



CAMPUS BOYACA

CARRERA: TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

DISEÑO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TECNOLOGO EN
CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

TEMA:

**PROPUESTA DE MEJORA AL PROCESO DE RECAUDACIÓN DE
CUOTAS DE LOS SOCIOS EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE
TRANSPLAYEROS SA**

AUTORA:

PALMA DÍAZ BETTY JESENIA

TUTOR:

ING. LUIS ALBERTO VILLEGAS YAGUAL M.A.E.

GUAYAQUIL, ECUADOR

2017

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO

CERTIFICACIÓN DE LA ACEPTACIÓN DEL TUTOR	i
DECLARACIÓN DE AUTORIA NOTARIADA	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
ÍNDICE GENERAL	v, vi, vii
ÍNDICE DE CUADROS.....	viii
ÍNDICE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE ANEXOS	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT.....	xii
REPORTE URKUND.....	xiii
CAPITULO I	1
ANTECEDENTES	1
1 SITUACIÓN CONFLICTO	2
2 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
4 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN	3
a. Variable Independiente.....	3
b. Variable Dependiente.....	3
5 EVALUACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
6 OBJETIVOS	4

	a. Objetivo general.....	4
	b. Objetivos específicos	5
7	JUSTIFICACIÓN	5
	CAPITULO II	7
	MARCO TEÓRICO	7
8	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	7
9	ANTECEDENTES REFERENCIALES.....	10
10	FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	14
11	VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN	47
	a. Variable Independiente.....	47
	b. Variable Dependiente.....	47
12	DEFINICIONES CONCEPTUALES	48
13	MARCO CONCEPTUAL	56
	CAPÍTULO III	59
	METODOLOGÍA	59
14	PRESENTACION DE LA EMPRESA	59
15	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	63
16	POBLACIÓN O UNIVERSO	67
17	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	69
18	TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	74
	CAPÍTULO IV.....	75
	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	75
19	ANALISIS DE LA ENTREVISTA APLICADA.....	75
20	PLAN DE MEJORAS	77

21	CONCLUSIONES.....	86
22	RECOMENDACIONES.....	87
23	BIBLIOGRAFÍA.....	88
24	LINKOGRAFÍA.....	92
25	ANEXOS	93

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1. Población.....	68
Cuadro N° 2. Muestra.	69
Cuadro N° 3. Propuesta de mejora Nª 1.....	77
Cuadro N° 4. Propuesta de mejora Nª 2.	78
Cuadro N° 5. Propuesta de mejora Nª 3.	79
Cuadro N° 6. Propuesta de mejora Nª 4.	80
Cuadro N° 7. Propuesta de mejora Nª 5.	81
Cuadro N° 8. Propuesta de mejora Nª 6.	82
Cuadro N° 10. Presupuesto de recaudación – Propuesta.....	84
Cuadro N° 11. Cuadro comparativo de Presupuesto por recaudación actual y proyectado.	85

ÍNDICE FIGURAS

Figura N° 1. Organigrama de la Compañía de Transporte
Transplayeros SA.61

Figura N° 2. Funciones y competencias del personal de la Cia.
Transpayeros SA.62

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo N°1 Autorización para proporcionar información para fines educativos.....	93
Anexo N° 2 Recaudación de cuotas 2016.....	94
Anexo N° 3 Fotografías del proceso de Chatarrización vehicular	95



TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnóloga en
Contabilidad y Auditoría.**

TEMA

**PROPUESTA DE MEJORA AL PROCESO DE RECAUDACIÓN DE
CUOTAS DE LOS SOCIOS EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE
TRANSPLAYEROS SA**

Autora: Palma Díaz Betty Jesenia

Tutor: Ing. Luis Alberto Villegas Yagual M.A.E

RESUMEN

La presente investigación se realiza con el fin de Proponer mejoras al proceso de recaudación de las cuotas de los socios para incrementar los ingresos en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, debido a que con los ingresos mensuales de la Compañía no se logra cubrir en su totalidad las deudas y sus obligaciones económicas.

Con lo antes mencionado se ha realizado el respectivo análisis del proceso de recaudación de las cuotas, basándose en la técnica de investigación elaborada, como es la entrevista al Gerente de la Compañía, para conocer los procedimientos y gestiones que se han asignados para la recaudación del aporte que es fundamental para el crecimiento económico en la organización.

Una de las conclusiones definidas es que el proceso actual de la recaudación al parecer se ha realizado de manera incumplida ya que los socios no cancelan a tiempo.

Ingresos

Recaudación

Proceso

Cuentas por cobrar



ACCOUNTING AND AUDIT TECHNOLOGY

Project prior to obtaining the title of: Technologist in Accounting and Auditing.

Topic

PROPOSAL FOR IMPROVEMENT TO THE PROCESS OF COLLECTION OF QUOTAS OF THE PARTNERS IN THE COMPANY OF TRANSPORT TRANSPLAYEROS SA

Author: Palma Diaz Betty Jesenia

Thesis advisor: Ing. Luis Alberto Villegas Yagual M.A.E

ABSTRACT

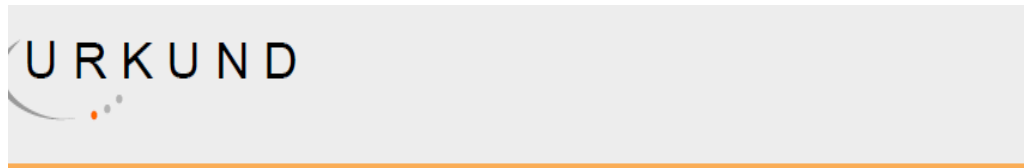
The present investigation is carried out with the purpose of Proposing improvements to the process of collection of the quotas of the partners to increase the revenue in the Company of Transport Transplayeros SA, because with the monthly revenues of the Company it is not possible to cover in its totality Debts and their economic obligations.

With the aforementioned, the respective analysis of the collection process of the quotas has been carried out, based on the research technique developed, such as the interview with the Company Manager, to know the procedures and procedures that have been assigned for the collection of the Contribution that is fundamental for the economic growth in the organization.

One of the definite conclusions is that the current process of collection seems to have been carried out in an unfulfilled manner since the partners do not cancel on time.

Economic income	Collection	Process	Accounts Receivable
------------------------	-------------------	----------------	----------------------------

Reporte Urkund



Urkund Analysis Result

Analysed Document: PROYECT. BETTY PALMA - URKUND.docx (D25505121)
Submitted: 2017-02-05 19:28:00
Submitted By: yessyesenia92@hotmail.com
Significance: 7 %

Sources included in the report:

1427377304_tesis 06 03 2015 editado.pdf (D13742103)
tesis final.docx (D14306667)
EXA GALARZA UTM PRESUPUESTO.docx (D15912654)
revolucion francesa.docx (D11141845)
TESIS DE ANA MARIA PONTON.docx (D14162506)
<https://prezi.com/oqgz4igj90qo/perspectiva-teorica/>
<http://www.economistasmurcia.es/pdfs/cuadernoinvestigacion/Cuaderno%20N%C2%BA%203.pdf>

Instances where selected sources appear:

17

CAPITULO I

ANTECEDENTES

La Compañía de Transporte Transplayeros SA, Ubicada en el Cantón Playas en la Av. Sixto Chang, constituida el 05 de noviembre del 2010, su actividad principal es de Transporte Carga Liviana por Carretera.

Presentemente se encuentra gestionada por el Sr. Daniel Pezo Palma – Gerente de la Compañía, quién lleva 6 años en la administración, durante este periodo administrativo se acogió al programa de Chatarrización de vehículos viejos y deteriorados, denominado Plan Renova.

En la administración del Sr. Daniel Pezo – Gerente General se suscitan un sinnúmero de novedades que afectan de manera directa la recaudación o aporte de los socios, aportes que sirven para que las actividades económicas se desarrollen normalmente en la institución. Esto significa que las incorporaciones económicas por recaudación de cuotas no llegan al 100%, es decir mensualmente se debía de recaudar \$ 220,00 el cual al año debería encontrarse en caja \$ 2640,00, Esto quiere decir que el porcentaje de mora asciende al 39.77% que en valores monetarios representa \$ 1050.00 dólares no cobrados.

El motivo por el cual no se recauda totalmente lo estipulado debido al desinterés de los socios, flexibilidad de parte de la gerencia para realizar los cobros y desorden administrativo lo que provocando que la Compañía en la actualidad se encuentre en inestabilidad administrativa/financiera.

En vista de la que la Compañía desde aquel periodo no ha podido reestablecerse económicamente, hasta la actualidad no cuenta con los suficientes recursos como para solventar la contratación permanente de personal administrativo necesario para cumplir con las funciones y gestionar los cobros a los socios como anteriormente se trabajaba y se mantenía al menos una mínima cantidad de cuentas por cobrar.

Teniendo la Compañía el principal ingreso económico como es el aporte mensual de cada uno de los socios, ingresos que se vuelven sumamente importante ya que la Compañía se mantiene enfrentado las necesidades y aspiraciones económicas, a la vez el crecimiento de la economía interna por el cobro mensual y puntual de las cuotas mas no el incremento de las cuentas por cobrar.

Los motivos por el cual tomé la decisión de seleccionar el tema de: MEJORA AL PROCESO DE RECAUDACIÓN DE CUOTAS DE LOS SOCIOS EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TRANSPLAYEROS SA, para el trabajo de Titulación es porque en base a los conocimientos adquiridos en la carrera de Contabilidad y Auditoría puedo dominar el presente estudio, revisando y analizando el procedimiento actual, con el fin de que el principal problema pueda subsanarse en su totalidad y así la Compañía continúe con el normal funcionamiento y desenvolvimiento económico.

1 SITUACIÓN CONFLICTO

La Compañía de Transporte Transplayeros SA. Actualmente presenta un problema de solvencia económica por cuanto los socios que conforman la Compañía no aportan constantemente o no se mantienen al día con sus pagos (cuotas) mensuales establecidas por la directiva y en conceso con los accionistas, este incumplimiento provoca las siguientes dificultades financieras:

- Carencia de activos fijos
- Cortas posibilidades de reinversión de utilidades.
- Deudas a cortos plazos solventadas por el Gerente de la Compañía.
- Incremento de cuentas por cobrar en la Compañía.
- Personal que trabaje en horarios fijos para la atención de los usuarios o socios.

2 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Campo: Financiero
Área: Recaudación
Aspectos: Incrementar los ingresos
Periodo: 2016
País: Ecuador
Región: Costa
Provincia: Guayas
Cantón: Playas
Sector: Av. Sixto Chang.

3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo mejorar el proceso de la recaudación de las cuotas de los socios para incrementar los ingresos en la Compañía de Transporte Transplayeros SA. En el Cantón Playas, en el periodo 2016?

4 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

Variable Independiente:

Proceso de la recaudación de las cuotas de los socios

Variable Dependiente:

Incrementar los ingresos

5 EVALUACIÓN DEL PROBLEMA

Delimitado.- El trabajo de investigación en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, es por el problema existente en el área de recaudación que se origina por la falta de cumplimiento al pago de cuotas económicas mensuales por parte de los socios.

Claro.- Los valores pendientes de cobro afecta directamente a la eficiencia económica, por este motivo es necesario que se mejore y se

cumpla el debido proceso de recaudación de cuotas además del incremento de las cuotas mensuales de los socios.

Evidente.- Es inevitable observar que en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, no existe un presupuesto organizado en donde los ingresos y gastos estimados cumplan con las expectativas para el desarrollo económico.

Relevante.- Es importante mantener a los socios activos en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, ya que así el servicio de transporte completamente legalizado y confiable sería de gran demanda para los habitantes del Cantón Playas, y si se tiene un gran número de clientes o pasajeros beneficia al bolsillo del socio para cumplir con el pago de las cuotas que sería rentable para la Compañía.

Original.- Realmente el presente estudio investigativo es original y único ya que no existe otro estudio exactamente con el mismo tema como es en sí, proponer mejoras al proceso de recaudación de cuotas económicas a los socios de la Compañía Transplayeros SA. .

Factible.- Es factible ya que es posible mejorar la situación económica de la Compañía de Transporte SA, presentando la debida elaboración y planificación presupuestaria que garantiza el desenvolvimiento económico en base a ahorros, ejecución de fondo común o incremento de cuota económica que son fundamentales al momento por lo que la Compañía necesita que el flujo circule y genere más ingresos

6 OBJETIVOS

Objetivo general

Proponer mejoras al proceso de recaudación para incrementar los ingresos en la Compañía de Transporte Transplayeros SA.

a. Objetivos específicos.

- Diagnosticar el proceso actual de recaudación de las cuotas de la Compañía Transplayeros SA. .
- Revisar teorías basadas en presupuesto en relación a procesos de recaudación.
- Proponer mejoras al proceso de recaudación de las cuotas de los socios.

7 JUSTIFICACIÓN

La relevancia que tiene el proceso de recaudación de cuotas o dinero en efectivo dentro de un conjunto de personas o en este caso con los socios de la Compañía es precisamente por el crecimiento económico financiero para el cumplimiento de las metas u objetivos proyectados, por aquello es importante mantener los cobros de cuotas al día, mientras que la Compañía de Transporte Transplayeros SA otorga el beneficio a los socios como el que se encuentren en una Compañía totalmente legalizada y con su herramienta de labores diarias, trabajar sin inconvenientes con los organismos reguladores, a los que son favorecidos por la exoneración de impuestos, mientras tanto la Compañía necesita del esfuerzo de todos los asociados para iniciar y ejecutar nuevos proyectos exitosos.

El Transporte de servicio público en modalidad de camionetas de cabina sencilla es el único en el Cantón Playas, ofreciendo servicio de Transportación a nivel local y nacional, dada la importancia que tiene el Servicio de Transporte y la vida jurídica de la Compañía es inevitable responder al cambio resolviendo las anomalías presentes en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, en el proceso de recaudación de cuotas mensuales obligatorias establecidas en conceso ya que según el desarrollo de un correcto procedimiento garantiza la liquidez y rentabilidad de una empresa.

También es importante resolver las anomalías que presenta el proceso de en la recaudación de cuotas mensuales de la Compañía Transplayeros SA, ya que si se cumple el objetivo de recaudar los valores estimados de todos los asociados y las buenas decisiones que tomen en conjunto como equipo de trabajo se puede lograr el desarrollo total en la Compañía incluso generando nuevas plazas de trabajo en el mercado local, existiendo mayores posibilidades de que la compañía crezca en infraestructura, en economía y en patrimonios.

Para la relevancia social podemos notar que de acuerdo al Plan Nacional del Buen Vivir en el que se especifica que: que todo ciudadano merece al cambio de vida universal, a sentirse en un ambiente limpio. En base a esto se recalca las estrategias para la evolución de la Matriz Productiva y en este caso el Proyecto del Plan Renova que es un plan para mejorar el parque automotor en cada región del Ecuador, proponiendo el proceso de Chatarrización de vehículos totalmente viejos y deteriorados con el fin de brindar un mejor estilo de vida a los ecuatorianos - programa implementado por el Gobierno Nacional, llegando así directamente para aquellas Compañías ya Constituidas y en aquellos sectores donde la necesidad de mejorar el servicio de transporte público.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

8 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Antecedentes Históricos

Antecedentes del Transporte

Según Susana Falcón, en su información indica que, John Boyd Dunlop, especialista en medicina general y veterinaria e inventor, su gran pasión era la mecánica y todo lo relacionado a los problemas o dificultades de transporte. La idea principal era en las llantas neumáticas, y lo que también se hacía necesario era el motor eléctrico lo que faltaba para que el vehículo arranque con normalidad.

Aunque otros inventores también se importaban por plasmar la idea y construir el motor fluido a gas. Además del inventor Etienne Lenoir, quien en el año de 1883 construyó la maquina inducida con gas de carbón, equipo de gran utilidad ya que de inmediato dio uso a la misma. **(Falcón, 2007)**

Es así que se toma como ejemplos en la historia transportista como los inventores fueron aportando con maravillosas y grandes ideas para ir formando y armando un automóvil completo, cabe recordar el avance exitoso que tuvo Alemania empezando en 1872 por Nikolaus Otto, con el motor impulsado a gas. Ejemplos que nos motiva en la actualidad continuar con reformatión en el área automovilística.

Historia del Cooperativismo en el Ecuador.

(Yanchapaxi, 2010). El transporte público colectivo en diferentes medios para trabajo diario presenta una historia transdecental, a continuación las diversas actividades que ha logrado renovar los procesos del transporte público:

- La entidad reguladora del transporte público de Quito fue creada en 1983, como entidad responsable de elaborar los planes de rutas y plantear ideas de reconstrucción de terminales terrestres.
- Para la ciudad de Quito se crea la Unidad Ejecutora del Transporte en 1985, formalizada por el Gobierno del país, en donde se logra la acogida de 100 buses articulados, esto es por la demanda de ciudadanos que es numerosa en Quito, y la obligación de buses para la movilización era alta.
- En la Administración Nacional se hizo el intento de recuperar los ferrocarriles en Ecuador, comprando locomotoras en el año 1990.
- En el año 1993, las autoridades de Quito asumen las competencias del transporte, así como de varios servicios. Existe una Unidad de Planificación y Gestión del Transporte creada en 1995, por las autoridades de Quito. Como en cada sector del Ecuador, hay varios Municipios que ya han asumido las competencias del Transporte por disposición mediante reforma en la Constitución en el año 1999, como es el caso del Cantón Playas que dicha actividad y responsabilidad ya está a cargo la máxima autoridad.

Historia del Cooperativismo en el Ecuador.

(Grijalva, 2013). Según Wilson Grijalva, es importante la información que brinda en su revista, en lo que concierne a iniciativa del cooperativismo en el año de 1995, en el que surge una Alianza Cooperativa Internacional, para tratar sobre aquellos principios que se consideren una asociación o cooperativa en sus términos y actividades de: adhesión voluntaria, participación y gestiones democráticas entre asociados. Manifiesta también que dentro de estas organizaciones el incorporado de personas asociadas debe de demostrar el valor del trabajo en unión del compañerismo, tener participación económica, formación, autonomía, ser colaborativo.

Servicio de Transporte de Carga

(Wordpress.com, 2011)

En la cita del presente autor conocemos que el servicio de transporte se considera fundamental en la sociedad, porque se relaciona en cadena en los diferentes puntos de encuentro para cada ciudadano, es el medio esencial que no puede faltar en una comunidad sea pequeña, mediana o grande para movilización a diversos lugares o que sean de carácter urgentes, en dónde siempre los ciudadanos van a acudir a estas unidades.

Compañía de Transporte Transplayeros SA.

La Compañía de transporte Transplayeros SA, se encuentra localizada en la Av, Sixto Chang diagonal a la iglesia Divina Pastora, en el Cantón Playas, provincia del Guayas, Está situada a 3 m.s.n.m., con una temperatura promediada de 24°C, a 93 kilómetros de distancia a la Ciudad de Guayaquil, con 41.935 habitantes, considerando que la población ha aumentado debido por la presencia de turistas que deciden quedarse por la condición climática, y por ser un balneario que brinda confianza en seguridad.

Fue fundada el 11 de noviembre del 2001, iniciando con 20 socios, con el objetivo de brindar un servicio de transporte seguro y confiable ya que en el Cantón no existían operadoras de transportes de carga legalizadas, en la actualidad son 20 socios con sus respectivas unidades nuevas luego de que se acogieron al PLAN RENOVA – Plan de Chatarrización, brindando confort, comodidad y seguridad a nivel local y nacional.

Historia del presupuesto

(Ruíz J. E., 2011) Massari de Génova, es una comuna en Venecio, donde llevan todos los registros es decir libros de diferentes personajes y famosos, donde se halla también la historia y evolución de la contabilidad, también cuentas de presupuestos. Que consideran al autor Lodovico Fiori,

como el conoedor de la utilidad del presupuesto originado en el año 1636.

En las historias halladas, se dice que el presupuesto llega en el año de 1820 a Francia adoptado por el sector Gubernamental, y en el año 1821 lo acoge Estados Unidos como componente de control y gestión del gasto público garantizando el buen funcionamiento de este sistema, que en el periodo de 1912 y 1925, se acoge a elemento las empresas del sector privado, después de observar los resultados de presupuestos ingresos y gastos durante ciclo de evolución económica.

El éxito del presupuesto fue intensamente que se llegó aprobar la ley de presupuesto Nacional. Como en día también existe el proceso presupuestario en las entidades públicas como el Plan Operativo Anual POA.

Para toda acción o sistema se debe de plantear los diversos principios, en este caso se da en Ginebra en 1930, y es el Primer Simposio Internacional de Control Presupuestal quien los define.

9 ANTECEDENTES REFERENCIALES

TEMA: “DISEÑO DE UN SISTEMA DE GESTIÓN APLICADO AL ÁREA OPERATIVA DE UNA COOPERATIVA DE TRANSPORTE”

AUTORES:

Tatiana Jessenia Apolinario Alfonso

Harol Fernando Zambrano Baque

Escuela Superior Politécnica del Litoral

Facultad de Ciencias Naturales y Matemáticas

Ingeniería en Auditoría y Contaduría Pública Autorizada

Introducción

El proyecto a continuación se refiere al diseño de un sistema de gestión aplicado al área operativa de una Cooperativa de Transporte, por reserva del nombre se considerará así; “Cooperativa de Transporte”, ubicada en la Ciudad de Guayaquil, mediante el análisis interno y externo de la situación actual de la Cooperativa, con el fin de determinar aquellos procesos empíricos asignados que en muchas ocasiones causan confusiones al personal operativo, y de esta manera ayudará a organizar estos procesos mediante lineamientos, colaborando con soluciones a los puntos críticos.

El proyecto “**DISEÑO DE UN SISTEMA DE GESTIÓN APLICADO AL ÁREA OPERATIVA DE UNA COOPERATIVA DE TRANSPORTE**”, de la Ciudad de Guayaquil, una vez que se ha analizado brevemente la situación de la cooperativa de transporte, se puede detectar que los procesos realizados empíricamente ayudan pero no tienen total eficiencia en los servicios que se están ofreciendo.

Conclusión

Se determina el 32% de mejora en el subproceso en las gestiones administrativa, por lo que existía presentación de informes atrasados, de acuerdo a la periodicidad de tiempo establecido.

Recomendación

Dado que la entrega de informes a destiempos puede ocasionar inconvenientes laborales, se recomienda Establece políticas para la presentación de informes en cuanto a períodos y tiempos máximos de entrega de los mismos.

TEMA: “IMPACTO FINANCIERO DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO EN LA LIQUIDEZ DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SANTA LUCIA CIA. LTDA.

AUTORES:

Carlos Fernando Chiriguaya Quinto

Gabriel Bacilio Chiriguaya Quinto

Universidad Politécnica Salesiana

Ingeniería en Contabilidad y Auditoría

Introducción

El presente proyecto tiene como objetivo principal determinar el impacto financiero del sistema de control interno en la liquidez de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Santa Lucia Cía. Ltda., mediante análisis de sus procesos internos, identificando los factores que causan efecto en su liquidez con la finalidad que la Cooperativa cumpla con las obligaciones a corto y largo plazo. Como se conoce de la capacidad financiera en base al estudio realizado es necesario que exista la seguridad razonable por el bienestar financiero.

El trabajo de investigación “IMPACTO FINANCIERO DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO EN LA LIQUIDEZ DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SANTA LUCIA CIA. LTDA”. En la actualidad está en crecimiento constante, como consecuencia de la gestión de sus directivos en proyectos de renovación de sus unidades y construcción de una estación de servicio, originando que los controles internos en los diferentes procesos sean menos confiables al ser mayor el flujo de información de éstos. El desarrollo del trabajo abarca el análisis de los procesos de ingresos, egresos, cuentas por cobrar y cuentas por pagar, previa obtención de la información mediante los indicadores de gestión y los instrumentos de la observación y entrevista, lo cual permitió identificar las principales debilidades del sistema de control interno y su incidencia con la liquidez de la Cooperativa. Se analiza la situación

financiera de la institución a través de los ratios financieros, con la finalidad de conocer su liquidez y capacidad financiera, haciendo énfasis en el análisis de las cuentas más significativas del Balance General y Estado de Resultados, lo cual permitió establecer su representatividad en los resultados obtenidos acerca de los índices de liquidez de la Cooperativa para luego determinar su correcta ubicación dentro de sus respectivas partidas.

Finalmente, en base a los resultados obtenidos de los indicadores de gestión financiera se determinaron las estrategias de control interno que contribuyan a mejorar el manejo de los procesos internos y en consecuencia a la liquidez de la Cooperativa.

Conclusión

Posteriormente al analizar los estados financieros, se pudo verificar que una de las causas del por qué los indicadores financieros muestran sin capacidad a la Cooperativa, es que algunas cuentas del activo y pasivo del estado de situación financiera como “Otras Cuentas por Cobrar”, “Ahorros por Capitalización”, “Ahorros de Socios”, “Obligaciones por Pagar a Socios”, no se encontraban registradas en la partida correcta, lo cual no permitía reflejar la verdadera situación financiera de la institución.

Recomendación

Registrar correctamente las cuentas de los estados financieros que están dificultando realizar un análisis óptimo de la situación financiera de la Cooperativa, a fin de identificar sus puntos débiles y tomar las medidas correctivas a tiempo.

10 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Ley de Compañías, codificación N° 000. RO/312 de 5 de Noviembre de 1999.

Art. 10.- Las aportaciones de bienes se entenderán traslativas de dominio. El riesgo de la cosa será de cargo de la compañía desde la fecha en que se le haga la entrega respectiva. Si para la transferencia de los bienes fuere necesaria la inscripción en el Registro de la Propiedad, ésta se hará previamente a la inscripción de la escritura de constitución o de aumento de capital en el Registro Mercantil. En caso de que no llegare a realizarse la inscripción en el Registro Mercantil, en el plazo de noventa días contados desde la fecha de inscripción en el Registro de la Propiedad, esta última quedará sin ningún efecto y así lo anotará el Registrador de la Propiedad previa orden del Superintendente de Compañías, o del Juez, según el caso. 3/ Cuando se aporte bienes hipotecados, será por el valor de ellos y su dominio se transferirá totalmente a la compañía, pero el socio aportante recibirá participaciones o acciones solamente por la diferencia entre el valor del bien aportado y el monto al que ascienda la obligación hipotecaria. La compañía deberá pagar el valor de ésta en la forma y fecha que se hubieren establecido, sin que ello afecte a los derechos del acreedor según el contrato original. No se podrá aportar a la constitución o al aumento de capital de una compañía, bienes gravados con hipoteca abierta, a menos que ésta se limite exclusivamente a las obligaciones ya establecidas y por pagarse, a la fecha del aporte. Los créditos solo podrán aportarse si se cubriera, en numerario o en bienes, el porcentaje mínimo que debe pagarse para la constitución de la compañía según su especie. Quien entregue, ceda o endose los documentos de crédito quedará solidariamente responsable con el deudor por la existencia, legitimidad y pago del crédito, cuyo plazo de exigibilidad no podrá exceder de doce meses. No quedará satisfecho el pago total con la sola transferencia de los documentos de crédito, y el aporte se considerará cumplido únicamente desde el momento en que el

crédito se haya pagado. En todo caso de aportación de bienes el Superintendente de Compañías, antes de aprobar la constitución de la compañía o el aumento de capital, podrá verificar los avalúos mediante peritos designados por él o por medio de funcionarios de la Institución.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial No. 326, de 25 de noviembre de 1999.

Art. 13.- Designado el administrador que tenga la representación legal y presentada la garantía, si se la exigiere, inscribirá su nombramiento, con la razón de su aceptación, en el Registro Mercantil, dentro de los treinta días posteriores a su designación, sin necesidad de la publicación exigida para los poderes ni de la fijación del extracto. La fecha de la inscripción del nombramiento será la del comienzo de sus funciones. 6 Sin embargo, la falta de inscripción no podrá oponerse a terceros, por quien hubiere obrado en calidad de administrador. En el contrato social se estipulará el plazo para la duración del cargo de administrador que, con excepción de lo que se refiere a las compañías en nombre colectivo y en comandita simple, no podrá exceder de cinco años, sin perjuicio de que el administrador pueda ser indefinidamente reelegido o removido por las causas regales. En caso de que el administrador fuere reelegido, estará obligado a inscribir el nuevo nombramiento y la razón de su aceptación. CONCORD: * CODIGO CIVIL: Arts. 28, 31, 589, 1491, 1622, 1863, 1891, 2047, 2062. * CODIGO TRIBUTARIO: Arts. 26. * CODIFICACION DEL CODIGO DEL TRABAJO: Arts. 238, 314. * LEY DE COMPAÑIAS, CODIFICACION: Arts. 13, 14, 19, 252, 255. * CODIGO DE COMERCIO: Arts. 29, 30 (Inc. 9), 136.

SECCION II

DE LA COMPAÑIA EN NOMBRE COLECTIVO

Art. 36.- La compañía en nombre colectivo se contrae entre dos o más personas que hacen el comercio bajo una razón social.

La razón social es la fórmula enunciativa de los nombres de todos los socios, o de algunos de ellos, con la agregación de las palabras "y compañía". Sólo los nombres de los socios pueden formar parte de la razón social.

CAPACIDAD

Art. 42.- Las personas que según lo dispuesto en el Código de Comercio tienen capacidad para comerciar, la tienen también para formar parte de una compañía en nombre colectivo.

El menor de edad, aunque tenga autorización general para comerciar, necesita de autorización especial para asociarse en una compañía en nombre colectivo, autorización que se le concederá en los términos previstos en el mismo Código.

CAPITAL

Art. 43.- El capital de la compañía en nombre colectivo se compone de los aportes que cada uno de los socios entrega o promete entregar.

Para la constitución de la compañía será necesario el pago de no menos del cincuenta por ciento del capital suscrito. Si el capital fuere aportado en obligaciones, valores o bienes, en el contrato social se dejará constancia de ello y de sus avalúos.

ADMINISTRACION

Art. 44.- A falta de disposición especial en el contrato se entiende que todos los socios tienen la facultad de administrar la compañía firmar por ella. Si en el acto constitutivo de la compañía solo alguno o algunos de los

socios hubieren sido autorizados para obrar, administrar y firmar por ella, solo la firma y los actos de éstos, bajo la razón social, obligarán a la compañía.

Art. 45.- El administrador o administradores se entenderán autorizados para realizar todos los actos y contratos que fueren necesarios para el cumplimiento de los fines sociales.

Con todo, en el contrato social se podrá establecer limitación a estas facultades. Los administradores llevarán la contabilidad y las actas de la compañía en la forma establecida por la Ley y tendrán su representación judicial y extrajudicial.

Art. 46.- Salvo estipulación en contrario, los administradores podrán gravar o enajenar los bienes inmuebles de la compañía solo con el consentimiento de la mayoría de los socios.

DE LOS SOCIOS

Art. 54.- El socio de la compañía en nombre colectivo tendrá las siguientes obligaciones principales:

Pagar el aporte que hubiere suscrito, en el tiempo y en las formas convenidas;

No tomar interés en otra compañía que tenga el mismo fin ni hacer operaciones por su propia cuenta, ni por la de terceros, en la misma especie de comercio que hace la compañía, sin previo consentimiento de los demás socios; de hacerlo sin dicho consentimiento, el beneficio será para la compañía y el perjuicio para el socio. Se presume el consentimiento si, preexistiendo ese interés al celebrarse el contrato, era conocido de los otros socios y no se convino expresamente en que cesara;

- a. Participar en las pérdidas; y,
- b. Resarcir los daños y perjuicios que hubiere ocasionado a la compañía, en caso de ser excluido.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial No. 326 de 25 de noviembre de 1999.

Art. 55.- El socio de la compañía en nombre colectivo tiene los siguientes derechos:

- a. Percibir utilidades;
- b. Participar en las deliberaciones y resoluciones de la compañía;
- c. Controlar la administración;
- d. Votar en la designación de los administradores; y,

Recurrir a los jueces solicitando la revocación del nombramiento de administrador, en los casos determinados en el Art. 49. El juez tramitará la petición verbal y sumariamente.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Título II

De los Servicios de Transporte Capítulo I

De las Clases de Servicios de Transporte Terrestre

Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;
- b) Comercial; y,
- c) Por cuenta propia.

Art. 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

Art. 53.- Prohíbese toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre. La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista en esta Ley. La

prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación.

Art. 54.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

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

Art. 56.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas. Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que

se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

Art. 58.- El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar. Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial

Art. 59.- El transporte internacional de personas y mercancías, es un servicio de transporte público garantizado por el Estado, consecuentemente, se requerirá de un contrato de operación de acuerdo con los términos establecidos en la presente Ley, y se regirá adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por el país.

Constitución de la República del Ecuador

Art. 394.- El Estado garantizará 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 regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

En concordancia con la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad vial, Arts. 9, 11.

Art. 9. Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y

vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

En concordancia con la Constitución De La Republica Del Ecuador, Art. 66.

Art. 66, literal 2.- El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.

Como es la importancia del Transporte terrestre y seguridad vial en el territorio nacional a la cual tienen derecho de gozar todos lo ecuatorianos.

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

En concordancia con la Constitución De La Republica Del Ecuador, Art. 340.

Art. 340.- El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo. El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación. El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura,

comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte

Acuerdo Ministerial N° 022, emitida el 17 d abril del 2015.

ing. Paola Carvajal Ayaia

MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PGBUCAS

CONSIDERANDO:

Que el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador establece que los administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración y descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que el artículo 154 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que a los Ministros de Estado les corresponde ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y las resoluciones administrativas que requiera su gestión;

Que el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV - establece que el Estado garantizará que la prestación de servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;

Que el artículo 15 de la LOTTTSV dispone que el Ministerio del sector sea ei responsable de la rectoría general del sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en Coordinación con los GADs, expedirá el Plan Nacional de Movilidad y Logística del transporte y supervisará y evaluará su implementación y ejecución;

Que en el artículo 16 literal f) del Estatuto Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, se incluye al Ministerio de Transporte y Obras Publicas como parte de la Función Ejecutiva;

Que el artículo 17 del Estatuto Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, establece que " los Ministros de Estado son competentes para el despacho de todos los asuntos inherentes a sus ministerios sin necesidad de autorización alguna del Presidente de la República";

Que mediante Decreto Ejecutivo No 445 de fecha 30 de julio del 2010 publicado en el Registro Oficial No 258 del 17Ae agosto del 2010, se reformó el Decreto Ejecutivo 636 del 17 de septiembre del 2007 publicado en el Registro Oficial No 193 del 18 de octubre del 2007, sustituyéndose el artículo 5 del Decreto 636, por el siguiente texto: "De la expedición de las directrices, reglamentación y demás normativa necesaria para la ejecución del Programa de Renovación del Parque Automotor (Plan de Renovación Vehicular "REN-OVA"), se encargará el Ministro de Transporte y Obras Públicas, MTOP, el mismo que procederá para ello mediante la expedición de Acuerdos Ministeriales;

Que el 14 de septiembre de 2007 el Gobierno Nacional, conjuntamente con los representantes de los sectores de la industria y transportación pública, suscribieron el Convenio por el cual se establece el Programa de Renovación del Parque Automotor, actualmente denominado Plan de Renovación Vehicular "REN-OVA", mediante el cual se establecen varios compromisos de las partes involucradas con el fin de promover la reactivación productiva de la industria automotriz, mejorar la competitividad del sector de la transportación terrestre, contribuir a la seguridad y confort ciudadano reducir la contaminación ambiental y la renovación del parque automotor del transporte público;

Que es necesario generar un instrumento Jurídico que unifique y armonice los Acuerdos Ministeriales 049, 050 y 068 emitidos en el año 2011 que permita a los transportistas e instituciones responsables de la ejecución del Plan contar con un documento único que dinamice su aplicación;

En uso de las atribuciones que le confiere la Ley,

ACUERDA:
Emitir el REGLAMENTO SUSTITUTIVO PARA LA APLICACIÓN DEL
PLAN DE Renovación

DEL PARQUE AUTOMOTOR PLAN RENOVA

CAPÍTULO I

TÍTULO I

Generalidades

Artículo 1. **Ámbito y Alcance.**- El presente reglamento se aplicará exclusivamente a los transportistas que presten el servicio de transporte público o comercial registrados en un título habilitante vigente emitido por la Agencia Nacional de Tránsito ANT o los Gobiernos Autónomos descentralizados GADs en el ámbito de su competencia.

Artículo 2. **Procedimientos.**-Los solicitantes que cumplan el artículo 1 del presente Reglamento podrán acceder a los procedimientos de Plan RENOVA de acuerdo a las siguientes condiciones:

- a. **Proceso de Endoso.**- Los vehículos de hasta 10 años de antigüedad podrán acceder únicamente al proceso de Endoso,
- b. **Proceso de Endoso o Chatarrización Voluntaria.**- El proceso de Endoso o Chatarrización voluntaria se realizará conforme a la siguiente tabla:

Tabla No.1

Modalidades	Clase de Vehículo	Proceso de Endoso o Chatarrización (años)
Taxis Convencionales	Automóvil	Desde 10 hasta 12
Carga Liviana y Mixta	Camioneta	Desde 10 hasta 12
Escolar e Institucional	Autobús Furgoneta	Desde 10 hasta 15 Desde 10 hasta 12
Intraprovincial	Bus, minibús o	Desde 10 hasta 15

	microbús	
Interprovincial	Bus, bus tipo costa. Minibús	Desde 10 hasta 15 -----
intracantonal	Bus, minibús, articulado	Desde 10 hasta 15
Carga Pesada	Camión Pesado, Tracto, camión, Volqueta.	Desde 10 hasta 18

- c. Proceso de Chatarrización obligatoria.-los vehículos que hayan alcanzado su – vida útil, de conformidad a las resoluciones emitidas por la ANT; obligatoriamente deberán cumplir el proceso de Chatarrización.

En cualquiera de los casos descritos anteriormente, el solicitante deberá demostrar que su vehículo ha constado en un título habilitante al menos durante dos años.

Artículo 3. Instituciones competentes.- Dentro del proceso de aplicación al Plan RENOVA las instituciones competentes son:

- a. Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO);
- b. Agencia Nacional de Tránsito (ANT);
- c. Corporación Financiera Nacional (CFN);
- d. Servicio de Rentas internas (SRI);y,
- e. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

CAPÍTULO II
PROCESO PARA LA OBTENCIÓN DE SOLICITUD DE INGRESO AL
PLAN RENOVA
Título I
De los Usuarios

Artículo 4. Definiciones.- Para fines del presente Reglamento, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:

- a. Informe Técnico Favorable.- Es el documento que acredita que el transportista ha cumplido con las condiciones y requisitos dispuestos para acceder al plan, en el que se registra su información, así como del vehículo nuevo y del vehículo a ser sustituido.
- b. Certificado de Chatarrización.-Es el documento que acredita que el transportista ha chatarrizado su vehículo y por el cual recibirá los beneficios que correspondan dentro del plan.

Artículo 5. Requisitos para la obtención del informe Técnico Favorable.- Los requisitos para la obtención del ITF, serán los siguientes:

1. Formulario de Solicitud del informe Técnico Favorable, el cual puede ser descargado de la página web de la ANT o solicitado en las oficinas de las Direcciones Provinciales de la ANT o en las Federaciones Nacionales, ei mismo que no tiene costo;
2. Copia del título habilitante de la Operadora de Transporte, en el que conste el nombre del solicitante y el vehículo que va a ser sustituido, este vehículo debe haber estado registrado en uno o varios Títulos Habilitantes al menos por 2 años en el servicio público o comercial.

Este documento no será solicitado una vez que la ANT implemente el sistema informático;

3. Certificado de la Cooperativa o Superintendencia de Compañías, en el que se determine que el solicitante es socio activo de la respectiva operadora;
4. Verificación de que la matrícula del vehículo conste a nombre del transportista u operadora como servicio público o comercial y no deberá pesar sobre él ningún impedimento ni valores pendientes de pago por concepto de tasas, multas u otros. En el caso de que la matrícula registre algún tipo de observación, el solicitante deberá realizar el proceso de levantamiento correspondiente;
5. Proforma del vehículo nuevo o usado (antigüedad menor a 10 años), carrocería nueva en el caso de buses y minibuses, que cumplan los siguientes requisitos:
 - a. La Proforma debe estar a nombre de la persona que solicita los beneficios del Programa de Renovación del Parque Automotor;
 - b. Los vehículos o carrocerías deben estar homologados por la Agencia Nacional de Tránsito;
 - c. Debe constar los siguientes datos generales: marca y modelo del chasis, marca y modelo de la carrocería (para buses y minibuses), año de fabricación, procedencia y tipo de servicio para el que está diseñado; y,
 - d. Tendrá una validez de 90 días.
6. Declaración Jjuramentada original en la cual el solicitante declare que:
 - a. No pertenece a la Fuerza Pública o instituciones públicas del sector transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,
 - b. Que no ha sido beneficiario de una exoneración de aranceles a la importación de vehículos en los últimos 5 años, en el caso de ser propietario de un solo vehículo en el transporte público o comercial.

Para el caso de que la solicitud sea presentada a nombre de una persona Jurídica (operadora) el literal b no es obligatorio.

7. Para personas naturales, además de lo indicado del No 1 ai 5, deberán presentar lo siguiente:
 - a. Copia legible a color de la cédula de ciudadanía;
 - b. Copia legible del RUC del solicitante; y,
 - c. Copia ilegible a color de la papeleta de votación de las última selecciones celebradas.
8. Para personas jurídicas, además de lo indicado en el numerales 1, 2, 3, 4 y 5, deberán presentar lo siguiente:
 - a. Copla del nombramiento del representante legal inscrito en el Registro Mercantil o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS);
 - b. Copla ilegible a color de la cédula de ciudadanía del Representante legal;
 - c. Copia legible del RUC del solicitante debidamente actualizado; y,
 - d. Certificado de cumplimiento de obligaciones con el SRI y el IESS.

En caso de compañías, deberá presentar el certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal de la Superintendencia de Compañías.

Artículo 6, Entrega de información,- Los solicitantes podrán entregar los requisitos descritos en el artículo anterior, en las oficinas de las Direcciones Provinciales de la ANT o en las oficinas de las Federaciones Nacionales correspondientes.

Título ii

De las Federaciones Nacionales y Direcciones Provinciales

Artículo 7. Obtención de Clave.- Para la obtención de clave del Sistema integrado de Transporte y Obras Públicas (SITOP), las Federaciones Nacionales realizarán una solicitud dirigida a la Agencia Nacional de Tránsito, en la cual deberá constar la siguiente información;

- a. Nombre Completo del Usuario Responsable de la Federación;

- b. Cédula de ciudadanía del usuario Responsable de la Federación; y,
- c. Registro de la Directiva emitido por el MTOP.

Artículo 8. Validación de información.- Las Federaciones Nacionales y Direcciones Provinciales constatarán que la documentación entregada por el solicitante contenga lo dispuesto en el artículo 5 del presente Reglamento.

Artículo 9. Registro de información.-Las Federaciones Nacionales y Direcciones Provinciales ingresarán en el SITOP, la información requerida en el formulario, el mismo que una vez generado tendrá una vigencia de 15 días laborables.

Artículo 10. Entrega Física.- Las Federaciones Nacionales y las Direcciones Provinciales deberán remitir los formularios impresos del SITOP con la documentación física de respaldo con la frecuencia que determine la ANT.

CAPÍTULO III

PROCESO PARA LA OBTENCIÓN DEL INFORMETÉCNICO FAVORABLE

Título I

Emisión y Aprobación

Artículo 11. Procedimiento.- La ANT matriz verificará validez de la documentación entregada y registrada en el SITOP, adicionalmente realizará todas las validaciones necesarias en su sistema informático previo a la generación del informe técnico favorable electrónico ITF, en caso de que el solicitante necesite una copia del ITE esta podrá ser impresa desde la página web de la Agencia Nacional de Tránsito.

Artículo 12. Aprobación.- La ANT aprobará o negará las solicitudes de conformidad a los requisitos establecidos en el presente reglamento. La aprobación de los ITFs se realizará a través de la firma electrónica o

digital del Delegado de la Dirección Ejecutiva. La aprobación o negación a del ITF será notificada mediante correo electrónico, tanto a la dirección del solicitante como a la dirección de la Federación Nacional registrados en el formulario de solicitud.

La ANT, se reservará el derecho de rechazar de manera definitiva una solicitud de informe Técnico Favorable en los siguientes casos:

- a. Que la documentación presentada ha sufrido adulteraciones o carezca de validez legal;
- b. Que se pueda verificar inconsistencia entre la documentación física presentada por el transportista y los datos almacenados en los sistemas informáticos; y,
- c. Que la información del formulario físico no corresponda con los datos almacenados en el SITOP.

Artículo 13. Actualización de información.-La ANT, deberá actualizar permanentemente los registros de los ITFs en el SITOP para uso de las entidades competentes detalladas en el presente reglamento.

Artículo 14. Cambios de Modalidad.- Por ningún concepto los formularios ingresados dentro del SITOP podrán transferirse a una modalidad de transporte diferente.

Artículo 15. Actualización informe Técnico Favorable.- En el caso de que un Informe Técnico requiera ser actualizado, el solicitante deberá presentar una solicitud escrita a la ANT, adjuntando la documentación que contenga la información que desea ser actualizada. La ANT como responsable operativo de Plan Renova podrá solicitar información adicional en el caso de ser necesario.

CAPITULO IV
PROCESO DE CHATARRIZACIÓN

Título I

De los vehículos

Artículo 16. Requisitos.-Para la recepción de vehículos que van a ser sometidos al proceso de Chatarrización, el solicitante obligatoriamente deberá obtener un turno web, a través de la página de la ANT y presentar los siguientes requisitos:

- a. Matrícula original que deberá estar a nombre del beneficiario del ITF y registrada como servicio público o comercial;
- b. Pago actualizado de los valores de matriculación vehicular para el año fiscal en curso.
- c. Cédula de ciudadanía del propietario del vehículo a chatarrizar;
- d. Placas originales (2), en caso de la pérdida o destrucción de una o las dos placas, deberá presentar la denuncia, Las placas serán destruidas de acuerdo al procedimiento establecido por la ANT;
- e. Improntas legibles del número de chasis y motor del vehículo a ser chatarrizado;
- f. El vehículo. Deberá estar en condiciones de moverse sin necesidad de grúas u otros medios similares y estar en condiciones de operación, esto es, con todos sus componentes mecánicos, eléctricos y demás accesorios que permiten su operación normal; y,
- g. Para los vehículos de la modalidad de carga pesada se solicitará el certificado de operación regular original, emitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El mismo que determinará el valor del incentivo económico no reembolsable por la Chatarrización.

La ANT validará, en el sistema informático, la no existencia de gravámenes o impedimentos de venta que pesaren sobre los vehículos previos a la recepción para la Chatarrización respectiva.

Título 11

De las Empresas Chatarrizadoras

Artículo 17. Empresas Autorizadas.- Las empresas chatarrizadoras encargadas de la recepción y destrucción de los vehículos, serán empresas siderúrgicas autorizadas por el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, y serán los responsables de la destrucción total de los vehículos y reutilización de la materia prima como producto del vehículo chatarrizado de conformidad a las normas ambientales vigentes y las normas: NTE INEN 9505. CHATARRA METÁLICA. DESGUACE DE VEHÍCULOS, NTE INEN 2513 CHATARRA METÁLICA FERROSA. ACOPIO y NTE INEN 2510. CHATARRA METÁLICA. TRANSPORTE. De la verificación del cumplimiento de éstas condiciones, se encargará el MIPRO. Por ningún motivo los vehículos ingresados para Chatarrización podrán ser utilizados para otros fines.

Artículo 18. Obtención de la Autorización.- las empresas siderúrgicas que soliciten autorización para ser responsables del proceso de Chatarrización dentro del Plan RENOVA, deberán previamente cumplir con los requisitos de calificación establecidos para -ei efecto por el MIPRO, institución que verificará el mantenimiento de las autorizaciones, cumplimiento de los compromisos asumidos y las condiciones técnico operativas del proceso.

En el caso de constar inconsistencias dentro del proceso de Chatarrización debidamente probadas, la ANT notificará a las entidades competentes para la reversión de la autorización, sin perjuicio de las acciones legales correspondientes.

Artículo 19. Establecimientos de Chatarrización.-La destrucción de los vehículos se realizará únicamente en los centros determinados por las empresas chatarrizadoras que se encuentran habilitadas para este efecto,

en los horarios definidos por la ANT y con la presencia de los delegados de cada entidad.

Artículo 20. Procedimiento dentro de los establecimientos de Chatarrización.- En los centros de recepción y Chatarrización de vehículos de las empresas chatarrizadoras debidamente autorizadas, el personal de la ANT, realizará los siguientes procesos:

1. Recepción y verificación física de los documentos del vehículo a chatarrizar;
2. Verificación física de las condiciones técnico mecánicas del vehículo conforme el literal g del artículo 15 del presente Reglamento; y,
3. Levantamiento del acta de entrega recepción del vehículo.

El personal de la empresa siderúrgica realizará los siguientes procesos:

1. Pesaje del Vehículo, que ha cumplido los requisitos del presente reglamento;
2. Levantamiento de acta de recepción de placas retiradas del vehículo previo a su destrucción;
3. Desmantelamiento y destrucción de vehículo, en el plazo determinado por las cartas compromiso que se realizarán con las empresas chatarrizadoras; y,
4. Toda la información deberá ser entregada a la ANT.

CAPITULO V

CERTIFICADO DE CHATARRIZACIÓN

Título 1

De la emisión

Artículo 21. Emisión del Certificado de Chatarrización.- La Agencia Nacional de Tránsito, en un plazo no mayor a 10 días calendario,

posterior a la Chatarrización, entregará el Certificado a favor del propietario del vehículo que ha sido chatarrizado.

Artículo 22. Datos Generales.-El certificado de Chatarrización contendrá obligatoriamente los siguientes datos:

- a. Numeración;
- b. Número de Orden de Chatarrización;
- c. Valor del Certificado, en dólares de los Estados Unidos de América emitido por el sistema y totalmente legible, de acuerdo al Decreto Ejecutivo vigente, en donde se establece el incentivo financiero no reembolsable para la Chatarrización;
- d. Fecha de entrega del vehículo que ha sido sometido a la Chatarrización;
- e. Nombre del Beneficiario, propietario del vehículo que fue chatarrizado, sea persona natural o jurídica;
- f. Número de Cédula de Ciudadanía del beneficiario;
- g. Número de placa del vehículo chatarrizado;
- h. Serie del chasis del vehículo chatarrizado;
- i. Serie del motor del vehículo chatarrizado;
- j. Año de fabricación del vehículo chatarrizado;
- k. Firma de responsabilidad y sello institucional del funcionario de la ANT que actúa como delegado del Director Ejecutivo en la suscripción de los certificados;
1. En el caso de transferencia de los certificados, se deberá contar con un espacio para las firmas y número de cédula de ciudadanía, del CEDENTE, del CESIONARIO y del DELEGADO DE LA ANT; y,
- l. Tipo de vehículo que correspondía el vehículo chatarrizado de acuerdo a la siguiente categorización:

Tabla No.2.- Modalidad y tipo de vehículos

Modalidad de transporte	Tipo de Vehículo	Clase de Vehículo
Taxi	Liviano	Automóvil
Carga liviana	Liviano	Camioneta
Escolar	Mediano	Furgoneta Minibús
	Pesado	Bus
Intracantonal	Mediano	Furgoneta Minibús
	Pesado	Bus
Interprovincial e intraprovincial	Mediano	Furgoneta Minibús
	Pesado	Bus Costa Ranchera Bus
Carga Pesada	Pesado	Volqueta, camión, tractor camión, etc.

Título II

Del Uso del Certificado de Chatarrización

Artículo 23. Uso del Certificado de Chatarrización.-El certificado de Chatarrización, podrá ser utilizado únicamente en los siguientes casos:

- a. Como parte de pago en la adquisición de un vehículo que permita, sustituir el vehículo chatarrizado, por otro nuevo, el mismo que deberá cumplir con el proceso de homologación vehicular;
- b. Como parte de pago en la adquisición de un vehículo usado, que permita sustituir el vehículo chatarrizado, el mismo que deberá

cumplir el proceso de homologación vehicular o la Certificación correspondiente;

- c. Como parte de la inversión requerida para el emprendimiento de una nueva actividad, diferente a la de transporte terrestre, en un proyecto que pueda ser sujeto de financiamiento por parte de la Corporación Financiera Nacional;
- d. Como pago en dinero en efectivo a favor del beneficiario, una vez que el certificado haya sido comercializado a través de las respectivas bolsas de valores del país;
- e. Como fondo de retiro definitivo de la actividad del transporte y se demuestre que no se va a dedicar a alguna otra actividad relacionada;
- f. Para realizar pagos a operaciones de crédito de Primer Piso dentro en la CFN, para lo cual deberán estar debidamente cedidos a favor de los clientes de CFN; y,
- g. Como pago directo en efectivo a favor del beneficiario original,,

Artículo 24. Vehículos Nuevos.- Para la adquisición de vehiculos nuevos, se deberá cumplir con lo siguiente:

- a. El vehículo deberá ser nuevo de fabricación nacional o importado para los dos casos deberá estar homologado;
- b. Presentar la copia notariada de la factura comercial del vehículo nuevo a adquirir, o en su defecto, el DUI correspondiente a nombre de la persona que obtuvo el Informe Técnico Favorable; y,
- c. Las demás que para el pago del certificado de Chatarrización defina la Corporación Financiera Nacional.

Artículo 25. Vehículos Usados.- Para la adquisición de vehiculos usados, se deberá cumplir con lo siguiente:

- a. Que el vehículo a ser adquirido tenga una antigüedad menor a 10 años;

- b. Presentar la factura del vehículo a adquirir o el contrato de compra venta debidamente legalizado; y,
- c. Las demás que para el pago del certificado de Chatarrización defina la Corporación
- d. Financiera Nacional.

Artículo 26. Cambio de actividad empresarial.- Como incentivo financiero para el emprendimiento de esta nueva actividad el transportista que ha decidido cambiar de actividad empresarial, podrá acceder a los programas de financiamiento que tiene disponible la Corporación Financiera Nacional en sus líneas de crédito, cumpliendo con los requisitos que para el efecto dicha entidad tiene definido, se tomará en cuenta el valor del Certificado de Chatarrización como parte de la inversión que el interesado realizará en el emprendimiento de su nuevo negocio, debiendo además presentar los siguientes documentos:

- a. Declaración juramentada de que el beneficiario se retira definitivamente del transporte terrestre y no ejercerá ninguna actividad relacionada;
- b. Copia de la resolución de desvinculación de socio y unidad emitida por la Agencia Nacional de Tránsito o GADs que ejerzan las competencia de transporte,
- c. Copia de la resolución de la desvinculación del transportista emitida por la Superintendencia de Compañías o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS) según el caso;
- d. Copia de Cédula de ciudadanía y Papeleta de Votación del solicitante;
- e. Copia del Proyecto el cual está interesado en emprender en físico y digital;
- f. Copia del informe Técnico Favorable; y,
- g. Las demás que considere la CFN para el desembolso.

Artículo 27. Fondo de Retiro.- Se autoriza el pago directo del Certificado de Chatarrización como fondo de retiro definitivo de la actividad del

transporte terrestre y actividades relacionadas, previo la presentación de los siguientes documentos:

- a. Declaración juramentada que el beneficiario se retira definitivamente del transporte terrestre y no ejercerá ninguna actividad relacionada;
- b. Copia de la resolución de desvinculación de socios y unidad emitida por la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs que ejerzan la competencia de transporte;
- c. Copia de la resolución de la desvinculación del transportista en Superintendencia de Compañías o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), según el caso;
- d. Copia de Cédula de ciudadanía y Papeleta de Votación del solicitante;
- e. Copia del Informe Técnico Favorable ;y,
- e. Las demás que considere la CFN para el desembolso.

El pago se realizará exclusivamente a nombre del primer beneficiario, no se admitirán pagos de certificados endosados.

Artículo 28. Cancelación de Deuda.- Las personas naturales o jurídicas que mantengan una o varias operaciones de Crédito Directo en la Corporación Financiera Nacional, para dar uso del certificado de Chatarrización en el pago o abono de una deuda, deberán endosar los certificados a favor del deudor de la CFN y registrarlos en la Agencia Nacional de Tránsito. Adicionalmente, para la cancelación de los certificados de Chatarrización, en los términos seria lados en el presente artículo, se deberán cumplir con todos los requisitos que la CFN establezca para el efecto.

Artículo 29. Pago Directo.- Para este proceso según sea el caso el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a. En caso de compra de vehículo nuevo el solicitante deberá presentar la proforma a su nombre y los requisitos establecidos en el artículo 24 del presente reglamento.

- b. En caso de compra de vehículo usado el solicitante deberá presentar la factura del vehículo a adquirir o el contrato de compra venta debidamente legalizado a su nombre y los requisitos que se establecen en el artículo 25 del presente reglamento.
- c. En caso de desvinculación de la actividad del transporte el solicitante deberá presentar la resolución de desvinculación emitida por la ANT y los demás requisitos que se establecen en el artículo 27 del presente reglamento.

La ANT verificado el cumplimiento de los requisitos antes señalados, autorizará el pago directo del Certificado de Chatarrización a través del sistema informático, exclusivamente al titular original del mismo.

La CFN verificará la autorización de la ANT en el sistema informático y podrá solicitar los requisitos que considere necesarios para el desembolso.

Artículo 30. Uso de varios certificados.- En el caso de que varios solicitantes deseen utilizar dos o más certificados de chatarrización para adquirir un vehículo de tipo articulado, podrán acceder a este beneficio cumpliendo las siguientes condiciones:

- a. La suma de valores de los dos o más certificados solo podrá cubrir el 70% del valor comercial del vehículo.
- b. Se habilitará un único cupo dentro del título habilitante para el vehículo adquirido tipo articulado, los cupos restantes dentro del título habilitante serán revertidos al Estado,
- c. Y el cesionario que hubiere cumplido con lo dispuesto en el presente Reglamento.

Título III

Procedimiento de Endoso

Artículo 31. Endoso.- El certificado de Chatarrización podrá ser endosado por una sola vez a favor de otro transportista con el mismo tipo de vehículo, modalidad o a la Federación Nacional que corresponda.

El vehículo que hubiere obtenido un informe Técnico Favorable y haya sido parte de un proceso de endoso, podrá ser utilizado únicamente para un nuevo proceso de Chatarrización. La ANT hará constar en el sistema informático la observación de que el vehículo fue utilizado dentro del procedimiento de Endoso de Plan RENOVA.

El certificado de Chatarrización no será endosable en los casos en que la unidad conste en un permiso de operación o incremento de cupo RENOVA y los casos en que el usuario hubiere solicitado el pago directo del certificado de Chatarrización.

Artículo 32. Requisitos para el procedimiento de Endoso.- Para el procedimiento de endoso del Certificado de Chatarrización, obligatoriamente se debe presentar:

- a. Solicitud de registro de endoso dirigida a la Agencia Nacional de Tránsito, donde conste nombres del cedente y del cesionario;
- b. Copla legible de la cédula y papeleta de votación tanto del cedente como del cesionario;
- c. Acta de reconocimiento de firmas ante notario público del cedente como del cesionario; y,
- d. Los requisitos del artículo 5 del presente reglamento que sean del caso.

La ANT verificará que el cedente y el cesionario posean el ITF en el caso que corresponda y será la encargada de realizar los endosos de

conformidad a lo establecido en el presente reglamento y de su registro cronológico en el SITOP.

Título IV

Del No Pago del Certificado de Chatarrización

Artículo 33, Pago del Certificado.- La Corporación Financiera Nacional, se reservará el derecho de pagar un Certificado de Chatarrización en los siguientes casos:

- a. Que el certificado no se encuentre debidamente endosado a favor del solicitante del crédito;
- b. Que se pueda verificar que el certificado no corresponde a los datos presentados por el transportista solicitante;
- c. Que se verifique que el certificado ha sufrido adulteraciones en su texto y emisión que no correspondan a los datos originales emitidos; y,
- d. Los demás casos que defina la CFN.

Título V

Pérdida y Anulación del Certificado de Chatarrización

Artículo 34. Pérdida y Anulación del Certificado de Chatarrización.- En el caso de pérdidas de certificados emitidos, el interesado deberá solicitar ante la Agencia Nacional de Tránsito, la anulación y emisión de un nuevo certificado de Chatarrización que deberá ser emitido en un plazo máximo de 10 días, adjuntado la denuncia de pérdida y una certificación de la Corporación Financiera Nacional de que no ha sido pagado. En caso de anulación deberá presentar el original del certificado de Chatarrización y una certificación de la Corporación Financiera Nacional de que no ha sido pagado. La ANT remitirá la información de los certificados anulados o perdidos y los emitidos en reemplazo a la CFN para el control en la emisión y cancelación de los mismos.

Título VI

Muerte del titular del Certificado de Chatarrización

Artículo 35. Fallecimiento del solicitante.-En el caso de fallecimiento del titular del Informe Técnico Favorable o del Certificado Chatarrización, los deudos deberán presentar la posesión efectiva correspondiente.

CAPITULO VI

DE LOS VEHICULOS NUEVOS

Título I

De la obtención de Crédito

Artículo 36. Evaluación de crédito.-Los transportistas que hubieren cumplido con los requisitos mencionados en el artículo 5 del presente Reglamento, y que han obtenido el informe Técnico Favorable, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, podrán acceder al financiamiento dispuesto por la Corporación Financiera Nacional para el Programa, en las condiciones definidas por su Directorio.

El Informe Técnico Favorable emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, permitirá a la CFN evaluar la factibilidad del crédito solicitado por el interesado.

Artículo 37. Exigencias técnicas de los vehículos nuevos.-Con la finalidad de que el servicio de transporte de pasajeros y carga se desarrolle en condiciones de comodidad y seguridad, los vehículos nuevos y sus carrocerías en el caso de buses y minibuses, sean de producción nacional como importados, deberán cumplir con los requisitos establecidos en las normas y reglamentos técnicos vigentes emitidos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, la ANT, el MTOP y la normativa andina aplicable vigente para el transporte internacional de mercancías y pasajeros. Para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos,

cada modelo de vehículo, y marca deberá someterse al proceso establecido en el Reglamento General de Homologación emitido por la ANT.

Artículo 38. Nuevos Modelos de vehículos.-Para la incorporación de un nuevo modelo de vehículo dentro del Plan RENOVA, la concesionaria o marca que tenga la distribución legal del mismo en el país, remitirá al Ministerio de Transporte y obras Públicas un documento en el que conste el precio de venta regular y el precio para los transportistas que accedan al Plan RENOVA, y el certificado de homologación del vehículo de acuerdo a la normas emitidas para tal efecto por la ANT. Una copia de dichos documentos y sus respectivos anexos, se remitirán a la Corporación Financiera Nacional, para ser considerado dentro de los vehículos que serán sujetos de financiamiento, en las condiciones definidas por las políticas de esta institución.

La ANT actualizará los valores de precio RENOVA periódicamente.

Título II

Del uso del vehículo nuevo

Artículo 39. Traspaso de dominio.- Los vehículos adquiridos en el marco de Plan RENOVA no podrán ser objeto de traspaso de dominio, dentro de los cinco años subsiguientes a la fecha de facturación, debiendo las autoridades competentes incorporar la correspondiente prohibición de enajenar en la matrícula del vehículo.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, la Institución que haya financiado la adquisición de un vehículo al amparo del Plan RENOVA, podrá autorizar el traspaso de dominio de los vehículos con la emisión del documento que declare la cancelación definitiva de la deuda.

La venta, cesión o transferencia a cualquier título o uso distinto del vehículo que ha sido beneficiado por el Plan RENOVA, al previsto en la autorización de importación conferida, será sancionada de acuerdo al

literal f) del Artículo 178 del Código Orgánica de la Producción, Comercio e Inversiones. Para que un vehículo de producción nacional, adquirido a través de Plan RENOVA, pueda ser objeto de traspaso de dominio el propietario deberá presentar un contrato de compra venta debidamente notariado y depositar a nombre de la Agencia Nacional de Tránsito el valor de la exoneración correspondiente a la parte proporcional al tiempo restante para completar los cinco años subsiguientes a la fecha de facturación de la unidad.

Se deberá considerar la diferencia entre el precio del vehículo adquirido dentro del Plan RENOVA y el precio de venta al público de la fecha de la transacción, según la liquidación de los valores impositivos efectuado por la Agencia Nacional de Tránsito, entidad encargada de este proceso.

Artículo 40. Autorización de cambio de dominio.- La transferencia de dominio durante los cinco primeros años en vehículos importados libres de aranceles, referidos en el Decreto No. 636, de fecha 17 de septiembre de 2007, requerirá el pago en el Servicio Nacional de Aduana Ecuatoriana (SENAE) de los derechos arancelarios de acuerdo al arancel vigente antes de la expedición del citado Decreto y en proporción al tiempo que falte para completar los cinco años, para obtener la autorización de la transferencia de dominio por parte de la Agencia Nacional de Tránsito. Con la finalidad de atender a los solicitantes que requieran tramitar la autorización para la venta o transferencia de dominio de sus vehículos antes de los cinco años, el Servicio Nacional de Aduana Ecuatoriana (SENAE) y la Agencia Nacional de Tránsito, según sea el caso de vehículo importado o nacional, determinará el procedimiento, requisitos, puntos de atención y demás condiciones que permitan cumplir con la adecuada y oportuna atención de los solicitantes.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- La Agencia Nacional de Tránsito ANT, no procederá al otorgamiento del título habilitante de la nueva unidad de transporte

público mientras no se verifique la Chatarrización del vehículo que fue remplazado.

SEGUNDA.- La Corporación Financiera Nacional, será la única entidad financiera autorizada para el pago de los Certificados de Chatarrización, una vez se haya cumplido con todos los requisitos exigidos para tal efecto y que han sido definidos por esa entidad.

TERCERA.- Las placas retiradas de los vehículos chatarrizados se almacenarán en un lugar que garantice su seguridad dentro de los centros de recepción, las mismas deberán estar ordenadas cronológicamente conforme fueron recibidas y serán sometidas al proceso de destrucción en la empresa siderúrgica autorizada y coordinada con la presencia de los delegados de la misma y de la ANT, posteriormente a lo cual se levantará un acta que certifique la destrucción.

El procedimiento deberá cumplir con las disposiciones y normativas que la Agencia Nacional Tránsito disponga.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- En un plazo de 90 días posterior a la emisión de este Reglamento, los Interesados podrán solicitar la actualización de su documentación al amparo de la presente normativa.

SEGUNDA.- En un plazo de 60 días después de la publicación del presente reglamento, las casas comerciales deberán remitir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas los valores RENOVA de los vehículos que se comercializan, caso contrario no se recibirán facturas o proformas de la marca.

TERCERA.- En un plazo de 10 días posterior a la emisión del presente reglamento, las Federaciones Nacionales deberán actualizar la clave del ingreso al sistema informático SITOP, para lo cual deberán cumplir con lo establecido en el artículo 7 del presente reglamento.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.- Der6guese y déjese sin efecto los Acuerdos Ministeriales Nro. 049, 13 de junio del 2011; Nro. 050 de 13 de Junio del 2011; Nro. 068 de 17 de agosto del 2011 y Nro. 029 de 9 de mayo de 2012.

DISPOSICIÓN FINAL- De la ejecución del presente Reglamento encárguese a la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario y a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con la Corporación Financiera Nacional, el Servicio de Rentas Internas, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador y otras instituciones del sector público relacionadas con el proceso.

PUBLÍQUESE Y COMUNIQUESE, dado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los 17 días de abril 2015.

Ing. Paola Carvajal Ayala
MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

11 VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

Variable Independiente:

Proceso de la recaudación de las cuotas de los socios.

El proceso de recaudación de cuotas es establecer un método para que el dinero ingrese a la compañía en los plazos y tiempo establecidos para lograr los objetivos previamente definidos, logrando que la recaudación sea exitosa cada mes,

Variable Dependiente:

Incrementar los ingresos

Se define como ingreso la actividad resultante por la venta de un bien o la prestación de un servicio, que a cambio de estos bienes o servicios se adquiere un dinero o surgen derechos de cobro a su favor, que se harán efectivos en las fechas pactadas, es importante también afirmar que se produce un ingreso cuando aumenta el patrimonio empresarial y este incremento no se debe a nuevas aportaciones de los socios. (Fernandez, 2012)

Los ingresos económicos producidos por alguna actividad económica lícita dan como resultados positivos en el que se puede gozar de los beneficios en este caso a la Compañía de Transporte de Transplayeros a la estabilidad económica.

12 DEFINICIONES CONCEPTUALES

Reconocimiento de Activos:

(IFRS, 2012) En la presente cita, el concepto del reconocimiento de activo, es que únicamente el activo dentro del estado financiero se reconoce cuando simplemente este otorga beneficios sean económicos o que ayuden a la rentabilidad financiera de la empresa durante el periodo el cual se informa. .

Y no se reconocerá cuando se realice un desembolso y estos no aporten con el rendimiento financiero, que en lugar de beneficios se genere un gasto o no sea recuperado.

Reconocimiento de Pasivos.

(IFRS, 2012) Según lo leído en el texto, se reconocerá un pasivo en el estado financiero cuando, que aun cuando mantenga una obligación de sucesos pasados genera beneficios económicos.

Ingresos económicos:

(Ferrer, 2007) los ingresos en el campo económico es uno de los elementos más relevantes, con los que se aplican en área contable o financiera. De estos ingresos depende el margen de ganancia que se acumulen en la empresa.

Ingresos económicos del Ecuador.

Lo que se refiere Wendy **(Ruíz W. B., 2011)**, es que los ingresos en el Ecuador, se despliegan hacia varias direcciones del país, circulando en nuestro medio para generar riquezas en empleos y por el sistema de compra y venta.

Parte de estos ingresos en masa generados a nuestro país es con el principal objetivo de cubrir en obrar públicas, endeudamiento realizado

por inversiones, apoyo económico en los sectores de escasos recursos. Estos ingresos van generados directamente para el país, mas no para beneficio al Gobierno.

El Ministerio de Finanzas públicas, como coordinador de las entidades públicas y estatales en la organización periódica de los ingresos reportados. A continuación con los ingresos que regulan la economía, recaudados por el Gobierno Central:

- Ingresos Petroleros
- Ingresos No Petroleros

Ingresos Petroleros

El principal ingreso económico en el Ecuador, es el petróleo, de esta fuente se origina:

Las exportaciones: .Es el medio de llegar a consumidores de los países vecinos, quienes gestionan esta venta son las empresa productoras, como es Petroecuador.

Ventas de derivados: Con los ingresos obtenidos por la venta de petróleo, se realiza la inversión y tarifa de transporte por el Sistema del Oleoducto en los diferentes productos a la vez son exportados.

Ingresos No Petroleros

Básicamente se clasifican en:

Tributarios: son ingresos por conceptos de impuestos como iva, ice, impuesto a la renta, salida de divisas, retenciones efectuadas, anticipos de impuesto a la renta, tasas y aranceles,

No tributarios: Son ingresos relacionados al cobro de multas e intereses, tasas y contribuciones, bienes o servicios cobrados en las entidades públicas, transferencias o donaciones que cubra parte del gasto del país.

La rentabilidad económica o de la inversión.

En lo que manifiesta **(Mulet, 2005)**, es que la rentabilidad como factor determinate en las medidas de tiempo, medida en la capacidad de activos, que estos suelen dar entera independencia de la empresa, es decir de cómo estos han sido financiados.

Considerar los medios por el cual ha sido adquiridos los activos, permite determinar si la empresa n9 está siendo rentable por problemas en el desarrollo económico o por deficiencia en políticas de financiación.

La planeación y los proyectos

(Herrera, 2014) De acuerdo al concepto de autor, la planeación para el desarrollo de proyectos ha sobresaltado en la época moderna, que conlleva a que todos los países y regiones se relaciones con programas específicos relacionados con distintos componentes, que constituyen enlaces de necesidades reales y la manera de dar solución, cumpliendo con la ejecución dentro de un tiempo en contexto.

Presupuesto

Según **(Ruíz J. E., 2011)**. Presupuesto es la estimación programada, de manera sistemática, de las condiciones de operación y de los resultados a obtener por un organismo en un periodo determinado.

De manera oportuna se presenta las ideas sobre las estimaciones de ingresos y gastos, puesto que de esta planificación se obtiene las utilidades en coordinación con todas las actividades empresariales,

Clasificación de los presupuestos

(Ruíz J. E., 2011) Los presupuestos pueden clasificarse desde varios puntos de vista o de acuerdo a los enfoques:

- Según la flexibilidad - Rígidos, estáticos, fijos o asignados. - Flexibles o variables.- Van de acuerdo a la magnitud de las operaciones de la empresa, valores ajustados en ingresos, costos y gastos en diferentes campos de aplicación.
- Según el periodo que cubren - A corto plazo. - A largo plazo: se considera a corto plazo para el cumplimiento de las operaciones de la empresa, puesto que a largo plazo se considera las operaciones o proyecto del Estado.
- Según el campo de aplicabilidad en la empresa.- se considera así para las grandes empresas, ya que adoptan un presupuesto amplio, para grandes proyectos, como por ejemplo en los campos tecnológicos.
- De operación o económicos. - Financieros (tesorería y capital).- En general se detalla toda la presupuestación del año siguiente, en el cual se presenta el resumen de los estados de pérdidas y ganancias proyectados.

El presupuesto de tesorería, se estima con fondos disponibles en caja, banco, por que consolida diferentes transacciones relacionadas a fondos monetarios.

Presupuesto de erogaciones capitalizables, esta modalidad en si controla las inversiones realizadas con activos fijos, evaluando las alternativas de posibles inversiones. El concepto es amplio como también el estudio que se realiza para obtener costos en lo que se debe de ser bien cuidadosos.

- Según el sector en el cual se utilicen - Público. - Privado. - Tercer sector. Rígidos, estáticos, fijos o asignados.- El presupuesto que se estima es para cubrir todo lo relacionado a los organismos, entidades oficiales del servicio público, este mantiene un sistema rígido ya que se debe de cumplir con las formalidades y leyes establecidas para su ejecución y control.

Etapas de la preparación del presupuesto

(Ruíz J. E., 2011) Es importante cumplir plenamente con cada una de las etapas del presupuesto, para cumplir con su debido control, a continuación se detalla:

- **Pre iniciación.-** Se evalúa los resultados vigentes del periodo anterior, para proceder a la calificación gerencia, en resultados de ventas, costos, gastos, utilidades, esto nos encamina para nuevos horizontes de inversiones.
- **Elaboración del presupuesto.-** Planes y proyectos aprobados para la asignación monetaria a cada área funcional, que garantice el alcance de los objetivos. Una vez elaborado se emite a la gerencia el presupuesto consolidado para recibir comentarios y recomendaciones, luego de esto se procede a publicarlo y difundir.
- **Ejecución.-** El director de presupuesto debe de asegurar el logro de los objetivos definidos, el debido proceso de relaciona con la puesta en marcha de lo estipulado. De igual manera se presenta informes de realización de las actividades con su debido respaldo.
- **Control.-** En esta etapa ya es viable los resultados obtenidos, puesto que también se determina hasta qué punto puede avanzar la empresa, para mayores resultados con las actividades cotidianas del control se va obteniendo la realidad esperada, en caso de desviaciones que afecten directamente al proyecto, se debe de tomar las medidas correctivas con análisis e informes.
- **Evaluación.-** es la última etapa para evaluar los resultados obtenidos, mediante informes reales o críticos, debemos analizar ventajas y desventajas sobre las variaciones del comportamiento presupuestario.

Definición de contabilidad

(Martínez, 2011) En definición la contabilidad es proceso en el cual se toma la información de la empresa en los sectores de producción, comercio o servicios, en el que se conceptualiza de manera más sencilla:

Causación o devengo transacciones independientes realizadas en efectivo o crédito.

También podemos mencionar que la contabilidad en su defecto nos ayuda a clasificar, recolectar, informar, analizar las diferentes operaciones para emitir informes netamente confiables.

Qué son finanzas

(Gitman, 2003) Las finanzas están relacionadas con el proceso, las instituciones, los mercados y los instrumentos implicados en la transferencia de dinero entre individuos empresas y gobiernos.

Cuando hablamos de finanzas incluye todas las operaciones económicas en general, puesto que se administra e invierte para beneficios futuros.

Las finanzas es también presupuestar para ahorros financieros que permitan el crecimiento económico.

Organización de la función financiera

(Gitman, 2003) Conforme la empresa va desarrollando en magnitud, es probable ya no mantener la pequeña oficina de contabilidad que normalmente maneja las empresas pequeñas, puesto que a medida que va creciendo las funciones financieras las debe de desarrollar un departamento separado que sea supervisado por el director financiero.

Aquí ya debe de existir un contralor, quien observe el buen manejo de las actividades financieras, y que se administre con responsabilidad.

Otras cuentas por cobrar

(Horngren, 2003) Es una categoría variada que influye créditos a empleados y compañías subsidiarias. Por lo general estas son cuentas por cobrar a largo plazo, aunque son activos circulantes si vencen en un año o menos. Los documentos por cobrar a largo plazo y otras cuentas por cobrar casi siempre se reportan en el balance.

Todos debemos de tener conocimiento que a las cuentas por cobrar se las atiende de manera cuidadosa para cumplir con el principal objetivo que trata de minimizarlas por el correcto y adecuado funcionamiento financiero.

(Horngren, 2003) La Gestión de Cobranza. La gestión de cobranza es el conjunto de acciones coordinadas y aplicadas adecuada y oportunamente a los clientes para lograr la recuperación de los créditos.

La idea es recuperar las cuentas por cobrar en menos tiempos, y hacer que estas vuelvan a ser activos líquidos o netos para la empresa.

(Horngren, 2003) El Rol de Gestión de cobranzas. La cobranza es parte integral del ciclo del crédito, no debe ser entendida como el paso final ya que es durante este proceso cuando la institución recibe valiosa retroalimentación sobre las políticas generales y actividades específicas de cada subproceso: promoción, evaluación, aprobación y desembolso/seguimiento

En general las cuentas por cobrar, las gestiones de cobranzas y los roles de las gestión de cobranzas parten desde ciclo crediticio que se les otorga al cliente, que no solo puede ser un cliente y prestamos en banco, suele suceder también en organismos sin fines de lucro puesto que siempre se va necesitar del usuario o cliente para su colaboración económica, mediante acuerdos o resoluciones en el que se pacte o se reconozca las gestiones administrativas para que la empresa o compañía reciba y otorgue beneficios.

Parte de los roles de las gestiones de cobranzas es mantener bien definidos el importe y el tiempo hacia el cliente. Esto quiere decir que en base al importe que se va a informar de debe de contar con valores o saldos bien específicos ya que si se brinda estos valores errados le brindamos la oportunidad al cliente que de que se encuentre insatisfecho o incómodo y que se proceda al reclamo.

De acuerdo al tiempo es importante solamente estimar fechas máximas de pagos, el usuario puede retrasar el pago si se le obliga a cancelar en una fecha precisa.

Fondo Común

(Gardey., 2009) Se denomina al fondo de inversión como instrumentos económicos destinados para de ahorros y luego para su inversión, para esto se considera el aporte de un grupo de personas con el fin de reunir este dinero para que la persona responsable se encargue de administrarlo y sean destinados para la rentabilidad y crecimiento de los mismos.

La rentabilidad de estos fondos son destinados para diferentes inversiones sean de activos, acciones o bonos, para garantizar que el capital este bien resguardado.

El objetivo de crear un gran fondo común se entiende claramente ya que el éxito que se forme en el patrimonio no se logra si una persona decide ahorrarlos de manera individual, solo se alcanza el dominio de negociar si se proponen con un grupo de personas numerosas.

Ahorros económicos

(Merino, Definición.de, 2010) En las definiciones de ahorros económicos es evitar un gasto que sea innecesario, es también reservar una proporción significativa para guardar en alguna institución financiero o planear ahorros con el sistema de plazos fijos.

Hay muchas personas que no se interesan en ahorrar para situaciones imprevistas a futuros, para proyectos personales como cursar estudios en

especialidades que den beneficios seguros, o como sucede en las empresas también se debe de motivar al ahorro para cubrir gastos inesperados cuando se registren ingresos bajos, que es lo que suele pasar. Como por ejemplo esto podemos evitar realizando compras impulsivas que estén fuera del presupuesto.

Proceso de recaudación

(Merino, 2013) Se establece con el fin de obtener o recibir una suma cantidad de dinero. La palabra recaudación se emplea al momento de recaudar mediante un orden o proceso establecido.

13 MARCO CONCEPTUAL

Ingresos: Se denomina al valor monetario que se genera por un bien o servicios prestados.

Gastos: Es el decremento en el patrimonio por desembolsos realizados en el periodo económico.

Pérdida: Carencia de bienes o recursos económicos.

Ganancia: Es el beneficio luego de haber realizado inversiones en las empresas como fruto obtendremos la estabilidad en la Compañía.

Libro diario: Registro diario de las transacciones comerciales que realiza las empresas comerciales, de servicios o industriales.

Contabilidad: Es el proceso de elaborar o diseñar un orden para la información financiera de una empresa, que comprende el cumplimiento de las normas y principios contables.

Contabilizar: Es el acto de registrar las transacciones en el libro diario sobre la información contable realizada por el comerciante.

Cuentas por cobrar: No necesariamente se da en situaciones crediticias, también surgen en el momento de transferir bienes o servicios dentro de

una organización que mediante acuerdos, se pacte el cobro de cuotas como en el caso del proyecto de investigación presente.

Aporte de capital: Es un valor económico equitativo que entrega el socio a la Compañía para inicio de actividad económica y definido por el organismo facultativo.

Balance General: Es un informe financiero el cual refleja la situación económica de las empresas en periodos determinados.

Activo fijo: Bienes adquiridos para el uso en la empresa que hacen posible el desempeño y buen funcionamiento de la organización.

Reconocimiento de pasivos: Se trata de todas las obligaciones pendientes en las empresas, que a la vez generen beneficios y que den resultados positivos como por ejemplo, las inversiones.

Rentabilidad económica o de la inversión: Básicamente la rentabilidad de una empresa depende del rendimiento de acuerdo a su capacidad que ofrezcan los activos. Por aquello es importante abastecerse de activos fijos precisamente porque contiene su garantía rentable.

Presupuesto: En sí, el presupuesto es la técnica de organizar y planificar las finanzas de una empresa, depende de su elaboración periódica el resultado que al elaborarlo debidamente este nos pueda brindar.

Finanzas: Prácticamente es el arte de invertir y que el dinero gire entorno a organizaciones productivas.

Fondo Común: Son fondos destinados para el ahorro dentro de un determinado tiempo, con el fin de que el dinero recaudado sea invertido p para eventualidades emergentes, luego de obtener rentabilidad de este fondo considerado como préstamos en este caso a un grupo de personas dentro de una organización

Ahorros económicos: El principal objetivo es reservar dinero presupuestado para las futuras adquisiciones de inversión.

Proceso de recaudación: Es la manera que un individuo busca usando métodos administrativos para gestionar el cobro de valores establecidos y que estos a su vez, sean recaudados a tiempo.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

14 PRESENTACION DE LA EMPRESA

La compañía Transplayeros SA, inicia como Asociación Rutas del Pacífico desde el 21 de marzo del 2002 al 2007 con 71 socios en donde la cantidad de socios incrementó a 126 por la unificación de cinco Asociaciones como era la Asoc. 23 de Noviembre, Asoc. 15 de Noviembre, Asoc. Virgen de las Mercedes, Asoc. 9 de octubre con el fin de constituirse como Compañía, logrado el objetivo se constituyen mediante Acta como Cía. De Transporte TransMixVillamil SA. (Doble cabina) y Cía. de Transporte Transplayeros SA, (cabina sencilla) el 15 de mayo del 2009, para luego acogerse al plan RENOVA del Gobierno Nacional, luego de las gestiones realizadas se logró presentar al proceso de Chatarrización a 40 vehículos viejos el 14 de enero del 2010 en donde 36 socios recibieron notificaciones favorables para la obtención de vehículos nuevos.

Actualmente continua en la dirigencia el Sr. Daniel Pezo Palma quién durante el periodo cumple con el proceso de Chatarrización de vehículos viejos y deteriorados acogiendo al Plan Renova que es un programa implementado por el Gobierno Nacional que permite renovar el parque automotor mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público, y que cada socio al cumplir con los requisitos reciben un incentivo económico que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial y mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados.

La actividad principal de la Compañía Transplayeros SA es de Transporte de Carga Liviana por Carretera, regulada por el Ministerio de Transporte y obras públicas, la Agencia Nacional de Tránsito y la Fenacotrali - Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano del Ecuador

MISIÓN

Somos una Compañía de Transporte de pasajeros y carga liviana Transplayeros SA, de General Villamil Playas, debidamente legalizada, que tiene como finalidad brindar bienestar a los pilares prioritarios como son:

El pasajero o clientes a quienes ofrecemos seguridad y confianza con nuestro nuevo parque automotor a nivel local o nacional.

Socios a los cuales se brinda una mejor calidad de vida, garantizando responsabilidad, desempeño y profesionalismo.

VISIÓN

Para el año 2017, estaremos posesionados y reconocidos en el mercado local y nacional con nuevas unidades vehicular brindando comodidad a nuestros clientes y estabilidad a nuestros socios.

OBETIVOS

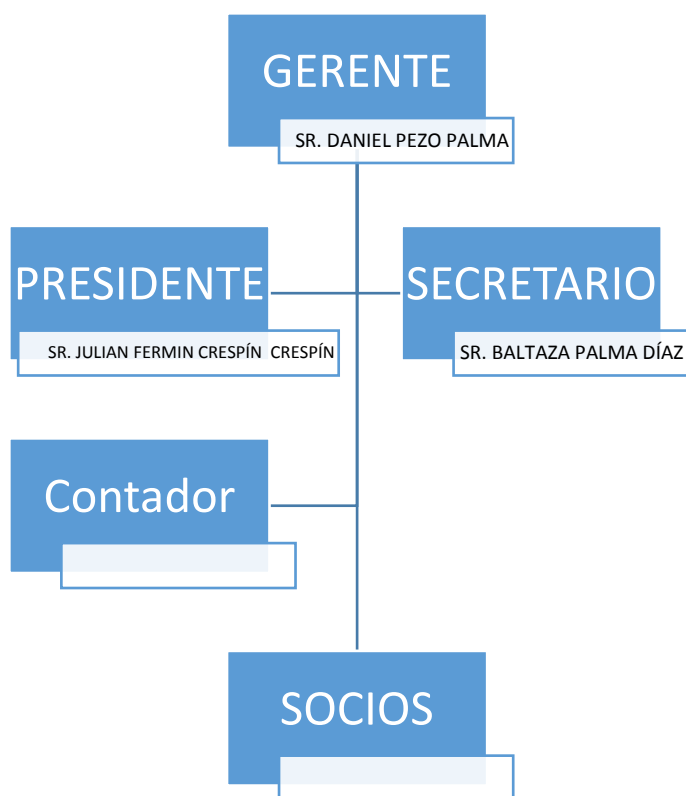
Objetivo general

La compañía de Transporte Transplayeros SA busca superar las expectativas en eficacia, excelencia y calidad de servicio hacia nuestros usuarios internos y externos.

Objetivos específicos

- Capacitar a nuestros socios en diferentes temas relacionados a los servicios de transportación y servicio al cliente, y de temas administrativos.
- Incrementar nuestro parque automotor con unidades nuevas y así mismo la acogida de socios.
- Garantizar la obtención de la licencia profesional de los socios.

Organigrama de la Compañía de Transporte Transplayeros SA



Fuente: Información otorgada por el Gerente General de la Compañía Transplayeros SA.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Figura ° 1. Organigrama de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.

Cantidad de Personal en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, y sus diferentes funciones y competencias:

<p>GERENTE GENERAL (1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administra, controla y coordina los procesos de Chatarrización por consiguiente la adquisición de unidades nuevas así como los seguros de gravamen vehicular. •Dirige a los socios para el cumplimiento de los objetivos propuestos por la Compañía. •Analiza, detecta y soluciona los problemas que surgen, en aspectos financiero o administrativo.
<p>PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA (1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> •convoca a reuniones ordinarias y extraordinarias •Firma en las Actas o resoluciones los acuerdos presentados en las reuniones. •Colabora en la organización y coordinación de las actividades o eventos en la Compañía
<p>SECRETARIO (1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Archiva los expedientes de los socios. •registra el cobro de las cuotas mensuales, información para ser proporcionada al contador general. •solicita los documentos correspondientes para actualización de información y por diferentes procesos.
<p>CONTADOR (1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Recopila, presenta y declara los impuestos tributarios de la compañía de Transplayeros SA. •Elabora los Estados financieros y presentación ante la Superintendencia de Compañías. •Control de la contabilidad.
<p>SOCIOS (45)</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Aporta con cuotas económicas a la compañía •se moviliza a los diferentes puntos para captación de pasajeros. • Asiste a las reuniones convocadas. y cumple con las disposiciones realizadas en censos.

Fuente: Otorgada por el Gerente General de la Compañía Transplayeros SA. **Elaborado por:** Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Figura N° 2. Funciones y competencias del personal de la Cía. Transpayeros SA.

15 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Tipos de investigación

Los enfoques de investigación

Según **(Rojas, 2011)**, algunos tratadistas o autores no se ponen de acuerdo en denominar los términos como enfoque, modelo o tipos de investigación y hasta inclusive métodos, por que usar por separados los términos y básicamente significa los mismo, todo nos lleva al estudio investigativo como modelos etnográficos, encuestas, la historia. Para entonces los métodos son las denominadas técnicas de recolección de datos, manteniendo el orden que facilita al trabajo del investigador.

En consecuencia, en este libro se adoptarán las siguientes categorías Terminológicas:

Enfoques: Son las que comúnmente conocemos como variables cualitativas y cuantitativas.

La investigación cualitativa

(Rojas, 2011) La investigación cualitativa consiste en el análisis de su principal misión que es la recolección de información exceptuando la información referente a las series numéricas, llevando a cabo a un estudio profundo

Investigación Cuantitativa

Según **(Rojas, 2011)** la investigación cuantitativa está totalmente relacionada con la cantidad, medición estadísticas y cálculos. Variable que facilita la comprensión para avances estudios en proyectos, tesis, o libros matemáticos.

Tamayo y Tamayo, 2004; Sabino, 1998; Briones, 1988; Bell, 2002; Cerda, 2000; Bunge 1983; Camacho de Báez, 2003; Suárez, 2001, menciona algunas características atribuibles:

- Nos ayuda a controlar y estudiar la realidad
- Nos permite trabajar con hipótesis.
- Válida la medición y confiabilidad
- Es de información sistemática
- Es estratégica para el uso de datos cuantificados presentados en diferentes modelos estadísticos.

La investigación se basa en un modelo cuantitativo ya que de manera periódica obtendremos la totalidad y las estadísticas de los datos relacionados a valores totales pendientes de cobros hasta la actualidad y el presupuesto estimado de ingresos y gastos en la Compañía Transplayeros SA,

Tipos de investigación más utilizados

(Rojas, 2011) Existen diferencias o diversidades en interpretaciones sobre los términos que muchos autores conocen como tipos y otros conocen como enfoques o métodos de investigación.

Las características de las investigaciones que se adoptan en las diferentes formas de practicar en la investigación. Estas características suelen vincularse con las investigaciones cuantitativas y cualitativas.

O pueden enmarcarse en líneas diferentes o separadas.

La investigación descriptiva

Según **(Rojas, 2011)** este tipo de investigación tiene el propósito de detallar, contar o describir la realidad que se presenta en cada estudio después de haber cumplido con procesos y procedimientos lógicos, en donde nos narra las características de una población un lugar específico,

además de que plantee relaciones complejas entre los factores auténticos, con el fin de esclarecer una verdad, corroborar un enunciado o comprobar una hipótesis. O que la verdad se represente con todas las características posibles para que quien verifique o lea comprenda el instrumento empleado.

En razón de que la descripción se emplea como un instrumento para otros tipos de investigación, por ejemplo la experimental o la explicativa, la investigación descriptiva sea un método o una sencilla investigación es el hecho que es muy empleada en varios campos acreditados por los científicos, tanto en modalidades de investigación cualitativa como cuantitativa. Por ejemplo, es un medio básico en el trabajo del geógrafo, del geólogo o en la demografía.

Una técnica fácil y sencilla para abordar la descripción, es la que tradicionalmente se formula con preguntas en torno del objeto de estudio: ¿Qué es? ¿Qué partes tiene? ¿Cómo se divide? ¿Cómo es su forma? ¿Qué características posee? ¿Qué funciones cumple? ¿De qué está hecho?

El estudio descriptivo en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, nos ayudará a esclarecer los detalles por la cual el proceso de recaudación de cuotas no está siendo oportuno ya que estos a su vez van generando el incremento de las cuentas por cobrar, lo que no permite la expansión de proyectos innovadores y el desarrollo de la Compañía.

La investigación explicativa

(Rojas, 2011) el autor en su concepto indica que, La explicación es un elemento utilizado en muchos tipos de investigación en las diferentes áreas de estudio; es prácticamente la obtención del resultados finales, cumpliendo las exigencias en respuestas adecuadas a preguntas fundamentales.

Porque siempre existirá las interrogantes para conocer y despejar las inquietudes que a lo largo del camino aparecerán como: “¿Por qué?”. Averiguar lo que causa ciertas situaciones adversas en la realidad.

El esclarecimiento es un proceso que nos ayuda a cumplir con los detalles. Puesto que de aquí definimos las situaciones muy diferentes como es recolectar datos o descubrir los hechos reales en sí. Y otra situación muy distinta encontrar el porqué del fenómeno.

Explicativa

Según **(Torres, 2006)** “En una investigación, el investigador se plantea como objetivos estudiar por qué las cosas suceden d tal manera que induce a una investigación, o ya sean los hechos, los fenómenos o las situaciones de diferentes manera, a estas investigación se les denomina explicativas.”

Lo que necesitamos para el bienestar de los socios y la liquidez de la Compañía de transporte Transplayeros SA, es detectar y explicar claramente los motivos que causan el incremento de las cuentas por cobrar; que no le permite a la Compañía abastecerse de activos fijos o el crecimiento económico.

Investigación Correlacional

Básicamente es la investigación en el medio social, con el fin de conocer la relación que pueden surgir desde dos o más variables en un marco contextual.

Como el presente estudio se basa en presentar las propuestas de mejoras al proceso de recaudación de cuotas de los socios en la compañía de Transporte Transplayeros SA, esta investigación se relaciona directamente con la comparación de ingresos recaudados en la actualidad versus el presupuesto estimado.

16 POBLACIÓN O UNIVERSO

Según **(Arturo Figueroa Montaña, Hermes Ulises Ramírez Sánchez, Jaime Alcalá Gutiérrez, 2014)**. En sí, la población es en general la población de todo un conjunto completo, que de tal manera se puede obtener resultados específicos.

Fijar la población y muestra

(Rojas, 2011) Cuando se trata de detallar los objetos de estudios, es importante conocer la identidad de la población que se va a estudiar, constituidas por diferentes elementos como pueden ser personas, objetos, animales o sucesos que pueden conformar el ámbito de una investigación.

Por ejemplo, son poblaciones el conjunto de docentes, los estudiantes de los diferentes grados o cursos, los tipos de animales que existan a nivel mundial, las instituciones educativas, financieras, comerciales, o de servicios, públicos o privados.

La población se refiere a un conjunto generalizado sea de personas, objetos o animales, para brindar características viables en una información.

La población en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, se conforma por 26 personas, entre aquellos el gerente general, personal administrativo de la empresa, los socios, quienes con la aportación de sus conocimientos ayudaran a conocer de las diferentes actividades necesarias para el desarrollo de la investigación que se detalla a continuación:

Ítems	Detalle del personal	Población
1	Gerente General	1
2	Personal Administrativo	3
3	Socios	22
Total		26

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 1. Población.

MUESTRA

Según (**Arturo Figueroa Montaña, Hermes Ulises Ramírez Sánchez, Jaime Alcalá Gutiérrez, 2014**). Nos indica que es el Subconjunto de la población o universo, que se puede considerar de una población o conjunto de población, en definitiva es exactamente pequeña información que se consideran para dar ejemplos.

Y (**Dr. Roberto Hernández Sampieri, Dr. Carlos Fernández Collado, Dra. María del Pilar Baptista Lucio, 2010**) Prácticamente es un subgrupo de la población, el cual se utiliza por economizar tiempo, espacios y recursos. Para definiciones en las unidades de análisis, o delimitando la cantidad para generalizar resultados y establecer parámetros.

Se considera el muestreo aleatorio simple ya que de manera específica realizaremos la entrevista directamente al Gerente, con preguntas de fácil respuestas además personalizadas o respuestas abiertas debido a que la cantidad de la información que influye en la Compañía de Transporte Transplayeros no es de gran magnitud.

Ítems	Estrato	Muestra
1	Gerente	1
Total		1

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 2. Muestra.

17 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

En la fuente de **(Bastar, 2012)** encuesta, cuestionario y entrevista son técnicas que aportan con la recolección de los datos, que se relaciona con el problema planteado en la investigación, para hacer uso de estos instrumentos es necesarios implementarlos de los siguientes elementos:

Ficha bibliográfica

(Bastar, 2012) La ficha bibliográfica son anotaciones detalladas de información, donde usamos las referencias de un libro, citas, sitios web, o revistas de algún autor, este instrumentos nos sirve para recordar títulos, editoriales, de para mayor facilidad en la brusquedad. De manera que, la ficha bibliográfica, es sólo la observación completa y ordenada de las partes fundamentales de un libro, entre sus elementos frecuentes están los siguientes:

- Autor (es): nombre completo, comenzando por los apellidos.
- Título y subtítulo.
- Uso de corchetes (en ocasiones es necesario).
- Pie de imprenta:
- Casa editorial.
- Lugar de impresión.
- Año de edición.
- Total de páginas.

Ahora bien, también existen tipos de fichas de identificación bibliográficas, las cuales son:

- De libros: con un autor; con dos o más autores.
- De diccionarios: con autor y sin autor.
- De enciclopedias.
- Gacetas, folletos y guías.
- Registros bibliográficos

(Bastar, 2012) Adicionalmente, se debe considerar que cualquier libro, diccionario, enciclopedia, revista, periódico, folleto, gaceta, video documental, película, sitio web o enciclopedia electrónica que se consulte, deberá ser registrada como corresponde para ayuda del investigador.

Al elaborar la bibliografía en los registros se ha revisado las fuentes bibliográficas y hemerográficas, para ello se presentan las siguientes novedades y sugerencias a considerar:

- Se ordena la información de manera alfabética
- Respetar el orden: primero libros, diccionarios, sitios web, en fin.
- Detecta que no falte ninguna ficha y que no falte ningún detalle de información.
- El nombre de esta página debe ser: Bibliografía.

Observación Es la más usual de las técnicas de investigación; la observación propone y motiva los problemas cuando es así se crea la necesidad de sistematizar datos e información.

Existe la observación directa e indirecta. Recalcando que la palabra observación básicamente es tener la percepción visual, que busca siempre una respuesta y un dato determinado.

Observación directa

Según **(Bastar, 2012)**, el investigador realiza las acciones de observar y recolectar datos. En esta ciencia de la actuación humana se mencionan:

La observación participante, el investigador es parte o responsable del proceso que se realice en alguna comunidad.

La observación no participante, el investigador emite una opinión de acuerdo a una observación directa referente a los datos de una comunidad sin tener respaldo o información de la misma.

Observación indirecta

(Bastar, 2012) En la observación indirecta es pertinente indicar que se presenta cuando el investigador reconoce que los datos recolectados provienen de otras fuentes argumentadas de manera oral o escrita. Esta técnica de investigación se puede manejar desde cuatro formas:

- Mediante cuestionario realizado por el informante sin inspección del investigador.
- Relatos como: autobiografías, diarios, mensajes escritos o cartas etc.
- Entrevista más especializada y preparada, con un cuadro de interrogantes elaborado por el investigador.
- Una entrevista espontánea (individual o colectiva) de manera sencilla y espontánea.

Ahora bien tenemos el concepto de **Encuestas** según **(Bastar, 2012)** el papel que se juega en la encuesta es el de lograr la mayor información posible, la encuesta alcanza una alternativa viable, ya que se fundamenta en el diseño y atención de ciertas incógnitas dirigidas a obtener determinados datos.

Los instrumentos investigativos principales de la encuesta se presenta a continuación:

- **Entrevista.- (Bastar, 2012)** este instrumento es básicamente similar a la encuesta por lo que se acude a la entrevista directa después de obtener el cuestionario elaborado por entrevistador y este mantendrá la comunicación o relación directa con la persona entrevistada, su aplicación es común en las investigaciones de campo ya que gran parte de los datos se los obtiene por este medio.

La entrevista puede ser realizada de manera colectiva o individual, y por la forma en que se encuentre estructurada puede clasificarse en:

- **Libre.-** Se considera así a la entrevista con preguntas abiertas es decir que una vez iniciada la conversación las preguntas vallan surgiendo en el momento de obtener las respuestas por parte del participante.
- **Dirigida.-** Este tipo de preguntas va realizada de acuerdo a un cuestionario preestablecido por la persona que estará a cargo de la actividad.

En la entrevistas debemos de considerar que los individuos actúan mejor en el momento cuando se les permite usar un modo narrativo, cuando se les ofrece seguir un orden cronológico, y cuando se les interrumpe lo menos posible.

También según el autor, nos da a conocer que la entrevista es un arte, el cual el entrevistador debe de aprovechar las habilidades y recursos como tiempo y espacio para realizar las preguntar de manera dinámica.

- **Cuestionario.- (Bastar, 2012)** El cuestionario es la técnicas más usada y de gran beneficio en la investigación científica, por lo que compone de forma específica de la técnica de observación. Con el

cuestionario podemos lograr aspectos fundamentales, como alejando ciertos criterios o problemas que no inciden en el caso.

Se debe de elaborar y diseñar un cuestionario, por lo que se requiere de conocimientos del fenómeno que se va a investigar, los resultados o éxito que se obtengan en la primera fase, depende del conocimiento y atención que se proponga para obtener elementos o información relevante de acuerdo al tema para un excelente análisis en nuestra hipótesis.

Las preguntas o ítems pueden ser:

- Dato objetivo: edad, sexo, etcétera.
- Cerradas: se contestan con si o no.
- Abiertas: se contestan a criterio y juicio del entrevistado.
- En abanico: presentan una serie de medios para responder, entre las cuales el entrevistado escogerá la que crea conveniente.

Para el desarrollo del estudio investigativo y de acuerdo al proceso realizado con las técnicas de investigación es necesario considerar la entrevista libre al directivo de la Compañía Transplayeros SA, para construir un dialogo entre preguntas y respuestas abiertas que permitan conocer el punto de vista en cuanto a la realidad de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.

Técnicas

Encuesta de respuestas con criterios libre.

Instrumentos

Cuestionario.

18 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Luego de obtener la información relevante en base a las interrogantes de la entrevista, se establece el análisis global de cada una de las respuestas dada por el Gerente de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.

A continuación se presenta el cuestionario de preguntas realizada en la entrevista al Gerente General de la Compañía Transplayeros SA.

1. ¿Qué tiempo tiene como Gerente General de la Compañía de Transporte Transplayeros SA?
2. ¿En qué condición económica recibió la Compañía de Transporte Transplayeros SA cuando se posesionó a su cargo?
3. ¿En qué condición tecnológica funciona la Compañía de Transporte Transplayeros SA?
4. ¿Le gustaría a Usted que en la Compañía se implementen equipos tecnológicos?
5. ¿En qué utilizan las aportaciones mensuales de los socios?
6. ¿Existen ahorros económicos (fondo común) para eventualidades emergentes?
7. ¿Cuáles serían sus estrategias para mejorar la recaudación de cuotas de los socios?
8. ¿Cómo se realizaba el proceso de recaudación de las cuotas en el periodo 2015?
9. ¿Cuál es el valor actual de la cuota mensual por socio?
10. ¿Estaría de acuerdo que se incremente la cuota mensual de los socios para que exista un fondo común y equipos tecnológicos.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

19 ANALISIS DE LA ENTREVISTA APLICADA

Entrevista realizada al Gerente General de la Compañía de Transporte Transplayeros SA, del Cantón Playas con el fin de conocer el manejo y dirección de los procesos aplicados en relación a la Propuesta de mejora al proceso de recaudación de cuotas de los socios en la compañía de transporte Transplayeros SA, para poder incrementar la estabilidad económica en la Compañía.

1. ¿Qué tiempo tiene como gerente general de la Compañía Transplayeros SA?

R//. Llevo 6 años con el cargo de Gerente General.

2. ¿En qué condición económica recibió la Compañía de transporte Transplayeros SA cuando se posesionó a su cargo?

R//. Recibí a la Compañía de Transporte Transplayeros sin fondos económicos existentes por cuotas mensuales que aún no había establecida. Luego de iniciar con mis actividades se llegó a consenso el cobro de las cuotas.

3. ¿Cuál es el nivel tecnológico que cuenta o funciona la Compañía de transporte Transplayeros SA?

R//. Al momento sólo la computadora portátil, para realizar los trabajos leves, aún no contamos con programa que nos ayude agilizar el proceso contable.

4. ¿Le gustaría a ud, implementar equipos tecnológicos?

R//. Sí me gustaría por qué a medida que pasa el tiempo la tecnología avanza como por ejemplo en equipos tecnológicos de radio comunicación que es lo esencial.

5. ¿En qué utilizan las aportaciones mensuales de los socios?

R//. En gastos fijos como son: Arriendo, sueldo y servicios básicos.

6. ¿Existen valores por fondo común para eventualidades emergentes?

R//. Al momento no existen ahorros económicos.

7. ¿Cuáles serían sus estrategias para mejorar la recaudación de cuotas de los socios?

R//. Las estrategias serian incrementar un valor adicional a las cuotas de los socios, realizando convenios favorables para la Compañía de Transporte Transplayeros con talleres de mantenimiento y los almacenes de repuestos para disminuir en el socio los valores de gastos por mantenimientos y repuestos.

El ingreso de estos valores adicionales para la Compañía nos ayudará a formar e incrementar los ahorros para el crecimiento económico de la Compañía

Como por ejemplo si en el mantenimiento del vehículo el cambio de aceite cuesta 60.00 incluido los productos, pero por convenio llegamos a un acuerdo que se le aplique el descuento de 10.00, por cada una de las 22 unidades de vehículos, de estos 10,00 dólares el socio aporta hacia la Compañía 5,00 dólares.

8. ¿Cuál es el valor actual de la cuota mensual por socio?

R//. El valor de la cuota es de \$ 10.00. Y las fechas de cobros son los primeros 5 días de cada mes.

9. ¿Cómo se realizaba el proceso de recaudación de las cuotas en el periodo 2015?

R//. Por cancelación voluntaria de los socios, de acuerdo a las fechas fijadas.

10. ¿Estaría de acuerdo ud, en incrementar la cuota mensual de los socios para que exista un fondo común y equipos tecnológicos?

R//. Sí estaría de acuerdo, porque es importante el incremento de las cuotas para cubrir las necesidades existentes en la Compañía de Transporte Transplayeros SA.

Análisis

De acuerdo a las respuestas de la entrevista realizada al Gerente General de la Compañía de Transporte Transplayeros SA, la autora de la presente investigación conoce el tiempo de gestiones del gerente en la Compañía.

Pero en el transcurso de este tiempo no ha sido posible observar el crecimiento organizacional, aun así luego de que el Gerente implemente el cobro de cuotas mensuales en consenso con los socios para el progreso de la Compañía, es ahí donde nace el conflicto de que los socios por falta de compromiso o incentivos no sienten el deber de aportar con la Compañía de Transporte Transplayeros SA, por tales motivos es escaso mantener el fondo monetario común o el ahorro económico, no es posible la adquisición de materiales y equipos de oficina para el buen desempeño de las actividades diarias, de equipos importantes como las radios comunicación ya que este sistema brinda confianza y seguridad por lo que hoy en día el robo de vehículos se da a diario con este medio de comunicación a cada movilización que haga el socio lo estaría comunicando a la central para tener las debidas precauciones, eficacia en la comunicación al mismo tiempo con todos por asuntos importantes (cobro de cuota) optimizando tiempo y recursos para contactar a cada uno de los socios.

Este comportamiento en los socios y las gestiones que se realicen para el proceso de las cuotas influyen altamente en la obtención de los beneficios al socio, por lo que si hubiera los suficientes recursos económicos se invertiría en el mejoramiento continuo beneficiando a todos en la Compañía.

Las mejoras continuas para el desarrollo y el éxito empresarial deben encaminarse día a día con el esfuerzo de todos que da como resultados positivos el crecimiento en economía, infraestructura física, tecnológica y equipo humano, factores que incitan al desarrollo empresarial no solo en la organización interna sino el progreso en todo el país.

20 PLAN DE MEJORAS

De acuerdo a los procesos que se llevan a cabo en la Compañía de Transporte Transplayeros SA, principalmente como el proceso de recaudación de cuotas, puedo proponer lo siguiente:

PROPUESTA DE MEJORA N° 1: Carencia del proceso para el cobro de cuotas						
META: Recaudar en su totalidad las cuotas mensuales						
RESPONSABLE: Secretario General						
¿Qué?	¿Quién?	¿Cómo?	¿Por qué?	¿Dónde?	¿Cuándo?	¿Cuánto?
Proponer el mejoramiento del proceso de cobro de las cuotas mensuales.	Secretario General	Contactando al socio mediante llamadas telefónicas o el envío de mensajes de texto. Publicar la nómina de socios en la oficina informando sobre quiénes se mantienen al día o atrasados en las cuotas.	Por qué es necesario lograr el crecimiento económico.	Secretaría de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.	En el mes de febrero 2017. Las llamadas se realizarán 4 días antes de las fechas máximas de pagos.	La inversión es de 12,00 mensuales para saldos de llamadas e impresiones. Se va a recaudar \$ 220.00 dolares mensuales.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016. Cuadro N° 3. Propuesta de mejora N° 1.

PROPUESTA DE MEJORA N° 2: Falta de incentivos a los socios.						
META: Recaudar el valor de las Cuotas a tiempo.						
RESPONSABLE: Gerente General						
¿Qué?	¿Quién?	¿Cómo?	¿Por qué?	¿Dónde?	¿Cuándo?	¿Cuánto?
Proponer el incentivo a los socios.	Gerente General	Aplicando el descuento del 5% por cancelar a tiempo, así como el cobro de \$ 1,00 adicional por atraso en el pago.	Así se logrará el cobro en las fechas fijadas.	Gerencia.	A partir del mes de febrero 2017	El descuento es de 0,50 cvt, por socio.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 4. Propuesta de mejora N° 2.

PROPUESTA DE MEJORA N° 3: Con el valor de la cuota alcanza solo para los gastos fijos.						
META: Obtener incremento en la recaudación de las cuotas mensuales.						
RESPONSABLE: Directivos						
¿Qué?	¿Quién?	¿Cómo?	¿Por qué?	¿Con quién?	¿Cuándo?	¿Cuánto?
Incrementar \$ 5.00 al valor actual de la cuota mensual. La cuota mensual sería \$ 15,00 dólares.	Los directivos de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.	Los valores serían cobrados en dos proporciones (quincena y fin de mes)	Se logra regular la estabilidad económica en la Compañía.	Personal Asociado.	A partir del mes de marzo del 2017.	Si se da el incremento de las cuotas se obtendría \$ 330,00 dólares.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 5. Propuesta de mejora N° 3.

PROPUESTA DE MEJORA N° 4: No existe fondo monetario para eventualidades.						
META: Cubrir las eventualidades que se les presente a los socios.						
RESPONSABLE: Directivos						
¿Qué?	¿Quién?	¿Cómo?	¿Por qué?	¿Con quién?	¿Cuándo?	¿Cuánto?
Implementar el fondo monetario común.	Los directivos de la Compañía.	Al momento que la Compañía se estabilice económicamente. Se otorgará como préstamo a corto plazo.	Es importante ayudar al socio de alguna manera cuando tenga alguna eventualidad emergente con el vehículo.	Con el personal asociado.	A partir del 2 semestre del 2017.	Iniciar el fondo monetario con el valor de \$ 500,00 dólares.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 6. Propuesta de mejora N° 4.

PROPUESTA DE MEJORA N° 5: Escasas posibilidades de ahorros.						
META: Poseer de ahorros en la Compañía de Transporte Transplayeros.						
RESPONSABLE: Gerente General						
¿Qué?	¿Quién?	¿Cómo?	¿Por qué?	¿Dónde?	¿Cuándo?	¿Cuánto?
Fomentar el ahorro en la Compañía de Transporte Transplayeros SA.	Gerente General	Se considera los valores adicionales como incentivos y valores por el convenio firmado, adicional el 20% de la utilidad mensual que genere la Compañía.	Por es indispensable cumplir con proyectos para el progreso de la Compañía.	En la Compañía de Transporte Transplayeros SA	Una vez que se firme el convenio. A partir del primer cuatrimestre del año 2017.	\$ 5,00 dólares por 22 socios obtendremos 110,00 mensuales para ahorros.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 7. Propuesta de mejora N° 5.

PROPUESTA DE MEJORA N° 6: Falta de presentación de presupuestos económicos. .						
META: conocer de los valores estimados a ingresar a la Compañía.						
RESPONSABLE: Gerente General						
¿Qué?	¿Quién?	¿Cómo?	¿Por qué?	¿Dónde?	¿Cuándo?	¿Cuánto?
Elaborar un presupuesto estimado, con el fin de conocer lo que se puede lograr a obtener económicamente en ingresos y gastos.	Gerente General	Elaborar el presupuesto con los directivos de la Compañía.	Es importante la planificación económica	Los directivos de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.	Anualmente.	Que muestre los nuevos valores a recaudar.

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 8. Propuesta de mejora N° 6.

Elaboración del presupuesto económico.

PRSUPUETO BAJO LAS CONDICIONES ACTUALES													
N° DE SOCIOS	22												
VALOR DE LA CUOTA:	\$ 10,00												
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
INGRESOS	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	220,00	\$ 2.640,00
GASTOS	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	\$ 2.634,24
Servicios Básicos	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	\$ 114,24
Arrendamiento	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	\$ 1.080,00
Sueldo	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	\$ 1.440,00
UTILIDAD O PÉRDIDA	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 5,76

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016. Cuadro N° 9. Presupuesto por recaudación.

PRSUPUESTO PROYECTADO CON NUEVAS PROPUESTAS

N° DE SOCIO 22

VALOR DE
LA CUOTA: \$ 15,00

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
INGRESOS	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ 3.960,00
DESC. POR INCENTIVOS	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 16,50	\$ 198,00
INGRESO NETO	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 313,50	\$ 3.762,00
GASTOS TOTALES	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	219,52	\$ 2.634,24
GASTOS													
Servicios Básicos	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	9,52	\$ 114,24
Arrendamiento	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	\$ 1.080,00
Sueldo	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	\$ 1.440,00
UTILIDAD O PÉRDIDA	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 93,98	\$ 1.127,76

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 10. Presupuesto de recaudación – Propuesta.

CUADRO COMPARATIVO				
	PROPUESTA ACTUAL	PROYECTADO	V. RELATIVO	%
INGRESOS NETOS	2640.00	3762.00	1122.00	42.50%
GASTOS				
Servicios Básicos	114.24	114.24	0.00	0.00%
Arrendamiento	900.00	900.00	0.00	0.00%
Sueldo	1125.00	1125.00	0.00	0.00%
UTILIDDA O PÉRDIDA	0.43	1622.76	1622.33	377286%

Elaborado por: Betty Jesenia Palma Díaz – Año: 2016

Cuadro N° 11. Cuadro comparativo de Presupuesto por recaudación actual y proyectado.

NOTA: Los valores de gastos corresponden al 50% del total del gasto generado por lo que dentro de la Organización funcionan dos Compañías de Transporte legalizadas, como son: Compañía de Transporte Mixto TransMixVillamil SA, (doble cabina) y la Compañía de Transporte Transplayeros SA, (cabina sencilla).

Por lo tanto ambas Compañías comparten los gastos como servicios básicos, arriendo y sueldos.

21 CONCLUSIONES

- El proceso de la recaudación de cuotas mensuales no es idóneo para lograr que ingrese en su totalidad los valores por conceptos de cuotas.
- El valor de la cuota mensual actual incide en el nivel de los ingresos mensuales, por lo que solo es posible cubrir los gastos fijos.
- La falta de comunicación con los socios explicándoles el estado económico de la Compañía de Transporte Transplayeros SA.
- La compañía de Transporte Transplayeros SA, al momento se encuentra en inestabilidad financiera prolongada, por la carencia de innovaciones, también se debe por la cantidad de impuestos que desaceleran a la economía en general pero ahora es importante orientarnos hacia el conocimiento en los tributos y finanzas logrando el aumento de la productividad,

22 RECOMENDACIONES

Es necesario que se mejore el procedimiento del cobro de las cuotas, contactando al socios por los medios de comunicación posible pues así se evidenciará el bienestar económico de la Compañía y de los socios.

Es posible mejorar el ingreso mensual incrementando \$ 5 dólares adicionales al valor mensual actual con facilidad de pago, perfeccionando la estabilidad económica financiera.

Que se realicen las reuniones generales periódicamente de carácter urgente para la planificación de las finanzas de la Compañía, y que fluyan las ideas y estrategias de mejoramiento con el acuerdo de todos los socios, considerando todos los planes de mejoras presentados en esta investigación.

El personal directivo debe de asistir al menos a una excelente capacitación en temas actualizados de crecimiento organizacional relacionados en tributos y finanzas.

23 BIBLIOGRAFÍA

Referencias

Arturo Figueroa Montaña, Hermes Ulises Ramírez Sánchez, Jaime Alcalá Gutiérrez. (2014). *Introducción a la Metodología Experimental*. México: Pearson.

Bastar, S. G. (2012). *Metodología de la Investigación* . México: Red Tercer Milenio S.C.

Compañías, S. d. (02 de 01 de 2013). *PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL PLURIANUAL*. Recuperado el 03 de 10 de 2016, de 2013 - 2017:
<http://181.198.3.74:10039/wps/wcm/connect/ad2ae15b-d600-4678-bf82-d4c5068b14c9/Plan+Estrategico+Institucional+2013-2017.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ad2ae15b-d600-4678-bf82-d4c5068b14c9>

Dr. Roberto Hernández Sampieri, Dr. Carlos Fernández Collado, Dra. María del Pilar Baptista Lucio. (2010). *Metodología de la Investigación* . México: Mc Graw Hill.

Falcón, S. O. (23 de 06 de 2007). *Inventos e inventores*. Recuperado el 23 de 01 de 2017, de Inventos e inventores:
http://www.mjcv.es/susanaoubina/Inventos_Inventores/enlaces/automovil.html

Ferrer, J. (05 de 01 de 2007). *Definición ABC*. Recuperado el 22 de 01 de 2017, de Definición ABC:
<http://www.definicionabc.com/economia/ingresos.php>

FRANKLIN ALLEN, ATEWART C. MYERS. RICHARD A. BREALEY. (2010). *PRINCIPIOS DE FINANZAS CORPORATIVAS*. . MEXICO: MC GRAW HILL EDUCACIÓN .

Gardey., J. P. (01 de 06 de 2009). *Definición.de*. Recuperado el 23 de 01 de 2017, de Definición.de: <http://definicion.de/fondos-de-inversion/>

Gitman, L. J. (2003). *Administración Financiera*. México: Pearson Educación.

Grijalva, W. M. (2013). Historia del Cooperativismo en el Ecuador. *Serie Historia de la Política Económica del Ecuador*, 152.

Herrera, J. E. (2014). *Proyectos: enfoque gerencial*. Bogotá: Ecoe ediciones .

Horngren, H. B. (2003). *Contabilidad, quinta edición* . México: Pearson Educación .

IFRS. (01 de 01 de 2012). *International Financial Reporting Standards*. Recuperado el 03 de 10 de 2016, de Ingresos de Actividades Ordinarias:

<http://www.ifrs.org/IFRSs/Documents/Spanish%20IAS%20and%20IFRSs%20PDFs%202012/IAS%2018.pdf>

López, A. E. (2002). *Metodología de la Investigación Contable*. México: International Thomson Ediores SA.

Luengo, P. (s.f.).

Martínez, À. M. (2011). *Contabilidad general*. Bogotá: Ecoe Ediciones.

Merino, J. P. (01 de 06 de 2010). *Definición.de*. Recuperado el 23 de 01 de 2017, de Definición.de: <http://definicion.de/ahorro/>

Merino, J. P. (01 de 06 de 2013). *Definición.de*. Recuperado el 23 de 01 de 2017, de Definición.de: <http://definicion.de/recaudacion/>

Mulet, P. L. (2005). *Evaluación de los factores determinantes de la rentabilidad y solvencia de la empresa murciana*. Murcia: Servicio de Estudios .

- P, D. R., & Baena , G. (2014). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIAGCIÓN*. México: Grupo Editorial Patria.
- Padilla, V. M. (2014). *Introducción a las Finanzas*. México: Grupo Editorial Patria, SA. de C.V. .
- Paneque, R. J. (1998). *Metodología de la investigación*. LA Habana: La Habana E.
- Pedro Luengo Mulet, Marcos Antón Renart, Juan Pedro Sánchez Ballesta. (2005). *EVALUACIÓN DE LOS FACTORES*. Murcia: Servicio de Estudios del Colegio de Economistas de la Región de Murcia. Obtenido de <http://www.economistasmurcia.es/pdfs/cuadernoinvestigacion/Cuaderno%20N%C2%BA%203.pdf>
- Rafael Chaves Ávila, José Luis Monzón Campos, Gustavo Zaragoza Pascua. (2012). *La economía social: concepto, macromagnitudes*. Valencia: Cuadernos de Trabajo Social.
- Rojas, V. M. (2011). *Metodología de la Investigación*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Ruíz, J. E. (2011). *Presupuesto de direccionamiento estratégico, gestión y control de recursos*. Bogota, Colombia: Mc Graw Hill InteramericanaSA.
- Ruíz, W. B. (11 de Septiembre de 2011). *Educándonos en el Ámbito Económico*. Recuperado el 09 de 12 de 2016, de Educándonos en el Ámbito Económico: <http://ambitoeconomico.blogspot.com/2011/09/ingresos-del-ecuador.html>
- Torres, C. A. (2006). *Metodología de la investigación* . México: Pearson Educación.
- Wigodski, J. (10 de 07 de 2010). *Metodología de la investigación*. Recuperado el 21 de 08 de 2016, de Metodología de la

investigación:

<http://metodologiaeninvestigacion.blogspot.com/2010/07/variables.html>

WIGODSKI, J. (s.f.). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGAA*. Obtenido de

<http://metodologiaeninvestigacion.blogspot.com/2010/07/variables.html>

Wikipedia. (21 de 05 de 2014). *Cuentas por cobrar*. Recuperado el 3 de 10 de 2016, de Cuentas por Cobrar: https://es.wikipedia.org/wiki/Cuentas_por_cobrar

Wordpress.com. (29 de 09 de 2011). *Transporte de carga Depits*. Recuperado el 25 de 01 de 2017, de Transporte de carga Depits: <https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>

Yanchapaxi, F. E. (2010). *El Transporte Terrestre de Pasajeros en Ecuador y Quito; Perspectiva histórica y situación actual*. Quito: Talleres gráficos del INEC.

24 LINKOGRAFÍA

- <http://aprenderlyx.com/objetivo-general-de-un-proyecto-que-son-objetivos-generales/>: Balestrini (2006) (Objetivo General de un proyecto)
- <http://aprenderlyx.com/objetivos-especificos-de-un-proyecto/>:
- <http://webdelprofesor.ula.ve/economia/mendezm/analisis%20IndicadoresFinancieros.pdf>
- <https://es.scribd.com/doc/23570560/DELIMITACION-PROBLEMA> (delimitación del problema)
- http://ori.hhs.gov/education/products/sdsu/espanol/eg_res2.htm (estudio experimental)
- <http://seminariosdeinvestigacion.com/niveles-de-investigacion/> (video tutorial niveles de investigación)
- <https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>
- <http://www.guayas.gob.ec/cantones/playas>
- <https://scholar.google.com/scholar?hl=es&q=CONCEPTOS+DE+INGRESOS&btnG=&lr=>
- http://www.mjcv.es/susanaoubina/Inventos_Inventores/enlaces/automovil.html (antecedentes del transporte)
- <http://www.definicionabc.com/economia/ingresos.php>
- <http://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/31296/D-71980.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>
- <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/9946/1/UPS-GT00107>

Recaudación de cuotas 2016

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TRANSPLAYEROS SA

VALOR CUOTA: \$ 10 MENSUAL

FECHA MAX. DE COBRO: 5 DE CADA MES

PERIODO 2016

Nº	CÉDULA	NOMBRES APELLIDOS	ENERO	FECHA DE PAGO	FEBRERO	FECHA DE PAGO	MARZO	FECHA DE PAGO	ABRIL	FECHA DE PAGO	MAYO	FECHA DE PAGO	JUNIO	FECHA DE PAGO	JULIO	FECHA DE PAGO	AGOSTO	FECHA DE PAGO	SEPTIEMBRE	FECHA DE PAGO	OCTUBRE	FECHA DE PAGO	NOVIEMBRE	FECHA DE PAGO	DICIEMBRE	FECHA DE PAGO	TOTAL RECA	X COBRAR																								
1	902960046	ANASTACIO SELLAN EUGENIO	10.00	10/01/2016	10.00	05/02/2016	10.00	04/04/2016	10.00	05/04/2016	10.00	06/05/2016	10.00	06/06/2016	10.00	04/07/2016	10.00	05/08/2016										80.00	40.00																							
2	913903332	BALON VALON CARLOS ALFREDO	10.00	01/02/2016	10.00	17/03/2016	10.00	17/03/2016	10.00	05/04/2016	10.00	07/06/2016	10.00	09/09/2016														60.00	60.00																							
3	908155666	BANCHON CHAMAIDAN LIBORIO	10.00	06/01/2016	10.00	12/02/2016	10.00	05/04/2016	10.00	05/04/2016	10.00																	50.00	70.00																							
4	1308187762	BELTRAN PLIAS JOSE ANTONIO	10.00	15/01/2016	10.00	19/02/2016	10.00	25/03/2016	10.00	05/04/2016	10.00	07/06/2016	10.00	07/08/2016														60.00	60.00																							
5	904607355	BOHORQUEZ BOHORQUEZ EUSEBIO	10.00	20/01/2016	10.00	06/01/2016	10.00	25/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	11/05/2016	10.00	30/06/2016														60.00	60.00																							
6	1309067815	CHUMBO REYNA JOSE AURELIO	10.00	15/01/2016	10.00	06/01/2016	10.00	07/04/2016	10.00	07/04/2016	10.00	14/05/2016	10.00	09/07/2016														60.00	60.00																							
7	900777954	CRISPIN CRISPIN EVA RISTO	10.00	15/01/2016	10.00	06/01/2016	10.00	08/04/2016																				30.00	90.00																							
8	911358141	CRISPIN PONCE JULIAN FERMIN	10.00	15/01/2016	10.00	06/01/2016	10.00	08/04/2016	10.00	07/04/2016	10.00	09/06/2016	10.00	09/06/2016														60.00	60.00																							
9	904149424	CRISPIN PONCE JULIAN FORTUNATO	10.00	19/01/2016	10.00	06/01/2016	10.00	25/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	28/05/2016	10.00	07/08/2016	10.00	07/08/2016												70.00	50.00																							
10	900776279	CRISPIN VERA JOSE BENITO	10.00	18/01/2016	10.00	06/01/2016	10.00	25/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	28/05/2016																50.00	70.00																							
11	908911415	CRISPIN VERA PEDRO PABLO	10.00	06/01/2016	10.00	10/02/2016	10.00	25/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	10/05/2016	10.00	15/08/2016	10.00	15/08/2016												70.00	50.00																							
12	904607447	CRISPIN VERA VIRGILIO MARTIN	10.00	06/01/2016	10.00	10/02/2016	10.00	25/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	25/05/2016	10.00	19/07/2016	10.00	01/08/2016	10.00	05/11/2016										90.00	30.00																							
13	913957064	CRUJILLO LAZARO PEDRO HERACLI	10.00	06/01/2016	10.00	10/02/2016	10.00	01/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	09/07/2016	10.00	15/07/2016	10.00	15/08/2016	10.00	20/09/2016	10.00	30/09/2016	10.00	05/10/2016	10.00	11/11/2016	10.00	05/12/2016	120.00	0.00																								
14	910036979	DE LA ROSA CASTRO CARLOS	10.00	06/01/2016	10.00	10/02/2016	10.00	01/03/2016	10.00	07/04/2016	10.00	26/05/2016	10.00	15/08/2016														60.00	60.00																							
15	905144721	GARCIA GUARANDA SANTOS	10.00	06/01/2016	10.00	10/02/2016	10.00	07/04/2016	10.00	07/04/2016	10.00	28/05/2016	10.00	19/07/2016														60.00	60.00																							
16	900945460	GUZMAN VERA JUAN ISAIAS	10.00	06/01/2016	10.00	03/02/2016	10.00	06/04/2016	10.00	07/04/2016	10.00	28/05/2016	10.00	15/06/2016	10.00	05/07/2016	10.00	15/09/2016	10.00	05/11/2016	10.00	05/12/2016	10.00	05/12/2016	10.00	05/12/2016	120.00	0.00																								
17	918024514	LINDO YAGUAL HECTOR ANTONIO	10.00	19/01/2016	10.00	04/02/2016	10.00	25/03/2016	10.00	01/03/2016	10.00	09/07/2016	10.00	19/07/2016	10.00	05/07/2016												70.00	50.00																							
18	1307687333	MUENTES CHAVEZ REYMO MARTIN	10.00	19/01/2016	10.00	09/02/2016	10.00	06/04/2016	10.00	30/04/2016	10.00	28/05/2016	10.00	15/07/2016														60.00	60.00																							
19	915427132	PALMA DIAZ BALTAZAR ELADIO	10.00	19/01/2016	10.00	09/02/2016	10.00	07/04/2016	10.00	07/07/2016	10.00	07/07/2016	10.00	07/07/2016	10.00	07/07/2016	10.00	15/08/2016	10.00	05/09/2016	10.00	05/10/2016	10.00	10/11/2016	10.00	28/12/2016	120.00	0.00																								
20	907534218	PEZO FLORES ABELARDO EDILBERTO	10.00	15/01/2016	10.00	09/02/2016	10.00	06/04/2016	10.00	28/04/2016	10.00	01/06/2016	10.00	15/08/2016	10.00	05/09/2016	10.00	05/09/2016	10.00	05/09/2016	10.00	05/10/2016	10.00	05/11/2016	10.00	23/12/2016	120.00	0.00																								
21	917241853	PEZO PALMA GERMAN EUGENIO	10.00	15/01/2016	10.00	09/02/2016	10.00	25/03/2016	10.00	20/04/2016	10.00	15/05/2016	10.00	15/05/2016														60.00	60.00																							
22	906864400	QUINDE VICTOR FRANCISCO	10.00	19/01/2016	10.00	09/02/2016	10.00	26/03/2016	10.00	25/04/2016	10.00	09/07/2016	10.00	19/07/2016														60.00	60.00																							
TOTAL:																																																			1590.00	1050.00

Fotografías del proceso de Chatarrización vehicular



Momento en que los socios están en espera para su vehículo sean chatarrizados. Entregan vehículos viejos.



Socios presentes en la entrega y recibiendo sus nuevas camionetas de cabina sencilla o doble cabina.

Entrega de camionetas realizada en Gral. Villamil, con autoridades presentes.





Misa de acción de Gracias, organizada por la directiva y socios por el recibimiento de las nuevas camionetas.



Herramienta de trabajo diario del socio

