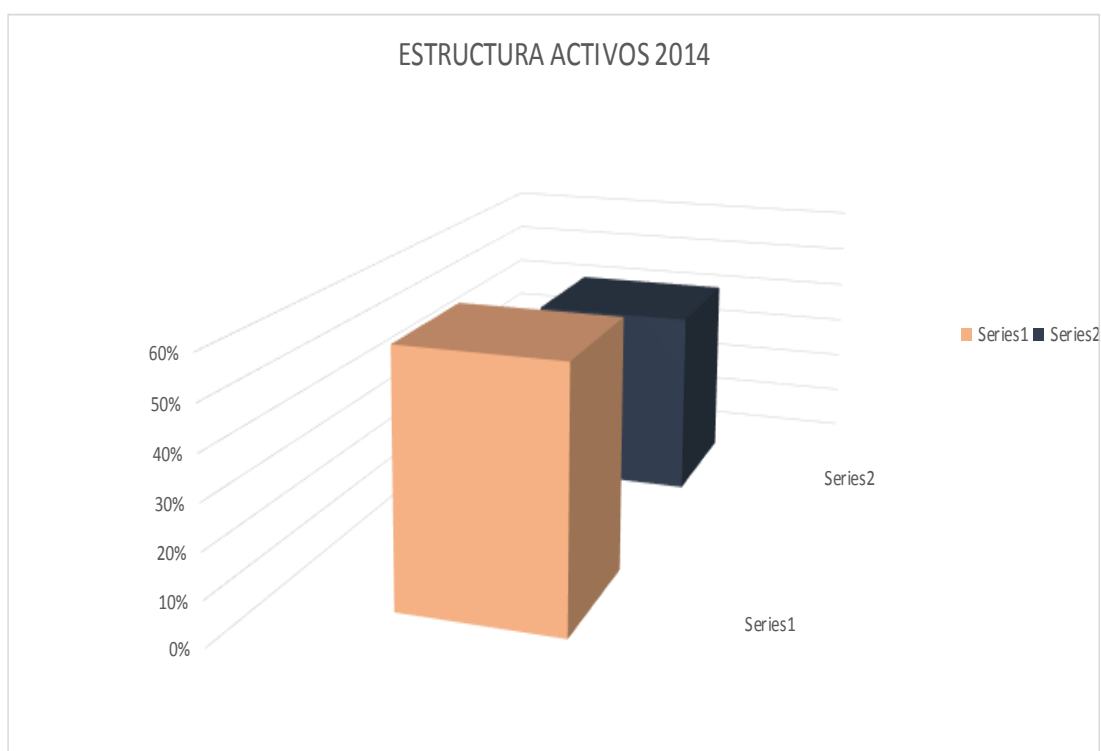
Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Cuadro N.- 15

ESTRUCTURA FINANCIERA AÑO 2014		
ACTIVOS		
	PORCENTAJE	
1	57%	ACTIVO CORRIENTE
2	43%	ACTIVO NO CORRIENTE
	100%	TOTAL DE ACTIVOS

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 14



Elaborado por: Jorge Costales Holguín

Cuadro N.- 16

ESTRUCTURA FINANCIERA AÑO 2014		
PASIVOS		
	PORCENTAJE	
1	18%	PASIVO CORREINTE
2	82%	PATRIMONIO
	100%	TOTAL DE PASIVO + PATRIMONIO

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 15



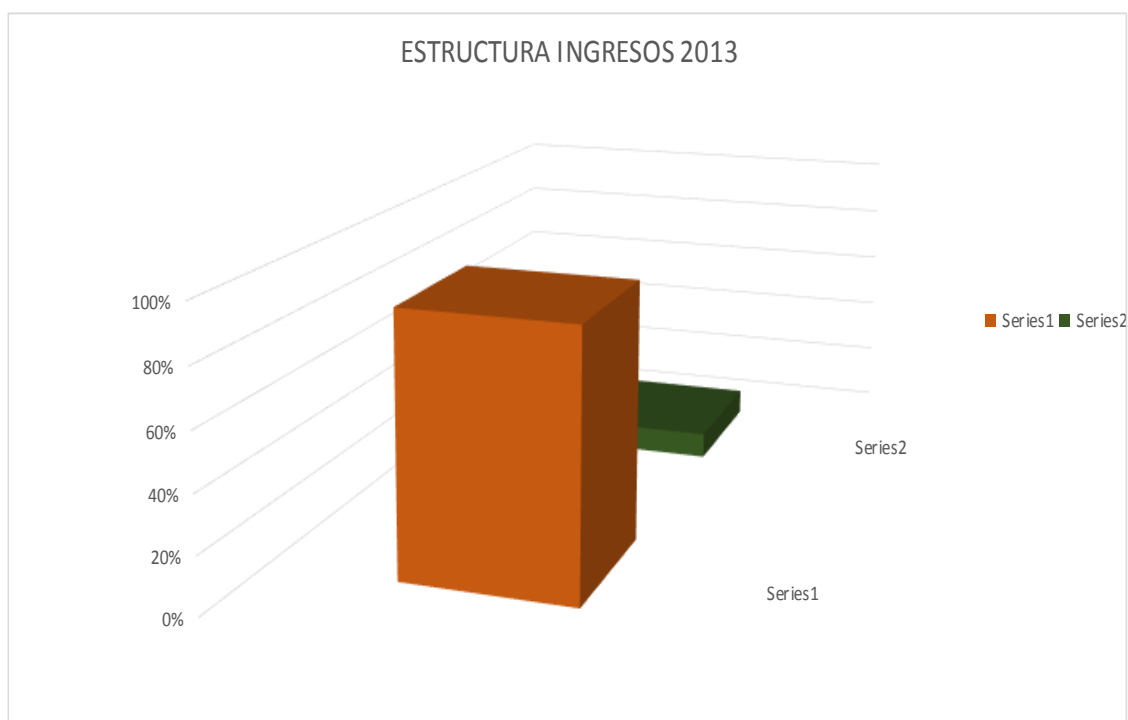
Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Cuadro N.- 17

ESTRUCTURA FINANCIERA AÑO 2013		
INGRESOS		
	PORCENTAJE	
1	91%	INGRESOS OPERACIONALES
2	9%	INGRESOS NO OPERACIONALES
	100%	TOTAL DE INGRESOS

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 16



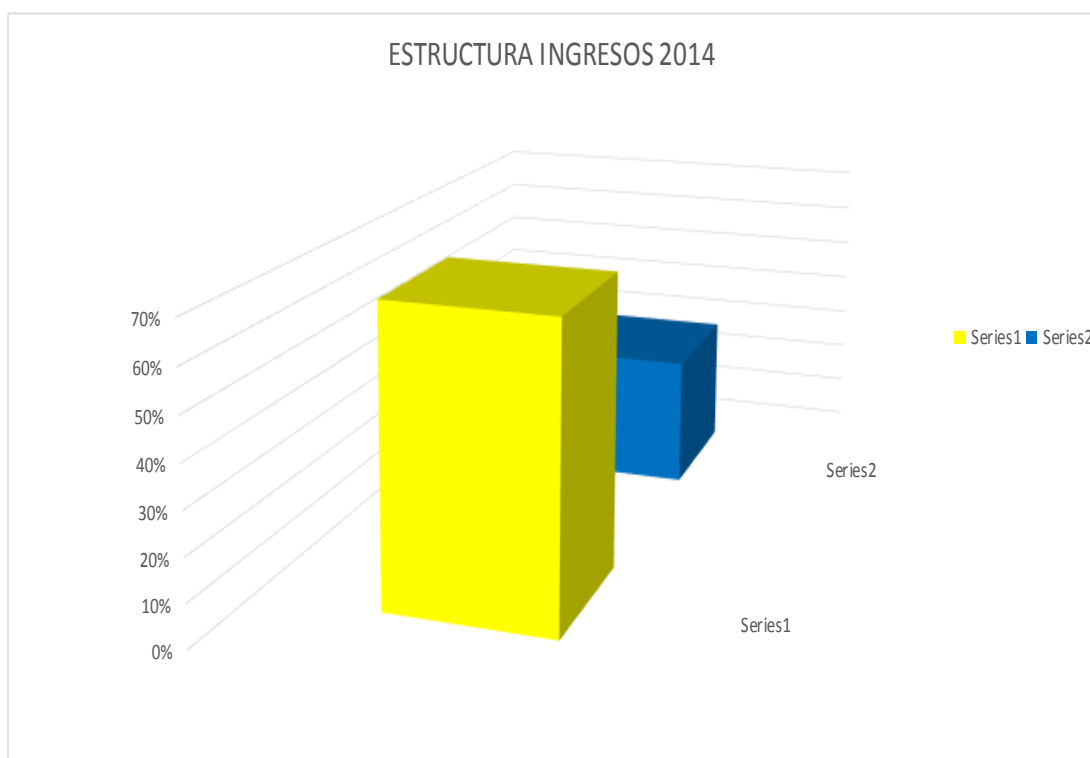
Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Cuadro N.- 18

ESTRUCTURA FINANCIERA AÑO 2014		
INGRESOS		
	PORCENTAJE	
1	69%	INGRESOS OPERACIONALES
2	31%	INGRESOS NO OPERACIONALES
	100%	TOTAL DE INGRESOS

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Grafico N.- 17



Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Cuadro N.- 19

CUADRO COMPARATIVO DEL ESTADO DE RESULTADOS 2013-2014

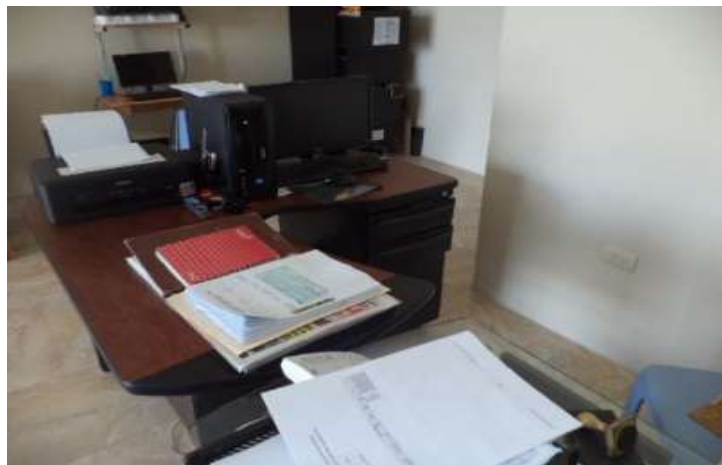
RUBROS	2013	%	2014	%
INGRESOS				
INGRESOS OPERACIONALES	766807,35	91%	119047,84	69%
INGRESOS NO OPERACIONALES	78265,08	9%	53082,59	31%
TOTAL INGRESOS	845072,43	100%	172130,43	100%
GASTOS				
GASTOS OPERACIONALES	772706,86	91%	127830,67	74%
GASTOS NO OPERACIONALES	72000,00	8%	44299,76	26%
	844706,86	99%	172130,43	100%

Elaborado por: Jorge Costales Holguín.

Cuadro N.- 20

RESUMEN CONSOLIDADO DE INGRESOS Y EGRESOS										
AÑO 2015										
DE ENERO A SEPTIEMBRE										
SALDO 31-12-14										259,99
DESCRIPCION	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	TOTALES
INGRESOS OPERACIONALES										
Cuotas administrativas	772,91	466,59	571,84	440,69	100,00	1892,63	26,34	295,00	664,73	5230,73
Pago de facturas	11964,41	17641,69	0,00	20352,77	4571,40	6506,83	5001,07	3156,65	5000,00	74194,82
INGRESOS NO OPERACIONALES										
Alquiler maquinaria	10080,59	820,00	900,00	0,00	2080,00	4000,00	6250,02	1882,90	7514,94	33528,45
Cert. Aportación	0,00	0,00	160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160,00
TOTAL INGRESOS	22817,91	18928,28	1631,84	20793,46	6751,40	12399,46	11277,43	5334,55	13179,67	113114,00
EGRESOS										
Pagos de volquetas	20612,00	16849,42	0,00	18306,80	4233,87	7528,25	5492,45	2279,01	6219,04	81520,84
Sueldo gerente	452,75	452,75	452,75	452,75	452,55	452,50	452,50	452,75	452,75	4074,05
Sueldo secretaria	316,92	316,92	316,92	316,78	0,00	167,15	499,00	320,55	320,55	2574,79
Pago de arriendo local	250,24	250,24	0,00	412,80	200,10	200,10	200,10	200,10	200,10	1913,78
Planilla de teléfono	38,01	37,86	45,08	40,26	42,52	0,00	89,14	45,50	36,17	374,54
Planilla de luz	37,53	31,60	38,13	77,54	0,00	0,00	92,72	23,33	15,82	316,67
Planilla del iess aportes	183,60	184,46	184,46	184,46	184,46	185,06	128,82	155,43	185,06	1575,81
fondo de reserva	29,16	71,14	71,14	71,14	71,14	71,74	71,14	71,14	71,74	599,48
Donaciones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	100,00
Honorarios contador	144,00	144,00	144,00	144,00	0,00	144,00	144,00	144,00	144,00	1152,00
Débitos SRI	704,84	508,38	226,75	36,94	260,76	87,91	98,16	0,00	355,24	2278,98
Débitos bancarios	0,60	0,60	2,80	90,60	0,60	6,96	251,22	0,00	4,45	357,83
Reposición caja chica	23,20	17,79	0,00	73,43	0,00	91,49	21,05	46,60	21,84	295,40
Pago fondos de reserva	0,00	790,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	790,00
Movilización y viáticos	0,00	0,00	50,00	0,00	15,00	0,00	0,00	25,00	0,00	90,00
Mantenimiento	0,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40,00
Fenatrape	0,00	0,00	40,00	0,00	0,00	0,00	200,00	0,00	0,00	240,00
Beneficios sociales	0,00	0,00	991,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991,33
Gastos cambio local	0,00	0,00	0,00	0,00	180,00	0,00	0,00	0,00	0,00	180,00
imprevistos	0,00	0,00	0,00	0,00	45,00	25,00	0,00	16,83	0,00	86,83
Material tablazo	0,00	0,00	0,00	0,00	592,00	2000,00	2000,00	0,00	0,00	4592,00
gasolinera Chalen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3000,00	50,00	0,00	0,00	3050,00
Devolución cta. Ahorros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	0,00	1092,17	2265,53	3957,70
Pago plan celular	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,37	18,55	0,00	39,92
gasolinera CLP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	381,85	500,00	455,20	1337,05
TOTAL EGRESOS	22792,85	19655,16	2603,36	20207,50	6278,00	14560,16	10193,52	5490,96	10747,49	112529,00
saldo al 30-09-15										844,99

OFICINA DE LA COOPERATIVA



FLOTA VEHICULAR

