



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL
DIRECCIÓN GENERAL DE POSGRADOS

TRABAJO DE GRADO

PARA LA OBTENCION DEL TITULO DE:

MAGISTER EN AUDITORÍA Y FINANZAS

**“SISTEMA SUSTENTABLE PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS. CASO
DE ESTUDIO COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS MARCO
POLO”**

AUTOR:

LUIS ALFONSO GUAYASAMIN GALARZA

DIRECTORA:

MÀSTER LUCY VEGA MARTINEZ

QUITO, 2015

DECLARACIÓN

Yo, Luis Alfonso Guayasamin Galarza, de nacionalidad Ecuatoriana con C.I. #: 1715185755, declaro que la investigación aquí presente es de mi autoría, que no ha sido presentada para ningún grado o calificación profesional y, que he consultado la bibliografía citada en este documento.

A través de esta declaración cedo los derechos de propiedad intelectual correspondientes a esta investigación a la Universidad Tecnológica Equinoccial.

Luis Alfonso Guayasamin Galarza

C.I. #: 1715185755

DEDICATORIA

El presente trabajo de grado quiero dedicarlo a mi hijo Matías para que recuerde los valores, de la constancia y perseverancia que son fundamentales en el trayecto de una vida profesional. A Naim quien comparte mi hogar junto a mi familia y es considerado como un hijo para mí, y que a través de esta investigación comprenda la importancia del conocimiento académico y alcance los objetivos en su vida.

Debo rendir tributo a mi familia. Su cariño y apoyo han sido esenciales. Mi esposa ha sido una figura clave a lo largo de mi carrera, aportando una base de estabilidad y estímulo.

Y como olvidar a mis queridos padres, Alfonso y Olinda que con su amor lograron inculcarme los valores en cada paso de mi camino.

AGRADECIMIENTOS

Quiero dar las gracias a Dios por abrir las puertas y permitirme cumplir este anhelo de crecer profesionalmente y realizar mi primera maestría; en segundo lugar a mi esposa, Cristina, por el apoyo que me ha brindado en estos dos años de estudio; A mis padres, Alfonso y Olinda, que han sido pilar fundamental en mi vida, gracias infinitas por el amor que me tienen y el apoyo que me han brindado siempre, a mi hermana y cuñado, Fernanda y Carlos, por permitirme realizar el trabajo en base a la empresa donde altamente dirige y facilitarme la información necesaria; a la Magister Lucy Vega por la guía que me ha brindado en el transcurso de este trabajo, al ser mi directora de tesis. Gracias de corazón a todos porque sin ustedes la presente investigación hubiese sido más difícil el camino para cumplir este anhelo de continuar estudiando y preparándome profesionalmente, sé que Dios los compensara infinitamente.

Contenido

RESUMEN	VIII
CAPITULO 1 EL PROBLEMA.....	1
Planteamiento del Problema	1
Objetivos.....	2
Objetivo	2
Objetivos Específicos	3
Justificación y delimitación de la Investigación.....	3
CAPITULO 2 MARCO TEÓRICO	4
Antecedentes de la Investigación	4
Variables del Macro-ambiente que intervienen en el transporte público	5
Situación Política.....	5
Situación Social.....	7
Tasas de Interés	9
Inflación.....	11
Mercado Financiero.....	13
Mercado de Valores.....	15
Variables del Micro-Ambiente que intervienen en el transporte público.....	15
Oferta del Transporte en el cantón Rumiñahui.....	15
Organismos de Control.....	16
Marco Legal del Cooperativismo	18
Planes gubernamentales de apoyo al sector del transporte.....	21
Otros conceptos financieros.....	22
Efectivo.....	22
Cuentas y Documentos por Cobrar.....	22
Inventarios	23
Activos Fijos.....	23
Pasivos.....	23

Capital Contable	23
Análisis Financiero	23
Indicadores de Rentabilidad	24
Margen de Utilidad.....	24
Rendimiento sobre el capital	24
Razón circulante	24
Rotación de cuentas por cobrar	24
Rotación de inventarios	25
Relación de pasivo total a activo total	25
CAPITULO 3 MARCO METODOLÓGICO	26
Diseño de la Investigación.....	26
Métodos de Investigación.....	26
Población	27
Técnica de Muestreo.....	27
CAPITULO 4 DIAGNOSTICO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS “MARCO POLO”	28
Antecedentes.....	28
Socios y Aportaciones	29
Servicio y cobertura de rutas de transporte	29
Gobernabilidad y Lineamientos Estratégicos	30
Estructura Organizacional	32
Liquidez.....	34
Cartera	36
Morosidad.....	41
Activos Fijos.....	43
Inventario.....	43
Cumplimiento de Obligaciones	44
Análisis de los Estados Financieros	46

Análisis Vertical	46
Análisis de Activos 2011-2013.....	47
Análisis de Pasivos 2011-2013.....	52
Análisis del Patrimonio 2011-2013	55
Análisis de los Ingresos y Egresos 2011-2013	56
Análisis Horizontal.....	59
Indicadores Financieros.....	65
Indicadores de Liquidez y Solvencia.....	65
Indicadores de Apalancamiento y Endeudamiento	68
Indicadores de Eficiencia.....	70
Indicadores de Rendimiento	74
CAPITULO 5	77
PROPUESTA PARA MEJORAR LA SITUACION FINANCIERA.....	77
Planteamiento para mejorar Índices Financieros.....	79
Planteamiento del proceso para administrar el efectivo	79
Planteamiento para mejorar la estructura de financiamiento.....	82
Planteamiento del proceso para gestionar el recaudo	84
Planteamiento de proceso para gestionar la cartera.....	87
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	90
Conclusiones.....	90
Recomendaciones	91
Bibliografía.....	93

Índice de Tablas

Tabla 1 Población por edades en el cantón Rumiñahui.....	8
Tabla 2 Tasa de Interés.....	10
Tabla 3 Inflación anual en el Ecuador.....	11
Tabla 4 Entidades de Transporte.....	15
Tabla 5 Anexo Bancos.....	34
Tabla 6 Anexo Caja.....	35
Tabla 7 Anexo Cuentas por Cobrar.....	37
Tabla 8 Prestamos Accionistas.....	41
Tabla 9 Mercaderías.....	43
Tabla 10 Análisis de los Estados Financieros (Análisis Comparativo Vertical de Activos).....	46
Tabla 11 Estados Financieros Comparativos Pasivos y Patrimonio.....	52
Tabla 12 Análisis de los Estados Financieros (Análisis comparativo Horizontal).....	59
Tabla 13 Indicadores de Liquidez y Solvencia.....	65
Tabla 14 Indicadores de Apalancamiento y Endeudamiento.....	68
Tabla 15 Balance de Pérdidas y Ganancias.....	71
Tabla 16 Indicadores de Eficiencia.....	71
Tabla 17 Indicadores de Rendimiento.....	74
Tabla 18 Indicadores de Efectivo.....	80
Tabla 19 Indicadores de Recaudo.....	85
Tabla 20 Indicadores de Cartera.....	87

RESUMEN

El objetivo principal de esta investigación es para establecer las condiciones administrativas financieras que debe tener la Cooperativa de Transportes de Pasajeros Marco Polo, para disminuir los riesgos y alcanzar el adecuado sistema de financiamiento, y así, lograr la sustentabilidad del negocio. El enfoque que se utilizó es la metodología empírica ya que pretende mejorar el control y el uso de los recursos financieros de la Cooperativa mediante el análisis de la situación financiera. Como resultado se observa su altísimo riesgo de crédito otorgados a sus socios producto de la incobrabilidad, su bajo nivel del efectivo inmediatamente disponible en caja, así como la valoración de sus activos fijos, se evidencian una baja liquidez y riesgos de incobrabilidad en los últimos años que dificulta el accionar y funcionamiento correcto de la entidad. Sus gastos operacionales elevados a comparación con sus ingresos permiten identificar un déficit dentro de un periodo económico. La investigación permite concluir que la Cooperativa no ha tenido un crecimiento y una madurez económica en la última década, sus cuentas por cobrar representan más de las tres cuartas partes de su situación financiera, su disponibilidad de efectivo es escasa para determinar un flujo de caja eficiente, sus activos fijos no han sido revisados desde su compra para la revalorización en sus estados financieros. Sus cuentas por pagar durante los últimos años han ido incrementándose debido a la falta de recursos económicos.

CAPITULO 1 EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

La movilidad se ha convertido en uno de los problemas más graves del país, la debilidad financiera del transportista en adquirir un vehículo nuevo para brindar el servicio óptimo, eficaz y eficiente que se ha convertido en un dolor de cabeza que a la fecha no ha tenido solución, muestra de aquello los vehículos carecen de seguridad y fiabilidad al momento de abordar dicho transporte. Las inversiones del transportista van decayendo conforme va pasando el tiempo sin dar una respuesta oportuna provocando accidentes por la falta de recursos materiales y financieros.

El mal uso de las unidades de transporte ha llevado a los administradores a reflexionar sobre la forma adecuada de dar un mejor servicio al usuario sin que afecte la economía y existan riesgos en la inversión del transportista. Esto determina la inmediata adopción de nuevos parámetros y sistemas de administración para las operadoras de transporte.

Las políticas contables y financieras del transporte han estado acompañadas por un sistema acorde a la operación que realizan distintas entidades, pero éstas sin proyección y visión hacia un futuro de cambios que en la actualidad están sucediendo. Con la inclusión del gobierno a la gestión del transporte se ha dado inicio a la regularización y estandarización del transporte público de pasajeros. La regularización del transporte en el aspecto social, legal y normativo ha influido para que el sector pueda tener una visión general y mancomunada sobre la optimización de la gestión del transporte, como por ejemplo: la creación de la caja común, captación de recursos y generación de inversiones.

Con la imposibilidad de que el transportista obtenga su sustentabilidad y sostenibilidad, sacrificando sus activos y patrimonios, es necesario pensar en un sistema que empiece a buscar recursos financieros a través del ingreso al mercado financiero y posiblemente la cotización en la bolsa de valores mediante la recaudación de sus cuentas por cobrar, estableciendo un proyecto de cinco años para la adquisición de flotas/unidades de transporte acorde a las necesidades de la sociedad, amigables con el medio ambiente y erradicando la competencia.

Los diferentes mecanismos de financiamiento en el sector permitirán una intermediación financiera y la autofinanciación por parte de cada transportista, un menor costo de financiamiento, un precio justo de compra y venta, liquidez permanente y en especial los diferentes mecanismos de negociación así como la diversificación del riesgo mediante las distintas alternativas de inversión y financiamiento; permitirán catapultar al transportista a proyectos ambiciosos de expansión y crecimiento sostenible económico, de la mano de inversionistas que llevarán una relación en el transcurso del proyecto con beneficios económicos para las dos partes, contribuyendo desarrollo y bienestar social.

El empleo del concepto de diagnóstico se ha generalizado a las ciencias técnicas y económicas, de manera que, por lo general, muchos estudios sobre un determinado fenómeno comienzan con la realización de un diagnóstico que expliquen su situación actual y los problemas que aquejan al fenómeno estudiado o limitan su desarrollo. El diagnóstico proporciona la información necesaria para mejorar la utilización de la capacidad existente a fin de relacionarla con las necesidades futuras. (Menoyo, 2007)

El diagnóstico interno de las finanzas de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, dependerá de mucho para la toma de decisiones y evaluar estrategias a beneficio de sus socios.

Como lo dice Duncan (1971), con el diagnóstico se pretende llegar al estado de la situación actual de transporte así como de los recursos humanos con que cuenta. Constituye un análisis sistemático, coherente y consistente en el cual se muestra la integración estructural del transporte y su evolución. (Menoyo, 2007)

Objetivos

Objetivo

Establecer las condiciones administrativas-financieras que debe tener la Cooperativa de Transporte de Pasajeros “Marco Polo” para disminuir los riesgos y alcanzar el adecuado sistema de financiamiento para lograr la sustentabilidad del negocio.

Objetivos Específicos

- i. Analizar los costos y gastos más representativos de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros “Marco Polo”
- ii. Analizar los principales riesgos financieros que tiene la Cooperativa de Transporte de Pasajeros “Marco Polo”
- iii. Plantear nuevos mecanismos de financiamiento que podría adoptar la Cooperativa de Transporte de Pasajeros “Marco Polo” para mejorar su gestión financiera.

Justificación y delimitación de la Investigación

Con este trabajo se lograría a largo plazo un perfeccionamiento en los tipos de indicadores a los estados financieros, lo que aumentaría la eficiencia en el manejo y control de los recursos financieros de la institución y una mayor competitividad en el mercado. La propuesta para mejorar los estados financieros al aplicarlo elevaría en un determinado tiempo la administración de su portafolio de negocios y la evolución en el mercado.

El motivo por los cuales se escogió esta propuesta fue principalmente por su aplicabilidad a todo tipo de instituciones del sector, porque puede ser empleado por la misma organización a través de su control interno en el que señala áreas a mejorar y medición de puntos de eficiencia, rentabilidad y apalancamiento.

El propósito de este estudio es generar unos indicadores en base a la principal actividad de la institución. Los estudios exp-post de su aplicación y evaluación, así como la propuesta de mejoras quedan fuera de la investigación y son responsabilidad de la Cooperativa.

CAPITULO 2 MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación

La globalización y las políticas liberales que han afectado el funcionamiento de la ciudad han incidido también en el comportamiento de los transportes urbanos. Los procesos de expansión urbana, de nuevas formas de inserción de la economía y su expresión en las ciudades han estado plenamente acompañados por un sistema de transporte que ha asumido un rol funcional a este desarrollo. Las nuevas tendencias de organización y funcionamiento de los sistemas de transporte urbano dan cuenta precisamente de una transformación institucional, política y operativa que sirve de soporte funcional a las demandas urbanas y a las tendencias del desarrollo urbano. Procesos como la desagregación de los sistemas, la generación de segmentos especiales de la oferta en función de las demandas solventes de la población, así como la generación de condiciones para soportar la expansión urbana, son todos nuevos rasgos que el sistema de transporte ha sido capaz de asumir en concordancia con las tendencias generales de las economías latinoamericanas y de sus ciudades. (Figueroa, 2005)

Según Martin (2011).El transporte constituye un elemento esencial en la vida de las urbes actuales, hasta el punto de que resulta difícil plantearse la respuesta a una hipótesis contractual con respecto a cómo serían en la actualidad nuestras ciudades y áreas metropolitanas sin transporte.

El transporte siempre ha estado presente en las sociedades humanas como una necesidad básica para su supervivencia, para garantizar la continuidad de la sociedad (en una proyección de su función natural dentro de los ecosistemas) a través del traslado de los nutrientes y residuos generados. (Urbano & Ruiz, 2012)

Urbano & Ruiz (2012) concluyen en que el enfoque sistémico permite distinguir y agrupar las principales cuestiones relativas al transporte urbano en:

- Sistema Competencial, incluyendo legislación y financiación
- Organización Institucional, con las diversas formulaciones en términos de organización
- Relaciones laborales

Estos son ejes fundamentales para el adecuado desarrollo del transporte y sus implicaciones en el ámbito social y económico.

La innovación, la eficiencia productiva, la sostenibilidad y un sistema actual, permitirán obtener una gestión de transporte adecuado.

La aplicación de los mismos a los sistemas de transporte urbano de las ciudades latinoamericanas supone un adecuado sistema de gestión, a través de la planificación y fijación de objetivos que permite el seguimiento de los mismos y la toma de decisiones adecuado a cada momento y ciudad. (Urbano & Ruiz, 2012)

Como lo afirma Sanhueza (2012), Las pequeñas empresas, en general, no disponen de herramientas formales de gestión, como planificación estratégica, gestión de procesos, gestión de recursos humanos y otras, que les sirvan de base para el desarrollo de una gestión competitiva. (Navarro & Sanhueza, 2014)

En el Ecuador la implementación de estos modelos son escasos en las empresas de transporte que generalmente se dedican a la operatividad de las unidades de transporte y no visualizan como entidad.

Variables del Macro-ambiente que intervienen en el transporte público

Situación Política

El Estado a través del programa de Gobierno pretende mejorar el hábitat de las ciudades intermedias y grandes, que requieren de la promoción del sistema de transporte público.

La constitución, en el Artículo. 66 establece “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”. (SENPLADES, 2013, pág. 136)

Entre los derechos para mejorar la calidad de vida incluye la movilidad de las personas. La calidad de vida se enmarca en el régimen del Buen Vivir, establecido en la constitución, dentro del sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social.

A partir de ello la constitución se configura de tal forma que obliga al Estado a garantizar la generación de bienestar social a través del desarrollo de planes de educación, salud, ambiente, cultura, seguridad, libertad y justicia. Estos a su vez son enfocados al Plan Nacional del Buen Vivir, mejora la equidad en la distribución de los recursos, aplicando varios mecanismos, en el cual el hombre deja de ser objeto de la economía y pasa a ser el fin del mismo, con la participación de la sociedad en los beneficios del desarrollo del país, haciendo hincapié en mantener una relación justa y solidaria.

El Programa de Gobierno 2013-2017 plantea que, en relación a la competencia de tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, por su complejidad y relevancia, el Consejo Nacional de Competencias, a partir desde este momento sus siglas son CNC, sea el que establezca una estrategia de implementación, en la que se definieron tres tipos de modelos de gestión para que los municipios, de acuerdo a su capacidad institucional, vayan asumiendo progresivamente facultades y atribuciones.

De los siete municipios con mayores capacidades, seis han asumido parcialmente la competencia. (SENPLADES, 2013, pág. 87)

El actual gobierno mantiene una política que hace énfasis en asignar gran parte del presupuesto del Estado al desarrollo de programas para mejorar los servicios de salud, educación, vivienda, e infraestructura, y dentro de la infraestructura, a la creación de carreteras para impulsar el desarrollo del transporte que permitan mejorar las condiciones de vida de la población menos favorecida.

Esto tiende a favorecer al crecimiento de la economía en razón de una mayor demanda de bienes y servicios para el emprendimiento de dichos planes. Es importante que se dé una verdadera reforma al Estado en su conjunto, lo cual implica construir leyes, reglamentos, normas técnicas de aplicación, y regulaciones que orienten todas las actividades empresariales y productivas, que permitan un desarrollo inclusivo, sostenible y de calidad. (SENPLADES, 2013, pág. 135)

El Plan Estratégico de Movilidad formula una propuesta para un nuevo sistema de transportes integral, conectado, completo y multimodal que se apoya en una visión global, y conforma un sistema flexible, adaptable al desarrollo industrial, implica un saldo cualitativo al sistema, además que constituye una guía de desarrollo.

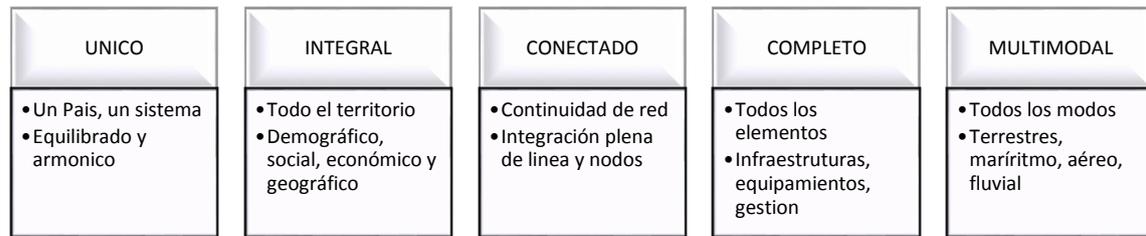


Figura 1. Sistema de Transporte Integral
Elaborado: Luis Guayasamin

Conforma un sistema flexible, adaptable al desarrollo industrial, implica un saldo cualitativo al sistema además que constituye una guía de desarrollo.

En síntesis, las políticas de gobierno durante los últimos años han procurado adecuar la infraestructura vial del país para fomentar el uso de éstas mediante el transporte terrestre, apostando al sector turístico; muestra de ello es el resurgimiento del ferrocarril para el turismo que promueve remesas al país y genera empleo a personas del sector.

Sin embargo cabe destacar que la caída del precio del petróleo que inició a finales del 2014 hizo que las políticas económicas busquen alternativas de financiamiento del presupuesto general del estado, y por otra parte se prevé una disminución de importaciones que impedirá la compra de vehículos y transporte pesado.

Situación Social.

El transporte por caminos se caracteriza por su flexibilidad y versatilidad para poder transportar desde pequeños paquetes a volúmenes importantes y todo género de mercancías en el cual se incluía a la transportación de personas para realizar sus actividades mercantiles o necesidades. La facilidad de descargar y la posibilidad de poder organizarse libremente horarios y rutas hacen que el transporte sea adecuado y rápido para envíos urgentes. La red vial del Ecuador constituye un pilar fundamental para la producción dentro del país, que a base de la equidad, excelencia y principios del buen vivir, la sociedad puede movilizarse dentro del territorio y realizar sus actividades.

Contribuyendo y fomentando al desarrollo del sector del transporte que beneficia a familias y hacen del sector su comercio habitual, dando subempleo a personas especializadas en la conducción que a su vez sustentan a sus familias; donde es impredecible estudiar la psicología para comprender mejor a los conductores y

contextualizarlos como seres humanos que realizan una actividad que implica mucha concentración y gran esfuerzo físico, mental y psicológico.

Según Arias (2014), “los vehículos tienen gran utilidad para que las personas puedan movilizarse y acortan significativamente las distancias. No obstante su uso trae consigo el riesgo de accidentes que pueden ocurrir de manera involuntaria causando daño a los conductores, pasajeros, peatones, vehículos u otros daños materiales; por ello una conducción adecuada es de vital importancia para mantener la armonía y bienestar en la sociedad” (Arias, 2014, pág. 249).

La conducción es cada vez más accesible a la mayor parte de la población mundial, el índice de personas que tienen acceso a un vehículo motorizado que se incrementa día con día. (Arias, 2014, pág. 250)

La Cooperativa de Transportes Marco Polo tiene sus operaciones en el cantón Rumiñahui y la mayoría de parte de usuarios son de dicho cantón ubicado en la provincia de Pichincha, por lo cual se hace referencia al cantón Rumiñahui, a continuación en la Tabla 1 se expone las proyecciones referenciales de población comprendidos en 10 años, que determina la cantidad de personas que circulan, el cual permitirá establecer la demanda de usuarios.

Tabla 1
Población por edades en el cantón Rumiñahui

GRUPOS DE EDADES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<1	1,675	1,687	1,703	1,720	1,737	1,755	1,774	1,793	1,813	1,834	1,856
1 - 4	6,835	6,919	6,989	7,050	7,110	7,178	7,252	7,328	7,407	7,488	7,573
5 - 9	8,191	8,352	8,508	8,656	8,792	8,909	9,009	9,098	9,179	9,260	9,350
10 - 14	7,905	8,059	8,219	8,385	8,554	8,724	8,892	9,056	9,211	9,354	9,476
15 - 19	8,038	8,211	8,382	8,550	8,715	8,881	9,049	9,224	9,404	9,588	9,773
20 - 24	7,770	7,937	8,107	8,280	8,456	8,633	8,811	8,988	9,161	9,332	9,503
25 - 29	7,270	7,428	7,585	7,743	7,903	8,067	8,234	8,404	8,578	8,755	8,933
30 - 34	7,058	7,279	7,489	7,688	7,875	8,054	8,227	8,397	8,568	8,742	8,921
35 - 39	6,274	6,515	6,761	7,008	7,252	7,491	7,722	7,942	8,150	8,347	8,534
40 - 44	5,787	5,994	6,212	6,442	6,685	6,939	7,202	7,469	7,738	8,004	8,264
45 - 49	5,205	5,400	5,597	5,796	5,999	6,208	6,427	6,658	6,901	7,157	7,426
50 - 54	4,567	4,780	4,992	5,203	5,412	5,620	5,827	6,036	6,247	6,462	6,685
55 - 59	3,445	3,629	3,820	4,015	4,214	4,415	4,618	4,820	5,021	5,220	5,419
60 - 64	2,581	2,721	2,869	3,024	3,187	3,358	3,535	3,719	3,906	4,098	4,292
65 - 69	1,888	1,990	2,097	2,211	2,331	2,457	2,590	2,729	2,877	3,031	3,193
70 - 74	1,493	1,568	1,649	1,736	1,829	1,927	2,032	2,143	2,260	2,383	2,513
75 - 79	1,072	1,111	1,156	1,207	1,263	1,326	1,394	1,468	1,548	1,633	1,723
80 y Más	1,580	1,573	1,580	1,599	1,629	1,667	1,715	1,772	1,838	1,914	1,998
	88,635	91,153	93,714	96,311	98,943	101,609	104,311	107,043	109,807	112,603	115,433

Elaborado: SENPLADES

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010

De esta manera, según las estadísticas de los servicios de transporte, se ha establecido que la mayor responsabilidad de la problemática vial recae sobre el accionar indebido del elemento humano. La razón de esta actitud se crea, por lo general, en el desconocimiento adrede o no (por falta de respeto hacia sí mismo y hacia los demás), del escenario donde se desarrollan las acciones. Además de las normas legales que regulan el accionar de los usuarios, las normas de urbanidad y civismo.

Los derechos y valores humanos y las técnicas logran un mejor conducir, transitar y viajar con bajos niveles de riesgo, de incidentes o sucesos negativos a la seguridad, armonía y fluidez vial, además de la práctica y la prudencia en la actuación del ser humano.

Tasas de Interés

La Tasa de interés, se define como el rendimiento porcentual que se paga durante un periodo contra un préstamo seguro, al que rinde cualquier forma de capital monetario en un mercado competitivo exento de riesgos, o en el que todos los riesgos están ya asegurados mediante primas adecuadas. En términos más sencillos, la tasa de interés es

el porcentaje que se aplica a una cantidad monetaria que denominamos capital, y que equivale al monto que debe cobrarse o pagarse por pedir prestado dinero. (Ortiz, 2001, pág. 127)

En el Ecuador, las tasas de interés activas efectivas referenciales por segmento de crédito vigentes desde enero del 2014 hasta enero del 2015 se muestran en la Tabla 2.

Tabla 2
Tasa de Interés

Segmento	ene-14	feb-14	mar-14	abr-14	may-14	jun-14	jul-14	ago-14	sep-14	oct-14	nov-14	dic-14	ene-15
Productivo PYMES	11.2	11.2	11.2	11.2	11.08	11.28	11.26	10.97	11.32	11.22	10.99	11.19	11.18
Consumo	15.91	15.91	15.91	15.91	15.96	15.99	15.98	15.95	15.96	15.97	15.96	15.96	15.97

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: <http://contenido.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/Estadisticas/SectorMonFin/BoletinTasasInteres/ect201412.pdf>

A continuación se puede apreciar en la Figura 2, la evolución en las tasas activas del país.

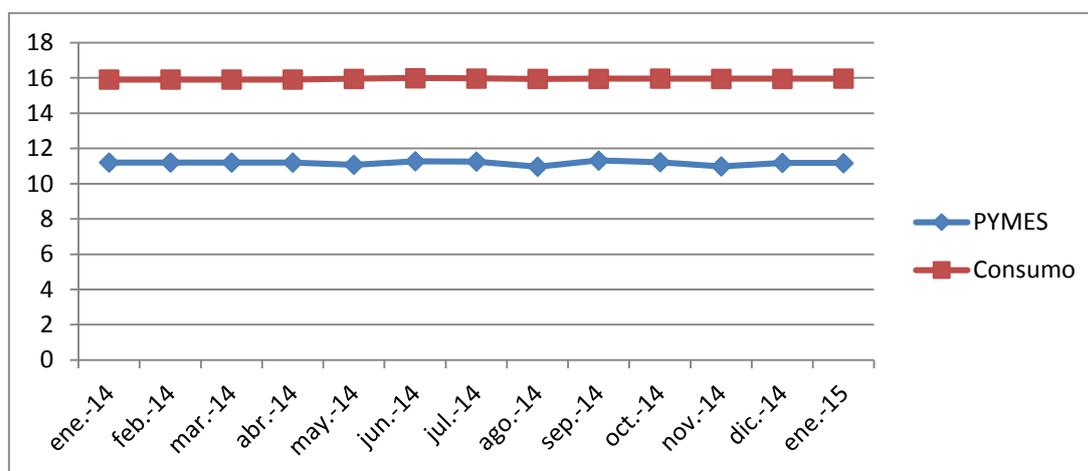


Figura 2. Evolución de las tasas activas en el Ecuador

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: <http://contenido.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/Estadisticas/SectorMonFin/BoletinTasasInteres/ect201412.pdf>

Según indica la Figura 2, las Tasas activas referenciales vigentes hasta el 2015, desde el mes de Enero del año 2014 han crecido y decrecido, se evidencia que en el mes de Enero del año 2014 el porcentaje era de un 11,20% en el segmento Productivo PYMES y en el transcurso del año fue cambiando hasta el mes de Enero del 2015 que alcanza un porcentaje de 11,18%; de la misma manera en el segmento Consumo se observa que, en

el mes de Enero del año 2014 el porcentaje referencial de la Tasa de Interés fue de un 15,91% y en el mes de Enero del presente año el valor es de un 15,96%.

En síntesis, las tasas de interés vigentes para el segmento productivo PYMES, al no presentar variaciones sustanciales en los últimos dos años denotan cierta estabilidad en el sector financiero, aspecto que podría ser relevante para atender las crecientes necesidades de financiamiento de la Cooperativa de Transportes de Pasajeros Marco Polo.

No obstante el costo del dinero para el sector de consumo es alto, especialmente si consideramos el segmento de mercado de la empresa donde los socios son personas naturales y que corresponde al nivel económico medio.

Inflación

Se define como el crecimiento generalizado y continuo de los precios de los bienes, servicios y factores productivos de un país e implica la reducción de la capacidad adquisitiva del dinero. La inflación se vuelve problemática no sólo por el crecimiento sostenido de los precios sino, principalmente, porque los precios no varían en la misma proporción unos con relación a otros. Para medir la inflación se usa generalmente el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de un año determinado para compararlo con los índices del año anterior. La inflación tiene efectos negativos en una economía, especialmente si es que el incremento de los precios ha salido ya fuera de control. (Blacutt, 2013, pág. 246)

Según él (INEC, 2014), la inflación es medida estadísticamente a través del Índice de Precios al Consumidor del Área Urbana (IPCU), a partir de una canasta de bienes y servicios demandados por los consumidores de estratos, medios bajos, establecida a través de una encuesta de hogares.

Tabla 3 Inflación anual en el Ecuador

Años	Porcentajes inflación Anual
2006	2,87%
2007	3,32%
2008	8,83%
2009	4,31%
2010	3,33%
2011	5,41%
2012	4,16%
2013	2,70%
2014	3,67%

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EstMacro012014.pdf>

A continuación se presenta la Figura 3, donde se aprecia la evolución de la inflación del país en la última década. Teniendo una inflación elevada en el año 2008.



Figura 3. Porcentajes de Inflación

Elaborado: Autor de la Tesis

Fuente: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EstMacro012014.pdf>

Se puede observar que Ecuador cerró el 2014 con una inflación de 3,67% anual, como se indica en la Figura 2, lo que representa un incremento frente al 2,70% registrado en el 2013, durante los últimos 9 años en el Ecuador el Porcentaje de inflación ha variado desde un 2,87% hasta un 3,67%, teniendo un máximo de 8,83% en el año 2008.

En conclusión, la inflación registrada en nuestro país afecta negativamente la relación precio versus percepción de valor que tienen los clientes respecto a las tarifas de transporta la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Marco Polo, lo que incide en su

nivel de satisfacción y en consecuencia afectaría también los niveles de renovación de unidades de transporte. También se debe considerar una potencial incidencia en la morosidad de los socios al momento de un crédito interno.

Mercado Financiero

Según (Superintendencia de Bancos del Ecuador, 2015), son un conjunto de instituciones que tienen como objetivo de canalizar el ahorro de las personas, este permite el desarrollo de una actividad económica haciendo que el dinero rote desde las personas que tienen recursos monetarios excedentes hacia las personas que necesiten estos recursos.

El sistema financiero del Ecuador se compone con los siguientes sectores:

- Público
- Privado
- Popular y Solidario

Dentro de este grupo se encuentran: los bancos, las sociedades financieras, las mutualistas de ahorro y crédito para la vivienda. Tanto los bancos como las sociedades financieras se caracterizan por ser intermediarios, captando recursos del público con el objetivo de colocarlos parcialmente, en operaciones de crédito e inversión. Por su parte las mutualistas de ahorro y crédito para la vivienda son instituciones cuya actividad principal es la captación de recursos del público para destinarlos al financiamiento de la vivienda, la construcción y al bienestar familiar de sus asociados. (Superintendencia de Bancos del Ecuador, 2015)

Las instituciones financieras privadas tienen como cuerpo legal a la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero, este reglamenta la creación, organización, actividades, funcionamiento y extinción de las diferentes instituciones, de ahí su importancia en el análisis de la contabilidad bancaria. Adicionalmente de forma continua la Junta Bancaria emite disposiciones reglamentarias o normativas las mismas que son recogidas en un cuerpo legal denominada “Codificación de Resoluciones de la Superintendencia de Bancos” que de manera ordenada y técnica suple las deficiencias que se encuentra en la ley. (Superintendencia de Bancos del Ecuador, 2015)

Esta normativa tiene el objetivo de sentar las bases para una supervisión adecuada que recoge los diferentes problemas en la gestión de las instituciones financieras razón por la cual esta se encuentra en constante modificación.

El denominado sector financiero popular y solidario es regulado por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria Este grupo está integrado por las cooperativas de ahorro y crédito, entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales, y cajas de ahorro. Las cooperativas de ahorro y crédito son organizaciones formadas por personas naturales o jurídicas que se unen voluntariamente con el objeto de realizar actividades de intermediación financiera y de responsabilidad social con sus socios y, previa autorización de la Superintendencia, con clientes o terceros. Las Cajas Centrales, son instancias que se constituyen con, por lo menos, veinte cooperativas de ahorro y crédito y tienen como objetivo el realizar operaciones financieras de segundo piso. Las entidades asociativas o solidarias, cajas y bancos comunales y cajas de ahorro son organizaciones que se forman por voluntad de sus socios y con aportes económicos que, en calidad de ahorros, sirven para el otorgamiento de créditos a sus miembros, estas organizaciones realizarán sus actividades exclusivamente en los recintos, comunidades, barrios o localidades en donde se constituyen, ejercerán su actividad en un área de influencia que no afecte a otras entidades con estos fines. (SEPS, 2014)

Su marco legal es la Ley de Economía Popular y Solidaria, en donde se encuentra plasmada la forma en que se crearán, funcionarán y se manejarán las diferentes instituciones.

El sistema financiero ecuatoriano ha ido evolucionando después de la crisis bancaria de 1999, la cual hizo desaparecer 16 a 40 bancos en el país. Una vez que se desató la crisis, las instituciones financieras trataron de ofrecer al público alternativas de inversión y crear confianza entre los clientes, sin embargo el mayor control en cuanto a colocaciones y otorgamientos de crédito dificultó el acceso, es así como en el 2002 las cooperativas de ahorro y crédito obtuvieron protagonismo proporcionando a los clientes facilidades de acceso al microcrédito, lo cual generó un incremento del sector cooperativo, para el 2002 de 14 cooperativas de ahorro y crédito hasta la actualidad llegar a conformarse alrededor de 37 cooperativas de ahorro y crédito reguladas por la Superintendencia de Bancos y Seguros, siendo un número mayor que el de los bancos, mutualistas y sociedades financieras.

Mercado de Valores

En el país este mercado canaliza los recursos financieros hacia las actividades productivas a través de la negociación de valores, este constituye una fuente directa de financiamiento y una opción de rentabilidad para los inversionistas, en este tipo de mercado no intervienen el mercado financiero.

Una de las ventajas de este mercado es la organización, integración, eficaz y transparente, en el que la intermediación de valores es competitiva, ordenada, equitativa y continua, como resultado de una información veraz, completa y oportuna; estimula la generación de ahorro, que deriva en inversión y genera un flujo importante y permanente de recursos para el financiamiento en el mediano y largo plazo. (Ley de Mercado de Valores, 2014)

VARIABLES DEL MICRO-AMBIENTE QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Oferta del Transporte en el cantón Rumiñahui

Dentro del cantón Rumiñahui existen varias empresas de transporte que brindan el servicio de pasajeros masivos y los alrededores suburbanos del Cantón Quito que son:

Tabla 4
Entidades de Transporte

COOPERATIVAS	COMPAÑIAS
Marco Polo Los Chillos Amaguaña	Condorvall
	Turismo
	Termas Turis
	Antisana
	Azblan
	Libertadores del Valle
	Vingala

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Cooperativa de Transportes Marco Polo

Las empresas de transporte Marco Polo, Condorvall, Turismo, Los Chillos prestan el servicio en la ruta Sangolquí-Quito-Sangolquí; las otras entidades prestan el servicio alrededor de las ubicaciones geográficas suburbanas de la ciudad de Quito (parroquias), pero todas estas transitan por la Autopista General Rumiñahui, contribuyendo con la

movilidad del sector del Valle de los Chillos hacia la ciudad urbe que es la capital del Ecuador y que la gran mayoría de usuarios utilizan para transportarse.

En referencia al tema se plantea que, con la revolución tecnológica, la mayor exigencia de los clientes y la globalización de la economía que tiene el país, es imperativo de que una cooperativa se limite como objeto social a servir mediante el transporte público y busque la satisfacción del usuario al movilizarse hacia un destino. Partiendo de este aspecto, es preciso plasmar que hace 15 años la competencia entre empresas de transporte no tenía importancia ya que realizaban sus actividades contadas entidades y que, a raíz de la expansión geográfica del sector se crean nuevas empresas de transporte haciéndose más complejo el mercado y el mejoramiento continuo para acaparar más clientes y preferencias, y así poder sustentar el negocio del transportista.

Es aquí donde la planificación juega un papel muy importante, la organización no puede dejar que los cambios y la incertidumbre lo tomen por sorpresa, su capacidad de respuesta ante los mismos debe ser producto de la toma de decisiones bien pensadas y estudiadas.

La planificación es un proceso básico que en la cooperativa permite escoger objetivos y determina como se va alcanzar. Para esto deben establecerse rutas, planes y acciones empresariales estratégicas, donde prevalezca la combinación de las fortalezas internas con las oportunidades del entorno, a fin de disminuir las debilidades internas y las amenazas del entorno que pueden afectar las operaciones medulares.

La capacidad de respuesta dependerá absolutamente de una buena estrategia para la toma de decisiones, la cual debe estar bien pensada y planificada.

Organismos de Control

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

En el ámbito que le compete y con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-

troncales nacionales, en coordinación con los Gobiernos Autónomos descentralizados o GAD's.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

Adicionalmente a los detallados como entes de control se suman en el aspecto jurídico mercantil de las empresas de transporte la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria y la Superintendencia de Compañías para regular el aspecto administrativo.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) tiene como función:

- Emitir políticas de Transporte y Obras Públicas
- Aplicar políticas de Transporte y Obras Públicas

Estas políticas impulsan el desarrollo articulado de los diferentes modos de transporte, infraestructura, optimización y modernización de la conectividad tanto interna como externa de la Nación.

Se considera que los organismos de control en el sector del transporte han tomado un impulso significativo en el país; la importancia que el gobierno ha retomado con responsabilidad y los objetivos que permiten alcanzar, son pilares fundamentales para que la sociedad y el transportista pueda tener un servicio de calidad.

Es así que el gobierno crea la Agencia Nacional de Tránsito para la regularización del aspecto operativo; adicionalmente limita esta competencia que décadas atrás manejaba la Policía Nacional, a través de las Subjefaturas de Tránsito que emitían licencias y matriculas adquirentes al sector de tal manera que ahora estas también puedan dar un paso importante y cumplir con sus objetivos y la naturaleza por las que fueron creadas.

La Agencia Nacional de Tránsito es adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que velara por el correcto funcionamiento, así como la emisión de normas, reglamentos y disposiciones conforme lo necesite el país para su reorganización territorial y social.

Los órganos de control hace décadas pasaron descentralizados, las competencias tenía cada región o provincia producto de lo cual emitían reglamentos dentro de su jurisdicción, entorpeciendo el desarrollo del sector y de transportistas que sus actividades lo realizan dentro de todo el territorio nacional, acoplándose a cada medida que en la jurisdicción decretaba.

En la actualidad las políticas y disposiciones lo emite una sola jurisdicción en el país llamada Agencia Nacional de Tránsito, haciendo más eficiente los trámites y requerimientos.

Marco Legal del Cooperativismo

El origen del cooperativismo se remonta en la historia de la sociedad humana, como prácticas sociales relacionadas como el comportamiento organizado y coordinado para conseguir un objetivo común y servicio a las personas, de allí nace la idea de conformar cooperativas de servicios de transporte para un fin específico de brindar la transportación de personas de un lugar a otro. (Grijalva, 2013, pág. 23)

El tema del cooperativismo financiero y no financiero recibe un tratamiento muy destacado en el marco jurídico de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria y se despliega con amplitud en su Reglamento General.

Para comprender mejor, el aspecto económico popular y solidario se muestra un párrafo de la Ley Económica Popular Solidaria que reza lo siguiente:

Se entiende por economía popular y Solidaria a la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital (SEPS, 2014).

La cooperativa de transporte Marco Polo es regulada por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, la cual supervisara el correcto funcionamiento administrativo de la entidad y esta ley tiene por objeto:

- a) Reconocer, fomentar y fortalecer la Economía Popular y Solidaria y el Sector Financiero Popular y Solidario en su ejercicio y relación con los demás sectores de la economía y con el Estado;
- b) Potenciar las prácticas de la economía popular y solidaria que se desarrollan en las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades, y en sus unidades económicas productivas para alcanzar el Sumak Kawsay¹;
- c) Establecer un marco jurídico común para las personas naturales y jurídicas que integran la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario;
- d) Instituir el régimen de derechos, obligaciones y beneficios de las personas y organizaciones sujetas a esta ley; y,
- e) Establecer la institucionalidad pública que ejercerá la rectoría, regulación, control, fomento y acompañamiento (SEPS, 2014, pág. 3).

Por ende las personas y organizaciones amparadas por la ley de economía popular y solidaria que se guiarán por los siguientes principios:

- a) La búsqueda del buen vivir y del bien común;
- b) La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales;
- c) El comercio justo y consumo ético y responsable;
- d) La equidad de género;
- e) El respeto a la identidad cultural;
- f) La autogestión;
- g) La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas; y,
- h) La distribución equitativa y solidaria de excedentes (SEPS, 2014, pág. 4).

Las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria se constituyen como personas jurídicas que se les otorgará mediante acto administrativo del Superintendente que se inscribirá en el registro público respectivo.

El sector cooperativo es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido de forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personería jurídica de derecho privado e interés social. (SEPS, 2014, pág. 6)

El objeto social principal de las cooperativas, será concreto y constará en su estatuto social y deberá referirse a una sola actividad económica, pudiendo incluir el ejercicio de actividades complementarias ya sea de un grupo, sector o clase distinto, mientras sean directamente relacionadas con dicho objeto social. (SEPS, 2014, pág. 8)

¹El "Buen Vivir" toma su terminología Sumak Kawsay de la cosmovisión ancestral kichwa de la vida.

Dentro de las cooperativas tenemos ramas de división y la Cooperativa de transportes se ubica como servicios que se detalla a continuación:

Art. 28.- Cooperativas de servicios.- Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.

En las cooperativas de trabajo asociado sus integrantes tienen, simultáneamente, la calidad de socios y trabajadores, por tanto, no existe relación de dependencia (SEPS, 2014, pág. 8).

En síntesis, los esquemas de control y supervisión vigentes en Ecuador (con anterioridad a la SEPS) se consolidaron en dos polos institucionales de control:

- La Superintendencia de Bancos y Seguros
- La Dirección Nacional de Cooperativas

Estos definían el sector cooperativismo del país tanto financiero como no financiero, por una parte, la Superintendencia de Bancos y Seguros (SBS) desde 1984 fue la entidad responsable del control del segmento de mayor representación económica del sector cooperativo financiero y por otra parte la Dirección Nacional de Cooperativas (DNC)², desde 1961 fue la entidad adscrita al Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES), responsable de ejecutar hasta septiembre de 2012 las políticas de promoción, asesoría, fiscalización, capacitación y registro de las organizaciones del sector cooperativista financiero y no financiero en el Ecuador. Sus atribuciones se orientaban a 4.000 cooperativas financieras y no financieras, aproximadamente.

A pesar de su amplia trayectoria, las dos instituciones no habrían advertido mecanismos de supervisión en cuanto al impacto de la gestión de organizaciones en otras actividades adicionales a las financieras, como es el desempeño social.

El sector económico popular y solidario se ha caracterizado por una marcada carencia de información de diversa índole, lo cual dificultó la cuantificación y caracterización de los actores que lo conforman, así como la consolidación de mecanismos de supervisión eficientes y oportunos.

² El cese de sus operaciones fue el 30 de septiembre del 2012.

Planes gubernamentales de apoyo al sector del transporte

La adquisición de vehículos destinados al transporte público y la medida arancelaria adoptada por el gobierno, consiste en eliminar el pago de arancel de ciertas marcas y modelos de vehículos a fin de que el transportista adquiriera a un menor costo; así como busca también incentivar la producción nacional que se evidencia con el ensamble de partes de vehículos que se producen el país como en el caso de automóviles para taxis.

Como aporte del gobierno se realiza diversos tipos de financiamiento y adquisición de vehículos así como la estabilidad del pasaje para el usuario con un bono mensual que consiste en un subsidio entregado al transportista que cumple con normas específicas para su desembolso.

Los principales aportes son:

- Plan Renova que nace con la iniciativa de instituciones gubernamentales, en coordinación con el sector privado con el afán de atacar componentes sociales, ambientales y de seguridad de tránsito. Consiste en la chatarrización del vehículo de mayor antigüedad que sale del parque automotor, para luego ser sustituidas por un automotor nuevo y financiamiento de la Corporación Financiera Nacional, como se observa en la Figura 4.

El plan RENOVA 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 comercial que son sometidos al proceso de chatarrización, y por lo que 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.

El Plan de Renovación Vehicular asegura que por cada vehículo nuevo que ingrese al parque automotor de transporte público y comercial, un vehículo salga y sea chatarrizado” (ANT, 2013, pág. 1).



Figura 4. Plan Renova
Elaborado: Luis Guayasamin
Fuente: Agencia Nacional de Transito

En síntesis, el gobierno en la actualidad ha dado un mayor impulso económico al sector del transporte, muestra de aquello son los incentivos arancelarios como disminuciones de aranceles para importación, el Plan Renova que constituye el cambio de vehículo a través del financiamiento del estado y el bono de subsidio que recibe cada transportista activo para evitar el alza de pasajes.

Otros conceptos financieros

Efectivo

El efectivo incluye monedas, billetes, cheques, órdenes de pago y depósitos, estos últimos disponibles para su retiro sin restricciones en bancos y otras instituciones financieras. En condiciones normales se piensa que el efectivo como todo lo que un banco acepta para depósito en cuentas bancarias. (Warren, Reeve, & Fess, 2005, pág. 284)

Cuentas y Documentos por Cobrar

Son cantidades que adeudan los clientes y terceros para las cuales se genera una obligación ya sea esta de palabra u otra documentación, la documentación se espera que se hagan efectivos en no más de un año, suelen clasificarse en el balances como activos circulantes. (Warren, Reeve, & Fess, 2005, pág. 318).

Inventarios

Consiste en las mercancías que se tiene para vender al realizar las actividades cotidianas de la empresa y los materiales en proceso de producción o disponibles para fines de producción. (Warren, Reeve, & Fess, 2005, pág. 354).

Activos Fijos

Los activos fijos son activos a largo plazo o relativamente permanentes. También son activos intangibles, ya que existen físicamente, Los utiliza y posee una empresa, además de lo que no los ofrece en venta como parte de sus operaciones normales. Los activos fijos pueden ser una parte significativa de su total de activos. (Warren, Reeve, & Fess, 2005, pág. 393).

Pasivos

Pasivo representa todos los recursos de que dispone la entidad para realizar sus fines, que han sido aportados por fuentes externas a la entidad; por las cuales surge una obligación para con los acreedores de efectuar un pago, ya sea en efectivo, especie, bienes o servicios. (Romero, 2002, pág. 161).

Capital Contable

Representa todos los recursos de que dispone una entidad para realizar sus fines, mismos que han sido aportados por fuentes internas de la entidad, por los cuales surge la obligación de la entidad para con sus propietarios de efectuarles un pago mediante reembolso o distribución. (Romero, 2002, pág. 169).

Análisis Financiero

Consiste en el estudio de la información contenida en los estados financieros básicos a través de indicadores y metodologías plenamente aceptados por la comunidad financiera, con el objetivo de tener una base más sólida para la toma de decisiones. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 162).

Indicadores de Rentabilidad

Los indicadores de rentabilidad tratan de evaluar el monto de utilidades obtenidas con respecto a la inversión que las origina, considerando en su cálculo el capital contable. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 163)

Margen de Utilidad

Este indicador financiero mide el porcentaje de las ventas que logran convertirse en utilidad disponible para los accionistas. La utilidad neta es considerada después de gastos financieros e impuestos. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 163).

Rendimiento sobre el capital

Mide el rendimiento de la inversión neta, es decir el capital contable. Mediante el se relaciona la utilidad neta que ha generado una organización durante un periodo y se compara con la inversión que corresponde a los accionistas. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 163)

Razón circulante

Trata de reflejar la relación entre los recursos financieros de que dispone una empresa en el corto plazo para enfrentar a las obligaciones de pago contraídas en el mismo periodo, lo cual permite determinar si cuenta con los recursos suficientes para cubrir sus compromisos. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 164).

Rotación de cuentas por cobrar

Es indiscutible que las cuentas por cobrar se relacionan con las ventas que efectúa una empresa, pues están condicionadas en función del plazo del crédito que se les concede a los clientes. Mientras mayor sea el número de veces que las ventas a crédito representen el de las cuentas por cobrar, es decir, de rotaciones, es mejor, ya que indica que la cobranza es eficiente o que cuenta con mejores clientes. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 164).

Rotación de inventarios

Indica la rapidez con que se compra y se vende la mercancía, por lo tanto el resultado expresó en cuentas veces la inversión en este tipo de activo es vendida durante su periodo. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 164).

Relación de pasivo total a activo total

Señala la proporción en que el total de recursos existentes en la empresa han sido financiados por acreedores. (Guajardo Cantú, 2004, pág. 164)

CAPITULO 3 MARCO METODOLÓGICO

Diseño de la Investigación

El método que se plantea para el presente trabajo de grado es la “Metodología empírica de experimentación”, ya que se pretende mejorar el control y el uso de los recursos financieros de la Cooperativa mediante el análisis de la situación financiera de la misma y la formulación de una propuesta que permita mejorar la gestión de los recursos financieros.

El método empírico constituye un conjunto de acciones prácticas que realiza el sujeto con el objeto, para determinar sus rasgos y regularidades esenciales sobre una base de censo porcentual. (Luzuriaga, 2002).

Métodos de Investigación

Se empleará el “Método teórico Inductivo”, ya que se realizará la investigación tomando como referencia a la Cooperativa de Transportes Marco Polo y los resultados que se obtenga del estudio pueden ser también aplicados en empresas similares y de la misma actividad.

El Método teórico es aquel que permite revelar las relaciones del objeto de investigación y son fundamentales para la comprensión de hechos y para la formulación de hipótesis. (Luzuriaga, 2002)

Entre los métodos teóricos que existen, se encuentra el Método Inductivo, que se refiere al movimiento del pensamiento que va de los hechos particulares a las afirmaciones de carácter y experimentos al planteamiento de la hipótesis, leyes y teoría que abarcan no solamente los casos de los que se partió, sino a otros de la misma clase, es decir generalizar los resultados.

Por último, se utilizará el Método Teórico Analítico – Sintético, con la finalidad de realizar un análisis de los recursos que se utilizan y su distribución en la empresa, para posteriormente elaborar una propuesta que permita optimizar la utilización de los mismos.

El método analítico – sintético permite mediante procesos mentales llegar al conocimiento del objeto. Así tenemos que el análisis descompone el todo en sus partes y las relaciona; mientras que la síntesis logra la integración, a nivel mental, de las partes constitutivas. (Luzuriaga, 2002)

Población

El alcance de la presente investigación es la Cooperativa de Transportes “Marco Polo”.

Técnica de Muestreo

Al tratarse del estudio de una sola institución, no se aplicará muestreo.

CAPITULO 4 DIAGNOSTICO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS “MARCO POLO”

Antecedentes

La Cooperativa de Transportes Marco Polo fue aprobada mediante Acuerdo Ministerial N° 00474 del 21 de noviembre de 1979, e inscrita en el Registro General de Cooperativas con el número de orden 2955 de la misma fecha, domiciliada en la ciudad de Sangolquí, cantón Rumiñahui, provincia de Pichincha. Comienza sus operaciones de transportación de pasajeros de Sangolquí hacia Quito con modelos de vehículos marca FORD y carrocerías de madera realizadas por la primera empresa de fabricación de carrocerías THOMAS en el Ecuador. Con el auge económico en ese entonces del país, producto del descubrimiento del petróleo, la sociedad empieza un nuevo rumbo de prosperidad en el mercado afectando, también al auge del transporte, producto del cual se cambia de vehículos ya a furgonetas con capacidad de 20 pasajeros y más sofisticadas para el traslado de usuarios.

Dentro de esta iniciativa de brindar el servicio, son personas originarias del cantón Rumiñahui, y que conforman el privilegio de ser fundadores de la cooperativa; emprendedores y con gran visión así como experiencia en el transporte que quedaron plasmado en la historia de la cooperativa. Cuatro de los socios fundadores en la actualidad aún se mantienen en la cooperativa aportando con su vasto conocimiento en el sector y sin olvidar el fin común que los unió en aquella época.

A lo largo de la historia de la cooperativa han pasado varias personas así como unidades de transporte, tal era el fin de cooperativismo que en el año 1987 adquirieron una flota de 10 busetas marca NISSAN ampliando su capacidad de transportar a 30 pasajeros, posteriormente en el año 1995 fueron importados 12 unidades de transporte de procedencia Coreana de marca ASIA con altísimo nivel de confort, seguridad y tecnología con capacidad de 40 pasajeros, estos últimos vehículos fueron los únicos en ingresar al país, privilegiándose la Cooperativa de Transportes Marco Polo en tener a disposición del usuario.

Socios y Aportaciones

En la actualidad existen 48 socios adscritos a la Cooperativa de Transporte de Pasajeros, cada uno posee un certificado de aportación de \$ 1,288.56, conformando un certificado total aprobado de \$ 55,408.08 y certificados de aportación por legalizar de \$ 6,442.80.



Figura 5. Certificados de Aportación
Elaborado por: Autor de la Tesis

Servicio y cobertura de rutas de transporte

A sus inicios la cooperativa presta sus servicios desde el parque central de Sangolquí; siendo este la principal ruta de embarque hacia la ciudad de Quito, con el tiempo el sector urbano fue expandiéndose en el cantón Rumiñahui haciéndose imperioso expandir la cobertura desde las siguientes poblaciones: Selva Alegre, Jatumpungo, San Fernando, Loreto, Cashapamba; lugares aledaños a la parroquia de Sangolquí, estas rutas son dirigidas hacia la ciudad de Quito.

Con el afán de servir a la sociedad y devotos de la santísima Virgen del Quinche, la Cooperativa crea una ruta Sangolquí-Quinche solo los fines de semana obteniendo el permiso de operaciones por parte de la Agencia Nacional de Tránsito. Posteriormente el permiso se extiende para dar cobertura todos los días de la semana desde la 4:30 am hasta las 08:00 pm.

La cooperativa de Transporte de Pasajeros intraprovincial “Marco Polo”; realiza rutas de recorrido en las siguientes frecuencias:

- Cashapamba - Sangolquí - Quito

- Jatumpungo - Sangolquí - Quito
- San Fernando - Sangolquí - Quito
- Sangolquí - El Quinche- Cusubamba

Con el afán de contemplar la estabilidad económica de los socios, la Cooperativa realiza convenios con instituciones comerciales para las adquisiciones de:

- Llantas
- Uniformes

Dentro de los estatutos de la cooperativa está el adquirir, administrar, enajenar, arrendar, importar y exportar toda clase de bienes muebles e inmuebles, vehículos necesarios para el cumplimiento social. Adicionalmente está el deber de fomentar el desarrollo cultural y social, promover las relaciones con organismos cooperativos así como promover y cuidar el medio ambiente.

Partiendo del párrafo arriba indicado la cooperativa solo se ha delimitado a la administración y operación de las unidades de transporte de sus socios, creando rutas, así como el enajenar mercancías para beneficio dentro de la institución y sus socios.

En la actualidad la cooperativa según su estatuto no tiene limitación para realizar otras actividades administrativas y financieras aparte de las que se mencionaron anteriormente, por cuanto la entidad no explota eficientemente su razón y naturaleza por la que fue creada, teniendo una restricción en diversificarse y expandirse en el territorio nacional ya sea con sus unidades de transporte u otras actividades mercantiles.

Gobernabilidad y Lineamientos Estratégicos

La Cooperativa se denomina de Transportes "MARCO POLO" y el servicio se lo realiza en vehículos de mediana y gran capacidad en la modalidad especial, para lo cual deben todos los socios contar con esta clase de vehículos que han sido aprobados por las autoridades de la Agencia Nacional de Tránsito.

Dentro de los objetivos estratégicos de la Cooperativa se encuentran:

- Prestar el servicio de transporte de pasajeros dentro de la provincia de Pichincha.

- Tratar de alcanzar, por todos los medios lícitos y posibles el mejoramiento y superación en los campos social, cultural, económico y humano de sus asociados.
- Realizar las inversiones indispensables, para conseguir el fomento de la educación cooperativa, de sus socios en los niveles que redunden en beneficio exclusivo de la cooperativa. (Estatutos de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, 2012)

Los valores organizacionales que la Cooperativa tiene como ideales son:

- Excelencia: representan los conocimientos y habilidades para crear el máximo valor posible para los socios, empleados, clientes y sociedad. En tal sentido, permanentemente se buscaran las mejores soluciones para incrementar nuestra competitividad empresarial.
- Trabajo en equipo: se comparte una única visión, metas de desempeño, y enfoque comunes para lograr la máxima eficiencia.
- Satisfacción al cliente: atender a los clientes es el pilar del servicio.
- Mejoramiento continuo: Para lograr el liderazgo se tiene que mejorar y aprender todos los días, y estar dispuestos no resistirse a los cambios.
- Comunicación efectiva: continuamente se fomentará una comunicación abierta y fluida entre la gerencia, empleados y clientes.
- Confianza, respeto y seguridad a nuestros usuarios y empleados.
- Integración social en el trabajo de la cooperativa. (Estatutos de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, 2012)

Un problema que mantiene la institución es en el no cumplimiento con su gobernabilidad y sus lineamientos estratégicos; muestra de aquello es el mantenimiento de sus dirigentes en el poder por un periodo mayor al plasmado en sus estatutos, esto, provocando un monopolio y toma de decisiones sin consulta al órgano máximo que es la Junta General de Accionistas.

El no llamado a elecciones y mucho menos a sesiones ordinarias han provocado un caos en la institución, acrecentando más la incertidumbre de los socios por una expansión y eficiencia de la entidad como también el crecimiento económico de la

institución, el mal manejo de fondos y disponibilidad fueron detonantes para que la institución sea observada por organismos de control.

Estos percances conllevan a estar muy lejos de los objetivos estratégicos de la cooperativa, así como los valores organizacionales que se trazó al momento de que fue constituida.

Estructura Organizacional

La Cooperativa de Transportes de Pasajeros Marco Polo está estructurada de la siguiente manera:

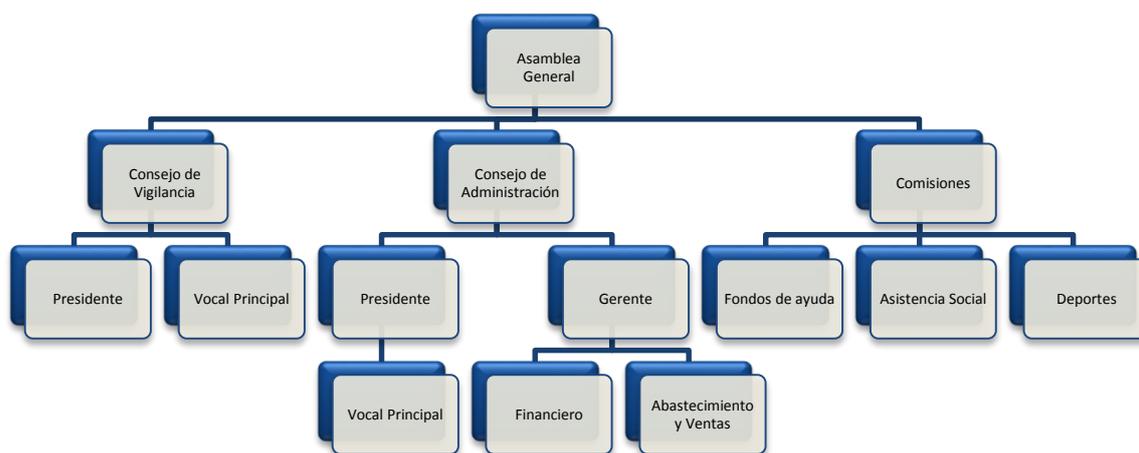


Figura 6. Estructura Organizacional

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Reglamento Interno de Cooperativa de Transportes Marco Polo

La Cooperativa para su Administración tiene los siguientes organismos:

1. Asamblea General
2. Consejo de Administración
3. Presidencia
4. Consejo de Vigilancia
5. Comisiones Especiales, y
6. Gerencia.

Los miembros que conforman los organismos de control, serán nombrados en Asamblea General reunida hasta la segunda quincena del mes de diciembre, y posesionados en la segunda quincena del mes de enero, correspondientes al año que inicia la función los nuevos Dirigentes. Esta elección puede ser secreta o nominal, según lo resuelva la Asamblea. (Reglamento Interno de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, 2013)

La Asamblea de los nuevos dirigentes se realizará, previo el nombramiento de un director de Asamblea; en el caso de que no hubiere mayoría en cualquier nombramiento, se concretará una nueva votación entre las personas que tuvieron mayor número de votos, se sacará de acuerdo al número de votantes la mitad más uno de los votantes, los votos en blanco se sumarán a la mayoría. En caso de persistir un empate, se elegirá al dignatario por la suerte.

La Asamblea General tendrá las funciones determinadas en la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, su Reglamento General y el Estatuto. En caso de remoción de los miembros del Consejo de Administración o de Vigilancia, elegirá los reemplazos inmediatamente y en la misma sesión.

La Asamblea General sesionará ordinariamente para aprobar los balances, dos veces al año y extraordinariamente cuando lo convoque el Presidente, el mismo que la presidirá, y también cuando sea solicitada esta convocatoria por lo menos por la tercera parte de los socios.

La Asamblea General elegirá sus Dirigentes, es decir los Vocales de los Consejos de Administración y Vigilancia y demás comisiones en la segunda quincena del mes de diciembre improrrogablemente.

El Consejo de Administración nombrará su Presidente, quien además será el Presidente de la Cooperativa, Gerente y demás empleados, siendo el único organismo que podrá removerlos por causas justificadas. Si el Gerente no presentare la caución respectiva en un plazo máximo de 30 días deberá nombrar a otra persona dispuesta a colaborar, esta asamblea debe cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones de los Estatutos, la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, disposiciones de la Asamblea General y del Reglamento Interno.

El Consejo de Vigilancia es el Organismo supervisor del movimiento económico de la Cooperativa. Además deberá revisar periódicamente la buena presentación y funcionamiento de los vehículos, para guardar las debidas comodidades y seguridades para el usuario, y podrá impedir el trabajo de cualquier unidad cuando comprobare mala presentación, fallas fundamentales en el sistema eléctrico, mecánico, etc. Como también controlará a los respectivos conductores.

Todos los vocales principales de los dos Consejos se encargarán del control en el cumplimiento de turnos, veladas y presentarán informes con las novedades existentes. Deberán cumplir con los objetivos para los que fueron creados, e informar mensualmente de su cumplimiento. Dentro de este grupo de comisiones especiales se encuentran los Inspectores, que son los vocales principales de los Consejos y se encargarán del control de turnos establecidos.

Los Consejos de Administración y Vigilancia, sesionarán por lo menos una vez cada dos meses y por separado, pudiendo reunirse en forma conjunta durante el mismo período. (Reglamento Interno de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, 2013)

En la actualidad la cooperativa no cuenta con una base de dirigentes que pueda mitigar los problemas pasados, haciendo más vulnerable a cualquier situación que pueda acontecer; muestra de ello es el constante cambio de directiva que en menos de 12 meses ha traído como consecuencia que el Estado no desembolse el bono de compensación que lo realiza cada año o cada que la cooperativa presente sus informes administrativos y financieros.

La falta de conocimientos de sus dirigentes para administrar una institución cada vez se hace más frecuente, con el riesgo de que esta pueda desaparecer o disolverse ahondando más aun sus objetivos y valores por la que fue creado.

Liquidez

Al termino del ejercicio contable 2013, la Cooperativa cuenta con un valor de \$28,265.73 en efectivo disponible; siendo este el 7.61% en relación a sus activos totales detallados de la siguiente manera como se evidencia en la Tabla 5.

Tabla 5 **Anexo Bancos**

ANEXO CONCILACION BANCOS	VALOR
CUENTA CORRIENTE BANCO DEL PICHINCHA No.501594-6	93.03
CUENTA CORRIENTE BANCO DEL PACIFICO No.063061069-8	4,139.29
LIBRETA AHORRO COOPERATIVA COOPROGRESO No.412-11-002794-0	2,290.27
LIBRETA AHORRO COOPERATIVA COOPROGRESO No.412-11-002793-0	324.93
LIBRETA AHORRO COOPERATIVA COOPROGRESO No.412-10-000017-9	27.59
TOTAL BANCOS	6,875.11

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

La Cooperativa cuenta con 5 cuentas bancarias en las siguientes instituciones Financieras

- Banco Pichincha
- Banco del Pacifico
- Cooperativa de Ahorro y Crédito Cooprogreso

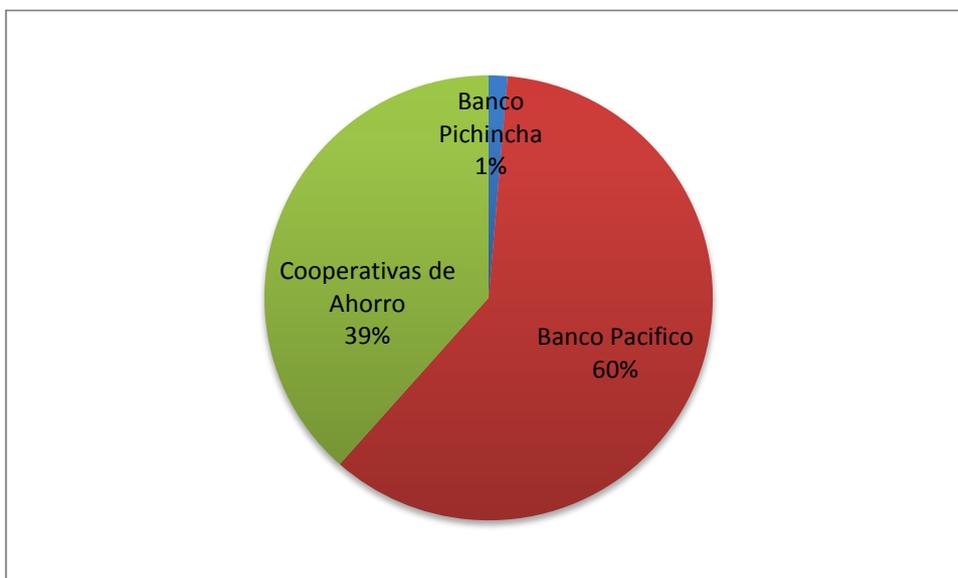


Figura 7. Depósitos de la Cooperativa "Marco Polo" en instituciones financieras

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Dentro de la disponibilidad la Cooperativa cuenta con valores no depositados y que reposan al término del ejercicio contable en la caja general según la Tabla 6 que se detalla a continuación.

Tabla 6 **Anexo Caja**

ANEXO DE VALORES DE CAJA - GENERAL			
Tickets EPMMOP	27/jun/2007	Municipio de Quito - Egreso No.5984	640.00
Tickets EPMMOP	31/dic/2010	Municipio de Quito - Egreso No.0000	1,000.00
Valores Balance 2012	31/dic/2012	Detallados en balance 2012	1,465.73
Valores Balance 2013	31/dic/2013	Valores cobrados y no depositados	15,784.89
Valores Balance 2013	31/dic/2013	Retiros Cta. Ahorros sin justificación gasto	2,500.00
TOTAL DE CAJA GENERAL			21,390.62

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Este valor corresponde al 75.68% del efectivo disponible de la empresa.

La Cooperativa demuestra una falta de optimización de recursos de liquidez ya que se puede presentar un contingente en el cual la empresa puede comprometer un 8% del total de sus activos.

Las medidas de control interno que se toma con estos dos valores son fundamentales para reducir errores, robos, pérdidas o cualquier factor que altere en forma negativa la recolección del efectivo.

La entidad debe tener como una norma de control del efectivo, la utilización del sistema financiero a través de chequeras, depósitos y transferencias, así estará encaminada a mitigar y disminuir márgenes de errores por el bien de la institución. La no recolección de efectivo por parte de sus empleados debería aplicarse ya que juega un papel importante en el desempeño tanto de sus empleados como sus administradores.

Cartera

La cartera es una de las variables más importantes que tiene la empresa para administrar su capital de trabajo. De la eficiencia como administre la cartera, el capital de trabajo y la liquidez depende el aprovechamiento de los recursos de la empresa.

La empresa en su afán de optimizar los recursos y precautelar el bienestar de los socios tiene como propósito brindar préstamos para diversas actividades.

Todos los socios tienen derecho a los siguientes beneficios:

- a) Préstamos ordinarios.
- b) Préstamos extraordinarios.
- c) Ayudas económicas por accidente de tránsito.

d) Ayudas económicas por mortuoria.

Los préstamos ordinarios serán otorgados previa la presentación de la solicitud por parte del interesado, dirigida al Consejo de Administración, con el visto bueno del Consejo de Vigilancia, e informe de Gerencia; este resolverá sobre la cantidad, el plazo y forma de recaudación, estos préstamos tendrán un recargo de la tasa de interés activa emitida por parte del Banco Central del Ecuador y un plazo de 90 días renovables. (Reglamento Interno de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, 2013)

Los préstamos son concedidos de acuerdo a los siguientes casos debidamente comprobados.

- a) Se dará por préstamos ordinarios hasta por \$2.000.00 para reparación del motor, debiendo el beneficiario firmar documentos probatorios de haber recibido el préstamo y el compromiso respectivo de pago.
- b) Se dará por préstamos extraordinarios hasta por \$2.000.00 para cambio del motor de la unidad, debiendo el beneficiario firmar documentos probatorios de haber recibido el préstamo y el compromiso respectivo de pago.
- c) Préstamo especial en caso de calamidad doméstica hasta por un monto de \$500.00 sin recargo de interés hasta un plazo de 60 días.
- d) En caso de que el socio beneficiario con uno de estos préstamos, no haya cumplido con el pago puntual en el plazo establecido, se recargará interés al saldo, y se tomará en cuenta este particular para futuros préstamos.
- e) Para otorgar un préstamo se tomará en cuenta los siguientes aspectos:
 1. Que el socio se encuentre al día en pago de tickets.
 2. Que préstamos anteriores hayan sido cancelados cumplidamente.
- f) Los préstamos serán concedidos una vez por año o cuando el Consejo de Administración crea conveniente en casos especiales. (Reglamento Interno de la Cooperativa de Transportes Marco Polo, 2013)

El detalle de crédito que la Cooperativa tiene al término del ejercicio económico es el que se detalla a continuación.

Tabla 7
Anexo Cuentas por Cobrar

RESUMEN DEUDAS POR COBRAR										
DETALLE	MERCADERIA	CUOTA		PRESTAMOS		SEGURO	SISTEMA	TICKETS	OTRAS	TOTAL
		INGRESO	CAPITAL	INTERES	VEHICULOS	GPS	DEUDA	CUENTAS	DEUDOR	
OBLIGACIONES DE LOS SOCIOS	\$ 8,053.72	\$ 79,192.46	\$ 55,184.17	\$ 17,703.08	\$ 14,554.00	\$ 27,438.98	\$ 42,970.80	\$ 27,126.67	\$ 272,223.88	
OBLIGACIONES DE TERCEROS	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 4,433.31	
OBLIGACIONES ADMINISTRADORES	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 34,831.20	
TOTAL DE DEUDAS POR COBRAR									\$ 311,488.39	

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Las cuentas por cobrar al término del 2013 se pueden apreciar en la Figura 8, en que el 87% corresponde a cuentas por cobrar de los socios.

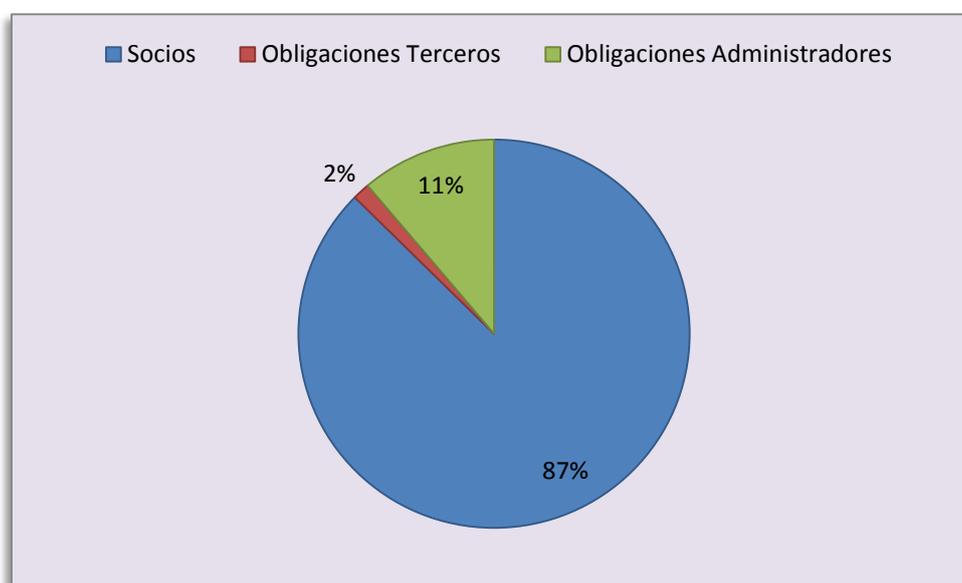


Figura 8. Cuentas por Cobrar

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

El total de cartera del Cooperativa se divide de la siguiente manera:

- Socios 87%
- Terceros 2%
- Administradores 11%

El 87% de la cartera está distribuida de la siguiente manera con los socios:

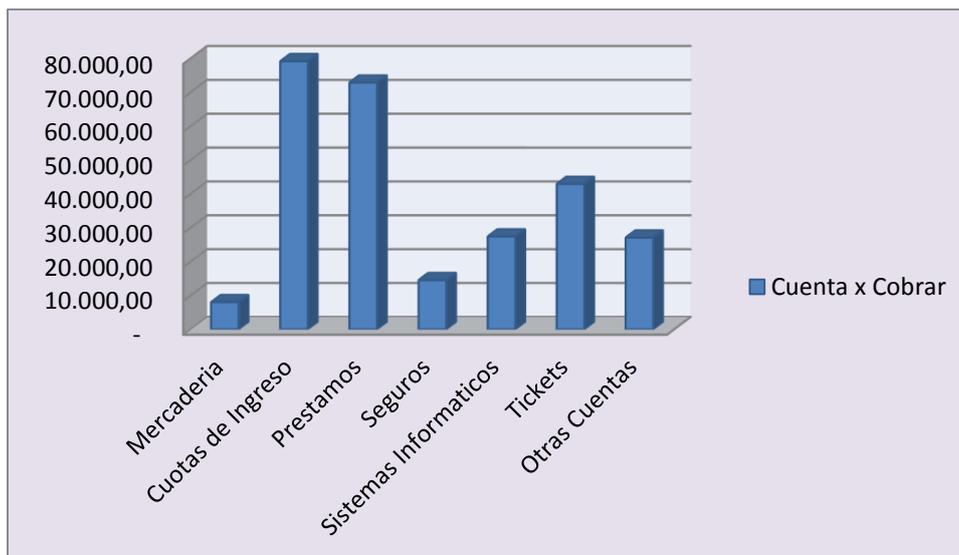


Figura 9. Cuentas por Cobrar Socios

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

- Mercadería \$ 8,053.72
- Cuotas de Ingreso \$ 79,192.46
- Prestamos \$ 72,887.24
- Seguros \$ 14,554.00
- Sistemas Informáticos \$ 27,438.98
- Tickets Atrasados \$ 42,970.80
- Otras Cuentas \$ 27,126.67

En mercadería corresponde a deudas de llantas que intermedia la empresa para sus socios.

Las cuotas de ingreso son de aportaciones por el incremento de nuevos puestos hábiles de operación de trabajo.

Los prestamos son los desembolsos de efectivo que se realiza al socio por un contingente suscitado al vehículo ya sean estos mecánicos y operativos.

La Cooperativa canceló la cobertura de seguros así como los sistemas informáticos GPS para todas las unidades operativas en su momento y estos son cobrados a los socios mensualmente.

Los socios por contingentes propios y de sus unidades no cancelan sus tickets de trabajo diario sin embargo estos son cobrados posteriormente cuando el socio o vehículo este apto para la circulación y/o producción.

Las otras cuentas son obligaciones contraídas de los socios de una antigüedad de más de cinco años que no han podido ser pagadas y que a la fecha es un contingente de cobro.

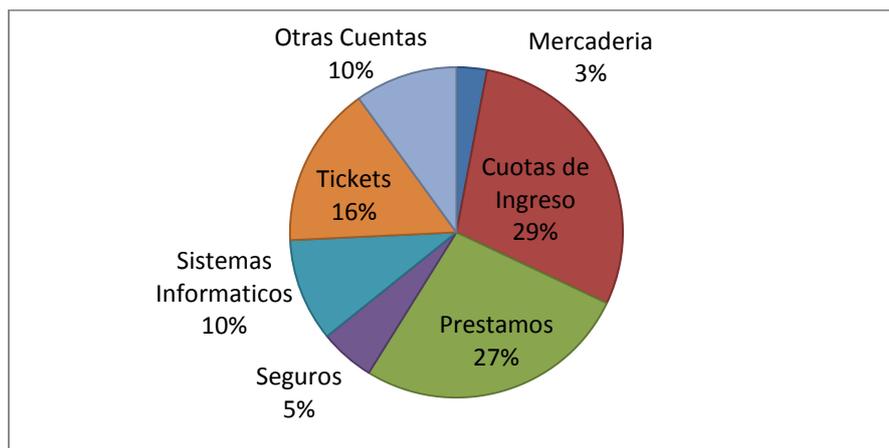


Figura 10. Cuentas por Cobrar

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Al término del ejercicio económico los estados financieros muestran que en cartera tienen el 82.74% de todos los activos, es decir que la empresa está altamente comprometida con sus socios.

El hecho de tener recursos acumulados en cartera, implica que la empresa para poder operar o pagar a sus proveedores debe recurrir a financiación externa que trae consigo un alto costo financiero, razón por la cual la política de clientes/socios debe ser más favorable o cuanto menos igual que la política de proveedores.

Generalmente las medidas de riesgo de crédito consideran indicadores elaborados a partir de información contable. En este sentido, las medidas más utilizadas para evaluar el riesgo de la cartera de colocaciones son el gasto de provisiones, el stock de cartera vencida y los castigos, todos expresados como porcentaje del total de colocaciones de la Cooperativa, información que actualmente no se mide en la institución.

Morosidad

En la empresa mediante los créditos concedidos a sus socios también adquiere un riesgo, la no cobrabilidad del préstamo emitido que se le denomina morosidad.

Al término del ejercicio económico la empresa tiene valores pendientes de cobros desde hace ocho años lo cual determina un riesgo de incertidumbre por la posibilidad de incumplimiento de las obligaciones por parte del deudor/socio.

A continuación se muestra un detalle de los préstamos a los socios de la cooperativa al término del ejercicio económico.

Tabla 8
Prestamos Accionistas

AÑO	Saldo Capital	Saldo de Interes
2003	-	165.51
2006	1,578.00	2,377.43
2007	4,578.00	5,402.01
2008	14,617.00	13,605.51
2009	25,986.00	17,678.83
2010	16,086.00	7,584.08
2011	24,401.44	12,118.71
2012	10,406.73	3,397.52
2013	61,635.00	10,853.31
Total general	159,288.17	73,182.91

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Anexo Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

En el lapso del 2003 al 2013 existen saldos de cuentas por cobrar que a la fecha no han sido cumplidos con sus obligaciones, teniendo en cuenta que dentro de los estatutos de la empresa no se debe sobrepasar de los tres meses de un crédito, sin embargo existen rubros que aún se mantienen por más de cinco años.

A continuación como se puede evidenciar en el gráfico siguiente su evolución de saldos de cuentas por cobrar desde el 2003 al 2013 teniendo como pico máximo el 2013 en un 31.18% de cuentas a cobrar, esto se debe al incremento de cupos y permisos de operación para nuevos aspirantes a socios.

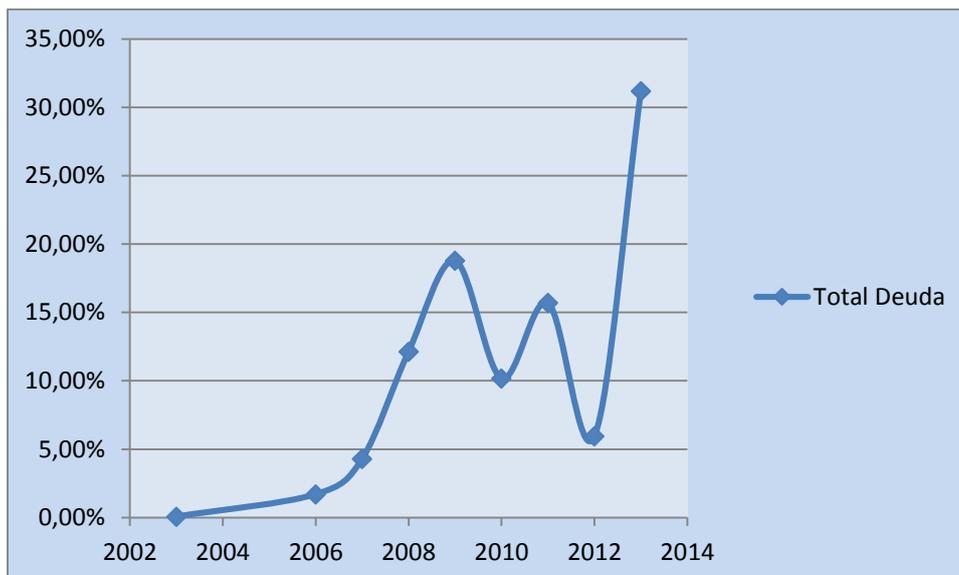


Figura 11. Saldos de Cuentas por Cobrar
Elaborado: Luis Guayasamin
Fuente: Cooperativa de Transportes Marco Polo

Un dato particular es el periodo 2012 que alcanzan un 5.94% en relación a los años analizados por cuentas por cobrar, esto se debe a que la cooperativa cobró sus cuentas, mediante el depósito del bono que beneficia al socio como aporte del gobierno para evitar el alza de pasajes.

En el 2013 se eleva los préstamos en un 84% en relación al 2012, lo cual se determina que la empresa podía implementar mecanismos de financiamiento y otras inversiones mucho menos riesgosas y que podría ser recuperada en menos de una década.

La morosidad en la cooperativa ha sido una debilidad que se ha mantenido con el transcurso del tiempo y vida institucional que tiene, la poca importancia de los socios en recaudar créditos ya vencidos y la benevolencia de sus dirigentes ha ocasionado que la entidad carezca de recursos económicos disponibles a fin de planificar de mejor manera su institución y desarrollo.

En el 2012 se muestra uno de los mayores recaudos por créditos vencidos que ingresan a la institución, esto, mediante la retención de valores entregados por parte del estado hacia los socios por el bono de subsidio para mantener el pasaje.

La falta de conocimiento de sus dirigentes al año siguiente cae en el mismo error de prestar a sus socios y no tener una visión más óptima para producir aun mayor esa disponibilidad que en ese entonces lo poseía.

Activos Fijos

Como empresa la Cooperativa posee un terreno con edificación donde realiza sus operaciones administrativas. Su valor en libros es de \$ 2,320.00. La propiedad está ubicada en el centro de Sangolquí cuyo valor no es razonable frente al mercado de los negocios.

El terreno es una de las estrategias que la empresa tiene para apalancarse financieramente y obtener recursos que le puedan obtener beneficios futuros.

Este rubro es una de las fortalezas que como institución posee, aunque en sus libros no refleje la realidad del valor nominal que en la actualidad llega a ser valorado por unos \$350.000.00, y que pueden ser negociados o establecidos en un proyecto generando aún más rentabilidad y beneficios para los mismo socios.

Inventario

La principal mercadería que la empresa tiene en sus libros corresponde a un variado stock en llantas que son vendidos a los socios para su giro del negocio.

Tabla 9
Mercaderías

EXISTENCIAS EN MERCADERIA			
DETALLE	CANTIDAD	PRECIO	VALOR
	CONTEO	PROMEDIO	TOTAL
llantas compradas a Tecnillantas Erco - Tiré	20	420.00	8,400.00
TOTAL DE CONTEO			8,400.00

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Anexo de Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Lejos de alcanzar sus objetivos la entidad no refleja un crecimiento en la comercialización de sus mercancías, además de comercializar solamente a sus socios no considera que esto debe tener un costo implícito por la negociación en lote de los inventarios y más aun no beneficiándose de los descuentos que éstos ofrecen al momento de una transacción.

En la actualidad la entidad entrega su mercancía a crédito sin cobrar un interés por el tiempo pactado con el socio, además de que esto es adquirido al contado.

Cumplimiento de Obligaciones

La Cooperativa como empresa debe cumplir con obligaciones de los entes de control que lo supervisan en las distintas áreas que se detallan a continuación:

- Administrativo
- Operativo
- Financiero

Área Administrativa

En funciones que le compete la empresa debe presentar información a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), que a través de políticas de supervisión, promueven los principios de la cooperación, democracia, reciprocidad y solidaridad en las actividades económicas que realizan todas las organizaciones.

En esta entidad de control la empresa debe presentar información como:

- Existencia Legal, otorgar personalidad jurídica
- Registro de la directiva
- Ingreso y salida de socios
- Actualización de datos de las organizaciones
- Revisar informes de auditoría
- Imponer sanciones
- Autorizar actividades financieras

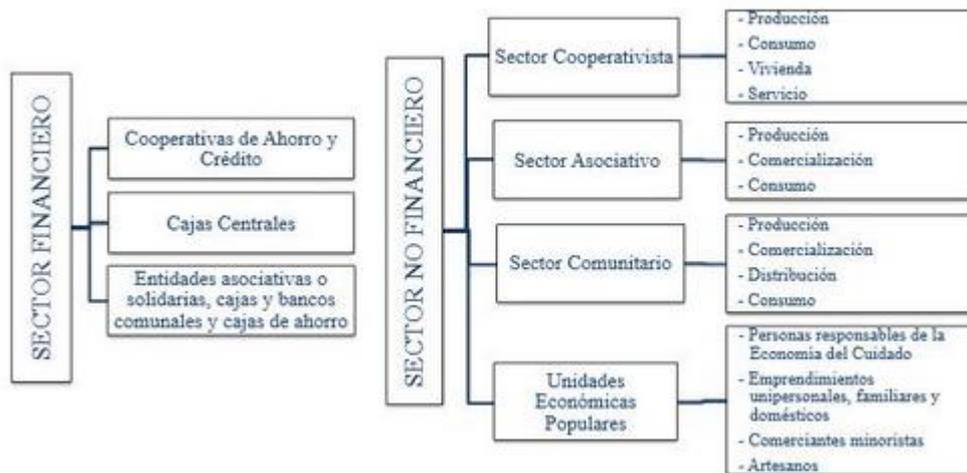


Figura 12. Sectores de Control de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria
 Elaborado: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria
 Fuente: http://www.seps.gob.ec/web/guest/foto-noticia/-/asset_publisher/64As/content/la-importancia-de-la-supervision-en-la-economia-popular-y-solidaria-ecuatoriana

Área Operativa

Para las actividades diarias de los socios a través de sus unidades de transporte es necesario que se cumplan ciertas normas de control, por ende existen organismos que supervisan y velan el correcto funcionamiento.

Para la autorización de que una unidad pueda brindar el servicio tiene que ser aprobado por la Agencia Nacional de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial en coordinación con el ministerio del sector, y cumplir con las siguientes obligaciones:

- Homologación vehicular
- Dispositivos de control
- Plan Renova
- Escuelas de capacitación
- Permisos de circulación
- Aprobación de nuevas rutas
- Licencias de conducir
- Matriculación vehicular

Área Financiera

La empresa cumple con sus actividades de presentación de balances a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

Como agente de retención pasivo la entidad tributa sus impuestos mensualmente de las siguientes obligaciones:

- Impuesto al Valor Agregado IVA
- Impuesto a la Renta

La empresa tiene retraso en la presentación de balances desde el 2011 hacia los entes de control, hecho que ha generado una debilidad interna de sus administradores al no poseer información actualizada.

Análisis de los Estados Financieros

Análisis Vertical

Para el análisis de tomo como base los años 2011, 2012 y 2013 de la Cooperativa de Transporte “Marco Polo”, de los cuales se aprecia el desenvolvimiento de actividades que ha tenido en los últimos años.

A continuación en la Tabla 10, se detalla los movimientos de los tres últimos años de presentación.

Tabla 10

Análisis de los Estados Financieros (Análisis Comparativo Vertical de Activos)

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	ANÁLISIS VERTICAL					
	2,011	%	2,012	%	2,013	%
ACTIVO						
ACTIVO CORRIENTE						
DISPONIBLE	25,621.99	12.34%	130,147.41	35.77%	29,365.73	7.80%
CAJA	3,679.94	1.77%	4,605.73	1.27%	21,390.62	5.68%
BANCOS	20,842.05	10.04%	124,441.68	34.20%	6,875.11	1.83%
INVERSIONES	1,100.00	0.53%	1,100.00	0.30%	1,100.00	0.29%
EXIGIBLE	154,973.98	74.65%	207,619.57	57.06%	312,215.11	82.94%
CLIENTES	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
VARIOS POR COBRAR	26,520.64	12.78%	30,825.28	8.47%	128,926.85	34.25%
IMPUESTOS ANTICIPADOS	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
DOCUMENTOS POR COBRAR (PRESTAMO)	118,104.81	56.89%	142,622.70	39.20%	115,858.05	30.78%
ANTICIPO A PROVEEDORES	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
PRESTAMO A EMPLEADOS	1,026.72	0.49%	726.56	0.20%	726.72	0.19%
PRESTAMOS Y ANTICIPOS VARIOS	4,433.31	2.14%	4,568.83	1.26%	31,872.29	8.47%
CUENTAS EN TRÁMITE JUDICIAL	4,888.50	2.35%	28,876.20	7.94%	34,831.20	9.25%
ACTIVO REALIZABLE	5,709.50	2.75%	6,793.50	1.87%	16,911.00	4.49%
MERCADERIAS	5,709.50	2.75%	6,793.50	1.87%	8,511.00	2.26%
MERCADERIAS LLANTAS, REPUESTOS Y ACC	-	0.00%	-	0.00%	8,400.00	2.23%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	186,305.47	89.74%	344,560.48	94.70%	358,491.84	95.23%
ACTIVO NO CORRIENTE						
TERRENOS Y MEJORAS	2,320.00	1.12%	2,320.00	0.64%	2,320.00	0.62%
CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
MAQUINARIA Y EQUIPO	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
MUEBLES ENSERES Y EQUIPO DE OFICINA	16,114.57	7.76%	16,114.57	4.43%	16,114.57	4.28%
EQUIPO DE COMPUTACIÓN	7,562.26	3.64%	7,562.26	2.08%	8,323.86	2.21%
DEP ACUM VALOR ORIGINAL	-13,511.64	-6.51%	-14,156.22	-3.89%	-14,961.95	-3.97%
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	12,485.19	6.01%	11,840.61	3.25%	11,796.48	3.13%
DEUDORES E INVERSIONES LARGO PLAZO						
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
OTROS ACTIVOS	8,804.06	4.24%	7,458.81	2.05%	6,164.84	1.64%
TOTAL ACTIVO	207,594.72	100.00%	363,859.90	100.00%	376,453.16	100.00%

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Cooperativa de Transportes Marco Polo

Análisis de Activos 2011-2013

Como resultado del análisis vertical realizado en los años 2011 a 2013 podemos determinar la evolución que han tenido los activos de la entidad como se observa en la

Figura 13.

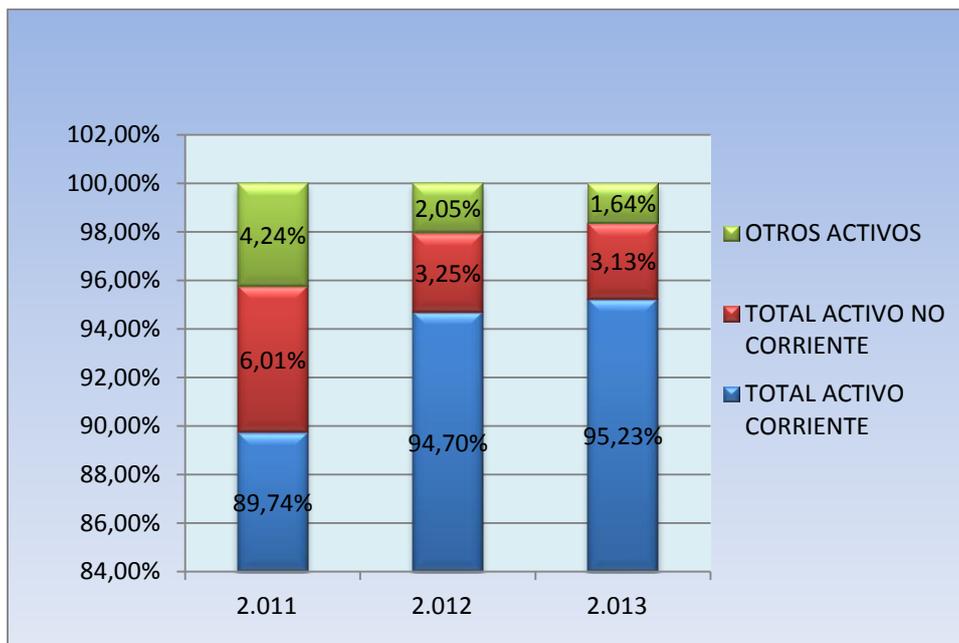


Figura 13. Relación de Activos 2011-2013

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

En el año 2011 los activos corrientes son del 89,74%, mientras que los activos no corrientes corresponden el 6,01% y con un porcentaje más bajo no encontramos con otras cuentas de activos.

El activo más representativo de la Cooperativa son las cuentas por cobrar a socios de la entidad (74,65%), como consecuencia de los préstamos emitidos según su reglamentación interna, seguido del disponible con 12,34% como se muestra en la

Figura 14. El exigible en relación al disponible es aproximadamente 6 veces más, lo que induce a un alto riesgo de incobrabilidad y liquidez de la entidad, dejando en la mitad a la propiedad planta y equipo de la entidad.

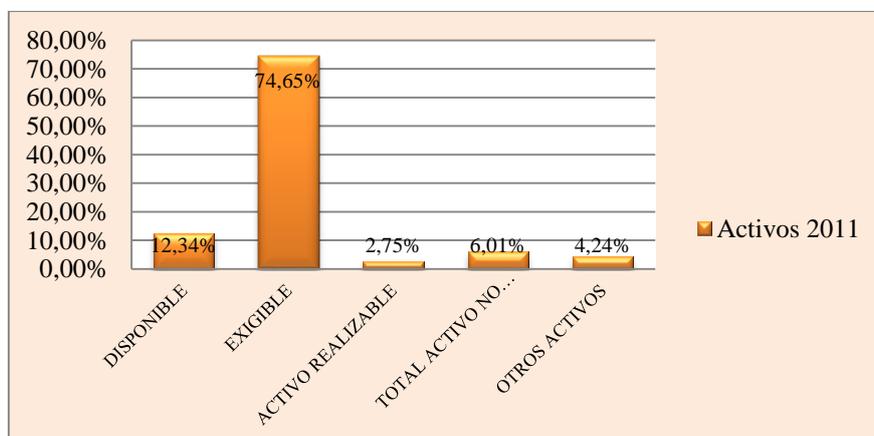


Figura 14. Análisis de Activos 2011

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

En el año 2012 los activos se representan de la siguiente manera: el activo corriente con 94,70%, seguido por el 3,25% de activos no corrientes y por último el 2,05% de otros activos.

Las cuentas por cobrar en el 2012 siguen siendo su mayor activo con el 57,06%; la disponibilidad en efectivo de 35,77% ocupa el segundo lugar y evidencia una mejora en relación a los otros años. Luego muy por detrás, están las otras cuentas del activo, como son la propiedad planta y equipo ver Figura 15.

El movimiento en cuentas por cobrar y efectivo del año 2012 se daría por el ingreso de recursos del Estado como efecto del primer subsidio relacionado al no incremento del precio del pasaje, que fue registrado en sus balances. El hecho de que la Cooperativa sea beneficiaria del subsidio se logra por la presentación en regla de la documentación requerida relacionada con los puestos de trabajo como con las unidades operativas.

Parte del subsidio, mediante resolución de la Junta General de Socios fue retenida y compensada con obligaciones que el socio beneficiario mantenía con la entidad, creciéndose así la disponibilidad para el año 2012.

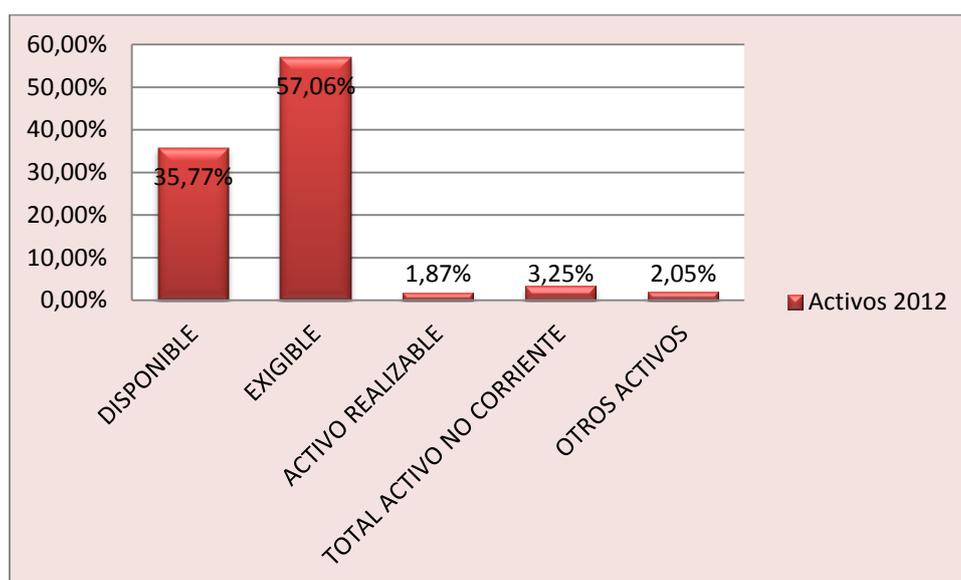


Figura 15. Análisis de Activos 2012

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

En el año 2013 los activos sufren cambios en las principales cuentas: el 82,94% corresponde a cuentas por cobrar, el disponible es de 7,80%, las mercaderías, propiedades y otros activos rellenan la totalidad del grupo como se detallan en la Figura 16.

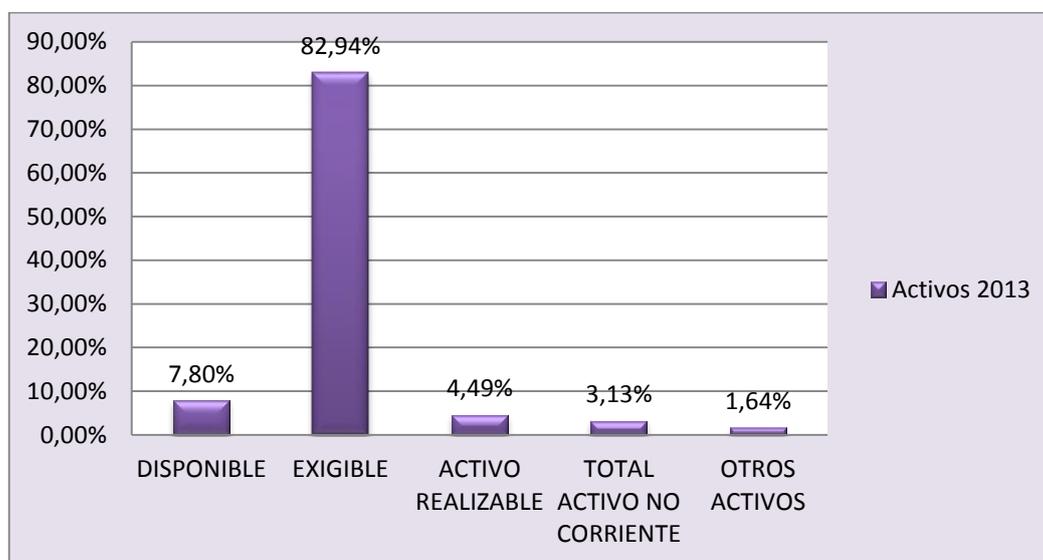


Figura 16. Análisis de Activos 2013

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

En el año 2013 es importante desglosar el movimiento del grupo de cuentas exigibles (82,94%), ya que en el año 2012 cerró con un porcentual mucho más bajo que éste (57,06%).

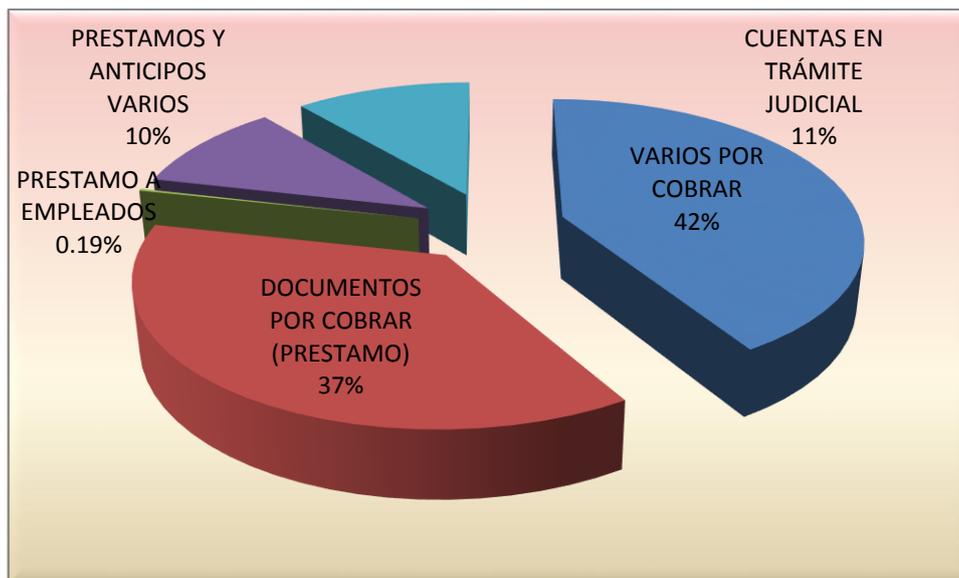


Figura 17. Análisis de cuentas Exigibles 2013

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Anexos de Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

Como se puede evidenciar en la Figura 17, el 42% de exigibles corresponde en su mayoría a una cuenta antigua de mercancías y pólizas de seguros contratada en el mismo año por la entidad para las unidades de transporte, así como otras cuentas por cobrar. En este año se evidencia que el 11% corresponde a una cuenta del exigible relacionada con trámites judiciales, la que puede ser un contingente y representa un riesgo para la institución.

Como resultado del análisis vertical podemos deducir que durante los tres últimos años de gestión de la entidad, la mayor parte de activos corresponden a las cuentas por cobrar. Sin embargo se denota un gran crecimiento de las cuentas por cobrar al término del 2013, que corresponde a la distribución del disponible de años anteriores como préstamos para los socios específicamente, contabilizados en los siguientes rubros:

- Préstamos
- Mercaderías
- Pólizas de Seguro
- Intereses
- Dispositivos electrónicos

La entidad no pudo manejar eficientemente el efectivo reflejado en el año 2012, y al contrario, incrementó las cuentas por cobrar de sus socios. En el año 2012 la

Cooperativa mantuvo un excedente de efectivo que pudo haber sido aprovechado en inversiones estratégicas para el crecimiento, desarrollo y liderazgo en el sector en el que se desenvuelven, como es el cambio del parque automotor, el financiamiento para flotas de transporte, la ampliación de rutas, el equipamiento e infraestructura, la capacitación y el fortalecimiento institucional.

Análisis de Pasivos 2011-2013

Las cuentas que la entidad mantiene en los años comparativos del 2011 al 2013 son:

- Débitos y partidas por pagar
- Pasivos no financieros
- Pasivos financieros
- Otros pasivos financieros mantenidos a valor razonable

Partiendo de estas cuentas como pasivos se puede evidenciar en la Tabla 11, su respectiva descomposición para su análisis respectivo.

En los pasivos de la entidad se evidencia dos rubros importantes, como el caso de aportes de sedes sociales para la construcción a futuro de infraestructuras para beneficio de la Cooperativa, así como la asistencia social que está presupuestada cada año en la recolección de valores que esta entidad realiza para su correcto funcionamiento. De esta manera la Cooperativa tiene obligaciones a largo plazo adquiridos para su construcción de la sede social, que son reflejadas con cuentas por cobrar a sus mismos socios en los años revisados y analizados.

Tabla 11 Estados Financieros Comparativos Pasivos y Patrimonio

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	ANÁLISIS VERTICAL					
	2,011	%	2,012	%	2,013	%
PASIVO						
PASIVO CORRIENTE						
IMPUESTOS Y LEYES TRIBUTARIAS	-	0.0%	13,552.79	3.3%	4,854.08	1.6%
PROVEEDORES	6,700.81	5.6%	5,476.04	1.3%	47,391.33	15.9%
OTRAS CUENTAS Y DOCTOS POR PAGAR	6,261.96	5.2%	132,662.30	32.4%	21,809.61	7.3%
BENEFICIOS SOCIALES POR PAGAR	12,962.77	10.8%	151,691.13	37.0%	74,055.02	24.9%
OTROS PASIVOS NO CORRIENTES	94,643.32	78.5%	106,076.77	25.9%	149,756.89	50.3%
TOTAL PASIVO	120,568.86	100.0%	409,459.03	100.0%	297,866.93	100.0%
PATRIMONIO						
CAPITAL SOCIAL	95,332.75	95.3%	101,372.15	95.6%	149,490.18	97.9%
RESERVA LEGAL	2,711.06	2.7%	2,725.27	2.6%	2,819.89	1.8%
RESERVA FACULTATIVA	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
RESERVA DE CAPITAL	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
UTILIDADES EJERCICIOS ANTERIORES	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
UTILIDAD DEL PRESENTE EJERCICIO	1,944.82	1.9%	1,994.58	1.9%	331.18	0.2%
TOTAL PATRIMONIO	99,988.63	100.0%	106,092.00	100.0%	152,641.25	100.0%
TOTAS PASIVO + PATRIMONIO	220,557.49		515,551.03		450,508.18	

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Los pasivos u obligaciones que la entidad posee son corrientes y no corrientes; también son a corto plazo que no va más allá de un año, y a largo plazo que sobrepasa un ejercicio económico. La cancelación del activo corriente es de inmediato, y su evolución dentro de los tres años se muestra en la Figura 18.

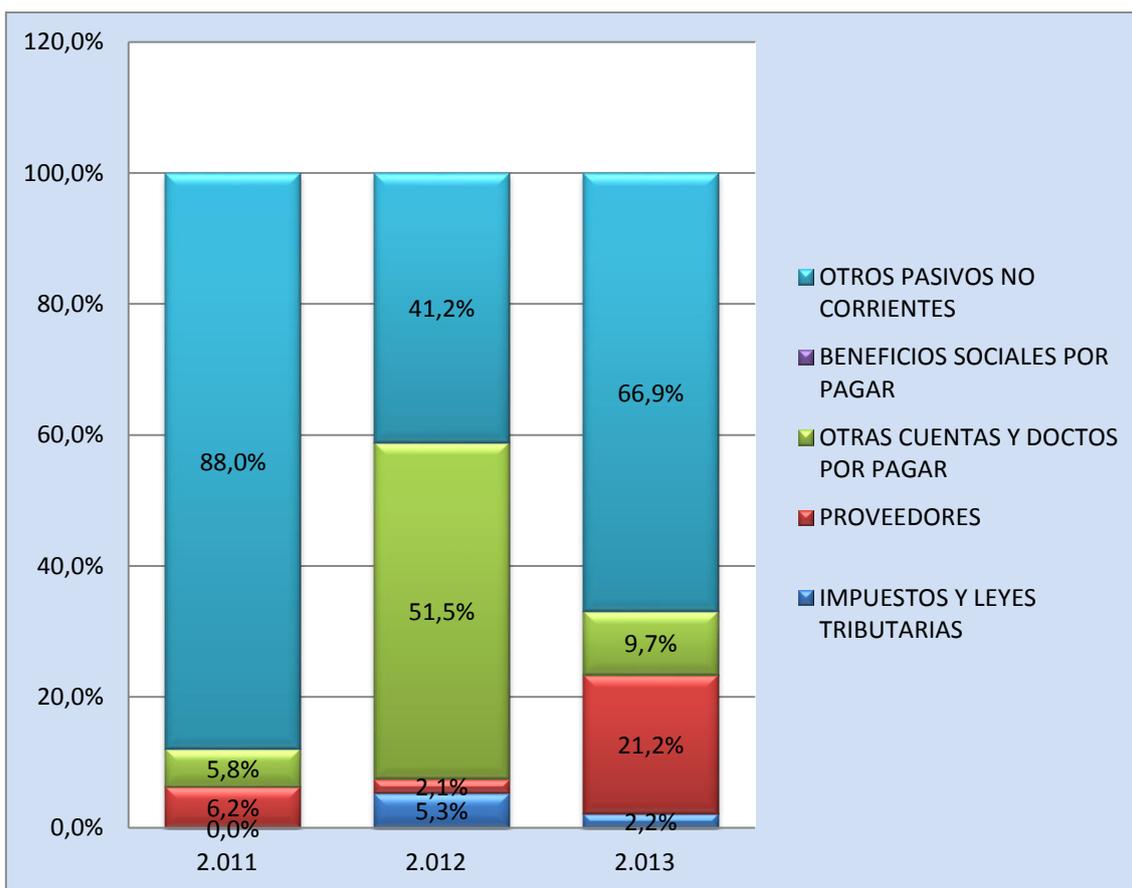


Figura 18. Relación Pasivos

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

La mayor concentración de obligaciones se encuentra en la cuenta Otros Pasivos No Corrientes que alcanza el 88,00% en el 2011, el 41,20% en el 2012 y un 66,9% en el 2013.

Otras cuentas por pagar en el 2012 registran el 51,50% en relación del total de pasivos, que representa principalmente al subsidio emitido por el Gobierno por compensación del pasaje.

En el 2013 la cuenta Proveedor registra 21,20% del total de los pasivos en relación de dicho año, lo que implica un leve endeudamiento de la entidad hacia terceras personas, en relación a los años anteriores que su porcentual es bajo.

Cabe aclarar que las deudas de la Cooperativa principalmente se descomponen de la siguiente manera:

- Corrientes

- Impuestos y Leyes Tributarias
- Proveedores
- Otras cuentas por Pagar
- Beneficios Sociales

Otros Pasivos No Corrientes

- Partida de Asistencia Social
- Partida Para Sede Social
- Cauciones por Pagar

Del Análisis Horizontal podemos concluir que las principales obligaciones de la Cooperativa son producto de las aportaciones que diariamente los socios realizan, estrategia que la entidad no ha podido optimizar, pues todos estos recursos fueron convertidos en préstamos a los mismos socios.

Las aportaciones para sede y asistencia social fueron fijadas una vez creada la Cooperativa para su expansión y fortalecimiento, gestión económica que la entidad no ha podido realizar ni ha podido emitir obligaciones hacia sus socios por lo que han permanecido cuentas que no reflejan un valor razonable para la institución.

Las cuentas por pagar corrientes del año 2012 corresponden al subsidio del Gobierno que la empresa tendría que haber aprovechado su ingreso y convertirlo en patrimonio que hubiera fortalecido como entidad.

Análisis del Patrimonio 2011-2013

El patrimonio de la Cooperativa se detalla en tres cuentas:

- Capital Social
- Reservas y,
- Utilidad

Esto rubros son repartidos porcentualmente como lo indica la Figura 19.

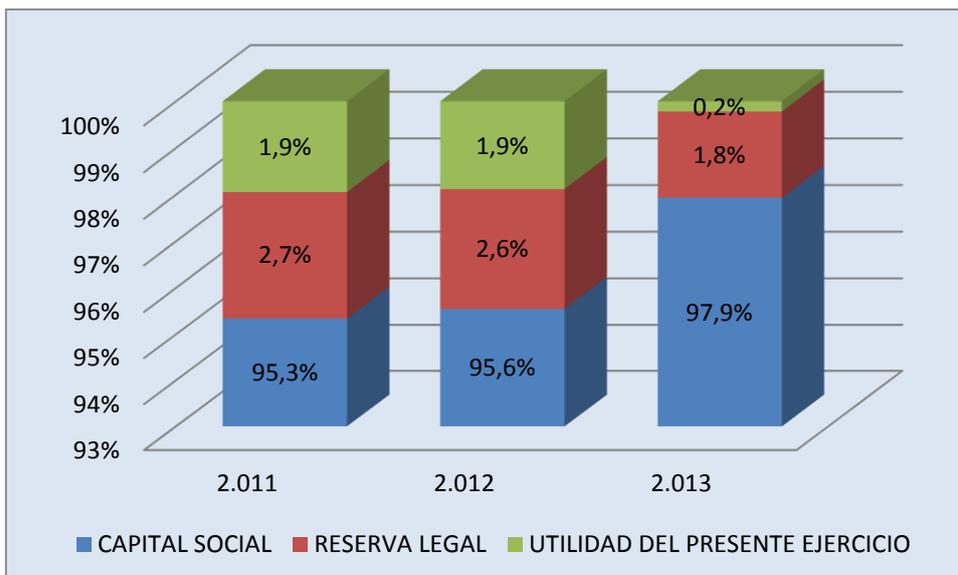


Figura 19. Relación Patrimonial

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

El patrimonio de la institución no tiene una variación representativa en los tres años de comparación, se denota un equilibrio del capital y reserva en los años 2011 y 2012, así como la utilidad se mantiene en los mismos años, teniendo un leve crecimiento en el año 2013.

Análisis de los Ingresos y Egresos 2011-2013

Ingresos

Mediante resolución de asamblea de la Cooperativa, una parte de la recolección de valores es destinada y registrada en el presupuesto general anual que realiza la entidad, para cubrir los gastos de gestión y administración que tiene en el ejercicio económico y desenvolvimiento del negocio.

Los ingresos no operacionales corresponden a multas, atrasos, intereses y otros que la entidad mantiene para el correcto funcionamiento operativo de sus unidades en el mercado del transporte de pasajeros.

En el año 2011 los ingresos de aportación corresponden al 71,69%, mientras que los ingresos no operacionales son del 28,31%. En el 2012 los ingresos de aportación aparecen en un rango de 81,46% y los ingresos no operacionales en un 18,54%, por último en el 2013 los ingresos de aportación son de 64,72% y los ingresos no operacionales de 35,28% como se lo evidencia en la Figura 20.

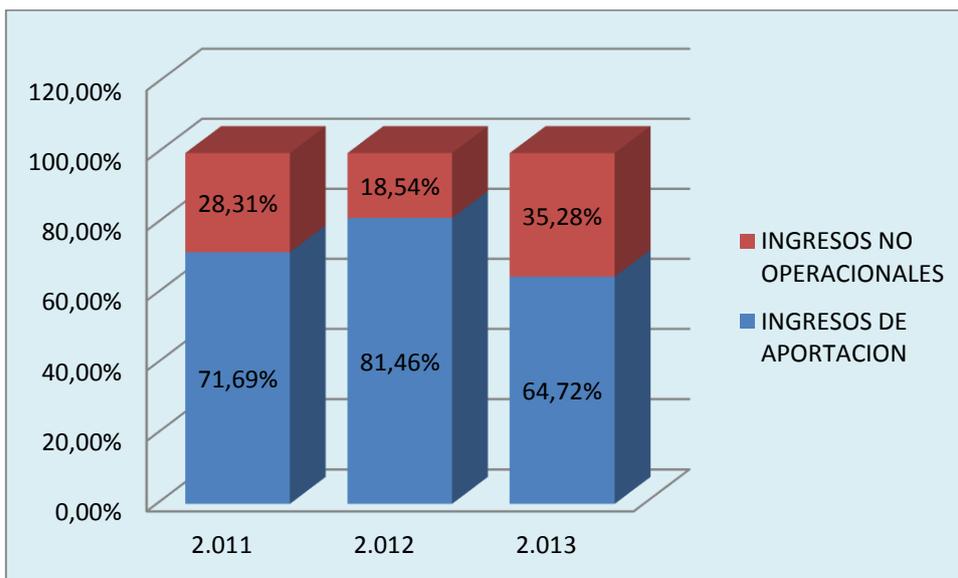


Figura 20. Ingresos

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

En síntesis, en el año 2012 la principal fuente son las aportaciones de los socios, lo que se explica por el hecho de que en dicho año hubo incrementos de cupos para ingresar a la Cooperativa. Esto le proporcionó un mayor recaudo para el funcionamiento de sus actividades. En el 2013, en cambio, los ingresos operacionales llegan a su pico más alto en relación con los otros años.

Egresos

Los egresos están repartidos en las cuentas de administración y financieros, en la Figura 21 se evidencia los porcentajes de los gastos en relación a los ingresos.



Figura 21. Egresos, Ingresos y Utilidad

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Del análisis de ingresos y egresos se concluye que la entidad no desglosa sus gastos de ventas, lo que debería hacerlo para un mejor control, sobre todo considerando que la Cooperativa realiza comercialización de productos para sus socios, y a su vez esto implica que sus porcentajes sean altos en gastos administrativos.

El desglose de la cuenta de gastos de venta permitirá determinar si existe beneficio o no para la Cooperativa, como consecuencia de comercializar determinado producto.

Las utilidades no son representativas en el Estado de Pérdidas y Ganancias, evidencia que existe poco interés en los accionistas por lograr un incremento y robustecimiento del patrimonio.

Por la cantidad de movimiento de efectivo, el rubro de ingresos financieros es bajo en comparación con los gastos administrativos, por lo que la entidad debería desglosar sus ingresos por intereses.

Análisis Horizontal

Con el análisis horizontal se determina la variación absoluta que sufre los estados financieros de un periodo a otro, el crecimiento o decremento de sus cuentas en comparación de años.

Tabla 12
Análisis de los Estados Financieros (Análisis comparativo Horizontal)

<u>ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA</u>	ANÁLISIS HORIZONTAL					
	2,011	2,012	2,013	2011-2012	2012-2013	2011-2013
ACTIVO						
ACTIVO CORRIENTE						
DISPONIBLE	25,621.99	130,147.41	29,365.73	407.95%	-77.44%	14.6%
EXIGIBLE	154,973.98	207,619.57	312,215.11	33.97%	50.38%	101.5%
ACTIVO REALIZABLE	5,709.50	6,793.50	16,911.00	18.99%	148.93%	196.2%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	186,305.47	344,560.48	358,491.84	84.94%	4.04%	92.4%
ACTIVO NO CORRIENTE						
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	12,485.19	11,840.61	11,796.48	-5.16%	-0.37%	-5.5%
OTROS ACTIVOS	8,804.06	7,458.81	6,164.84	-15.28%	-17.35%	-30.0%
TOTAL ACTIVO	207,594.72	363,859.90	376,453.16	75.27%	3.46%	81.3%
PASIVO						
PASIVO CORRIENTE	12,962.77	151,691.13	74,055.02	1070.21%	-51.18%	471.3%
OTROS PASIVOS NO CORRIENTES	94,643.32	106,076.77	149,756.89	12.08%	41.18%	58.2%
TOTAL PASIVO	107,606.09	257,767.90	223,811.91	139.55%	-13.17%	108.0%
PATRIMONIO						
TOTAL PATRIMONIO	99,988.63	106,092.00	152,641.25	6.10%	43.88%	52.7%
TOTAS PASIVO + PATRIMONIO	207,594.72	363,859.90	376,453.16	75.27%	3.46%	81.3%

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Para el análisis se tomó como base la comparación de los años 2011 al 2013; valores significativos en los cuales registran sus créditos, ingresos, egresos y el valor particular de la compensación del bono del gobierno repartido para cada socio activo de la entidad.

Activos Corrientes

En el análisis horizontal se puede evidenciar la variación entre años comparativos. En el año 2012 los activos disponibles varían en el orden de 407,95% con respecto al 2011;

así mismo, al término del 2013 existe una variación de -77.44% con relación al periodo anterior.

En este caso, fue necesario realizar una comparación entre los años 2011 y 2013, a fin de poder comprender mejor la variación entre dos años donde la entidad no recibe una bonificación del Gobierno, en este comparativo su variación del 14,6%.

Se puede evidenciar un 14.6% de incremento en relación a los años 2011 y 2013, sin tomar en cuenta los años comparativos 2011-2012 donde se recibe los valores de subsidios y que distorsionan notablemente su variación.

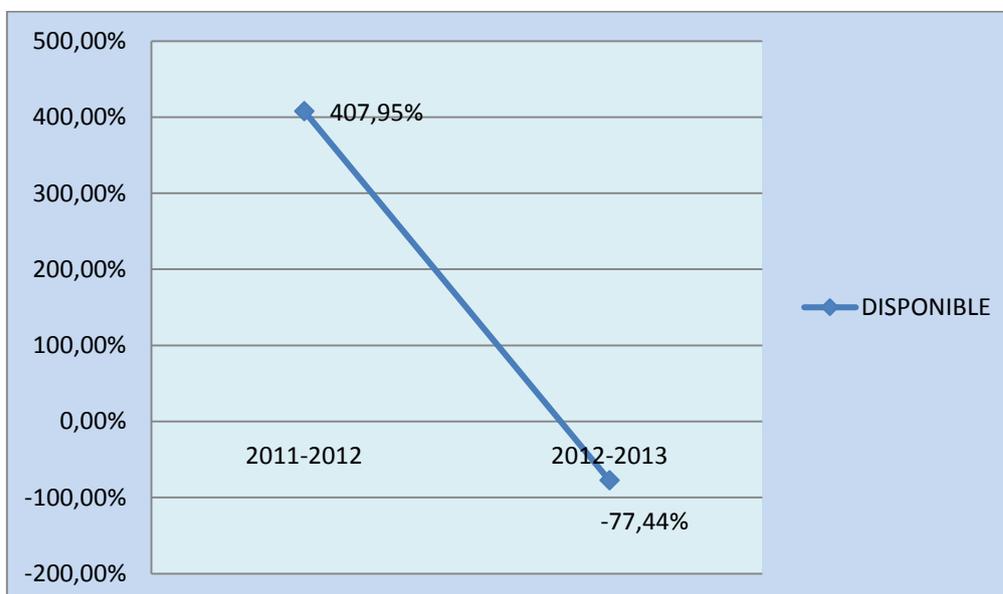


Figura 22. Disponible

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

En los activos exigibles, cuentas por cobrar que son de 365 días plazo de recuperación presenta un incremento del 33,97% en relación a los años 2011 y 2012; mientras en los años 2012 y 2013 existe un incremento de 50,38%. Entre el 2011 y 2013 ha existido un incremento del 101,5% como se lo evidencia en la Figura 23.

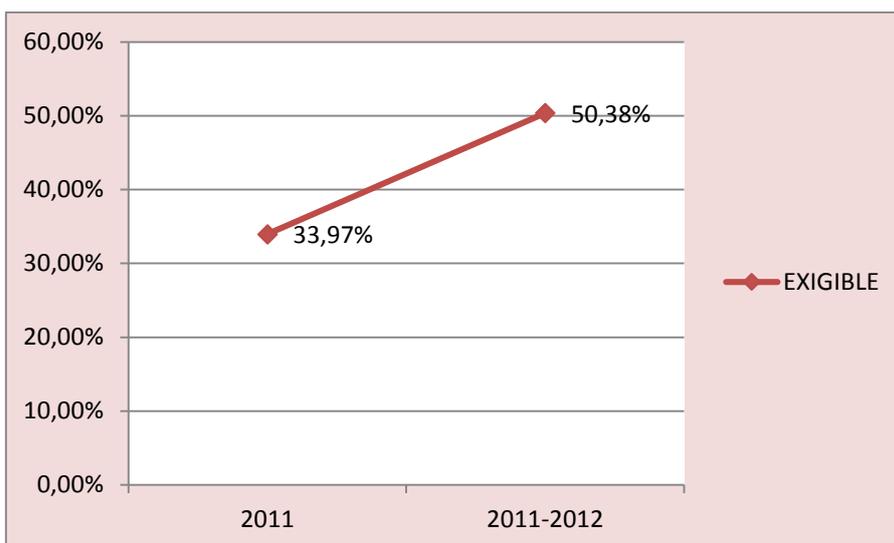


Figura 23. Exigible

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Los inventarios entre los años comparativos son significativos ya que entre el 2011 y 2013 existe un incremento del 196,20%, entre los años 2011 y 2012 el incremento es de 18,99%; alcanzando en el 2013 un pico alto de 148,93% en relación a su año anterior como se evidencia en la Figura 24.

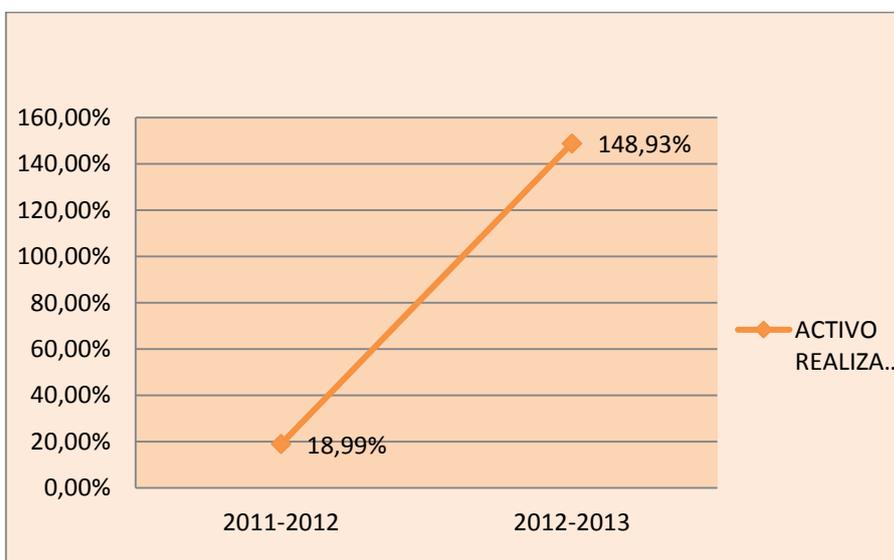


Figura 24. Inventarios

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Activos No Corrientes

Como propiedad planta y equipos, la entidad posee una variación de -5,16% entre los años 2011 y 2012, la relación entre los años 2012 y 2013 también es baja de 0,37%, teniendo un porcentual acumulado de -5,5% con relación a los años 2011 y 2013 como se evidencia en la Figura 25. Activos No Corrientes Los otros activos también sufren un decremento en todos los años tal es así que alcanza al 2013 un -30,0%.

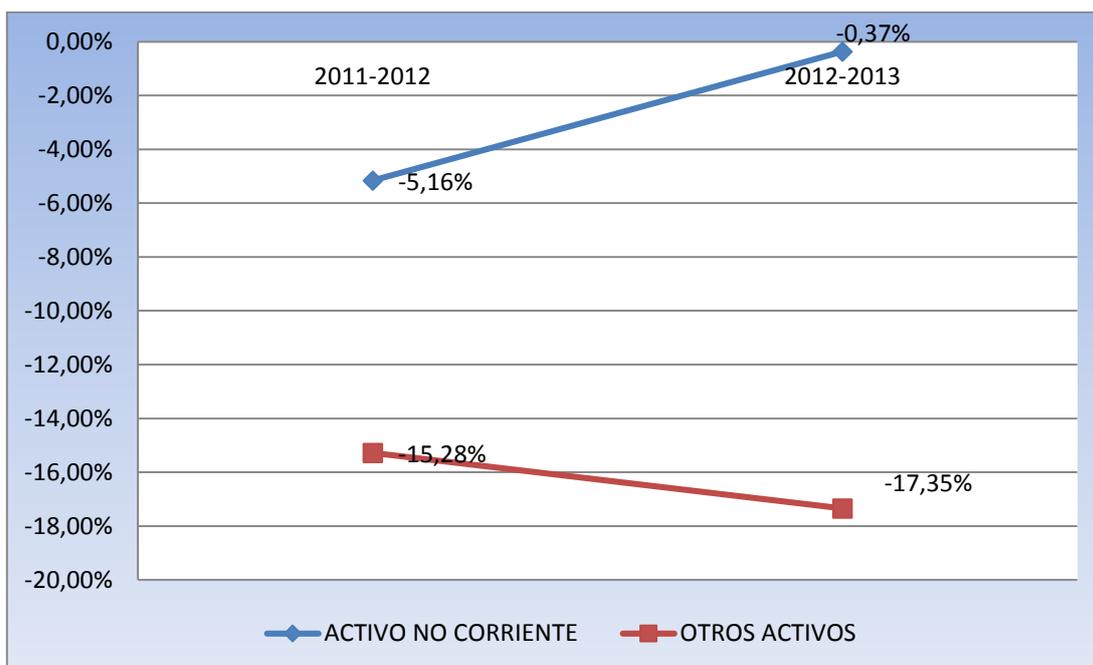


Figura 25. Activos No Corrientes

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

El efectivo de la Cooperativa entre estos años sufre una variabilidad considerable al momento de recibir los valores por subsidios. Sin embargo al año posterior se registra una variación del orden del 15%, en la disponibilidad de dinero en la empresa lo cual indica que la entidad no tiene una política de recursos monetarios que sirvan para el mantenimiento de la Cooperativa.

En la cuentas por cobrar la variación es ascendente, ya que en la relación entre el año 2011 y 2013, existe un incremento de más del 100% en préstamos. Esto quiere decir, que la Cooperativa destina todos sus recursos monetarios a la concesión de préstamos para sus socios, con base en lo que indica sus estatutos y reglamentos internos.

En las actividades de comercialización de mercaderías sus índices son más estables, existiendo una falencia en el escaso aumento de la variedad de mercadería y en la falta de conocimiento de ventas no solo para el cliente interno, sino más bien a clientes externos y público en general, de tal forma que este obtenga un impacto económico favorable para la institución en el incremento de sus utilidades.

En los activos no corrientes, la entidad no pone énfasis en incrementar los ingresos por estos rubros. Además, considerando que su propiedad está altamente devaluada con respecto al precio de mercado, la entidad tiene que revalorizar sus activos que no demuestran una razonabilidad en sus estados financieros. El valor neto en sus activos depreciables está consumado casi al 100%, por lo cual la entidad debe revisar dichos bienes para su correcta valoración.

Los bienes de control deben ser enviados al gasto en su respectivo periodo según normas contables ya que no sufren desgaste, no sufren una depreciación en el tiempo, la entidad no tiene un instructivo de tratamiento para los bienes. La depreciación de los activos fijos se realizará de acuerdo a la naturaleza de los bienes, a la duración de su vida útil y la técnica contable.

Pasivos

Los pasivos se incrementan notablemente entre los años 2011 y 2012 a razón de 1070,21%, mientras que al término del 2013 sufre un decremento de -51,18% con relación al año anterior. En este caso es necesario comparar los años 2011 y 2013, ya que se posee una cuenta por pagar a los socios por el beneficio del Estado, con lo que se llega a evidenciar un incremento de 471,30% y un elevamiento porcentual como cuentas y documentos por pagar.

En los activos no corrientes que contienen aportes sociales fruto del ingreso y de los remanentes que cada socio cancela a la cooperativa, se observa que no hay variación que distorsione la cuenta,

A continuación se observa las obligaciones que mantiene la entidad.

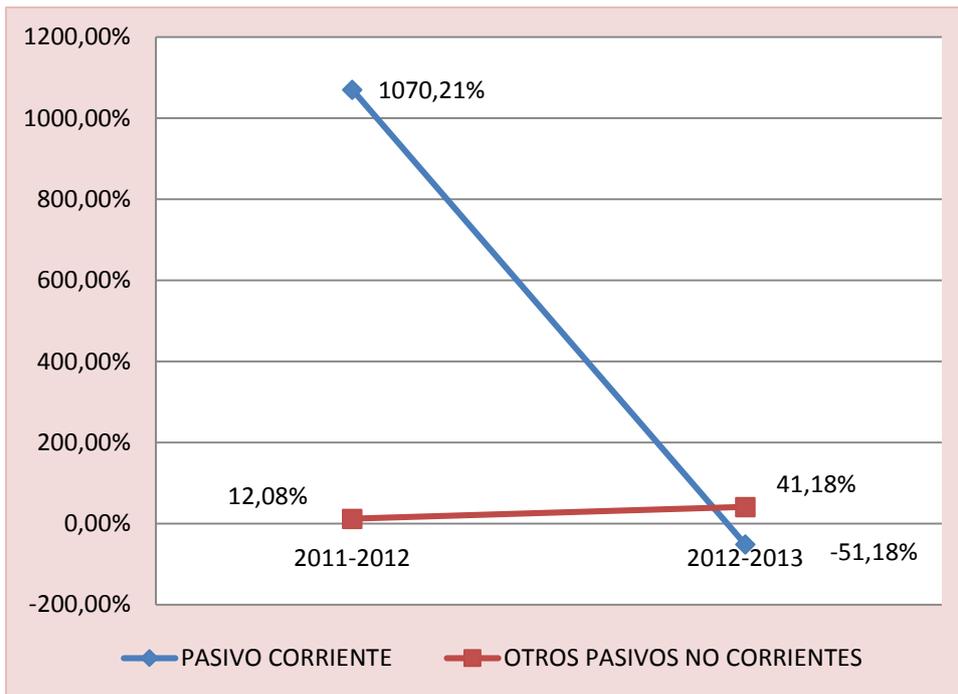


Figura 26. Pasivos

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Patrimonio

En el patrimonio de la Cooperativa, el análisis es más comprensible ya que se evidencia un incremento consecutivo en todos los años comparativos, hasta llegar al rango del 52,70% al término del 2013 como se evidencia en la Figura 27.

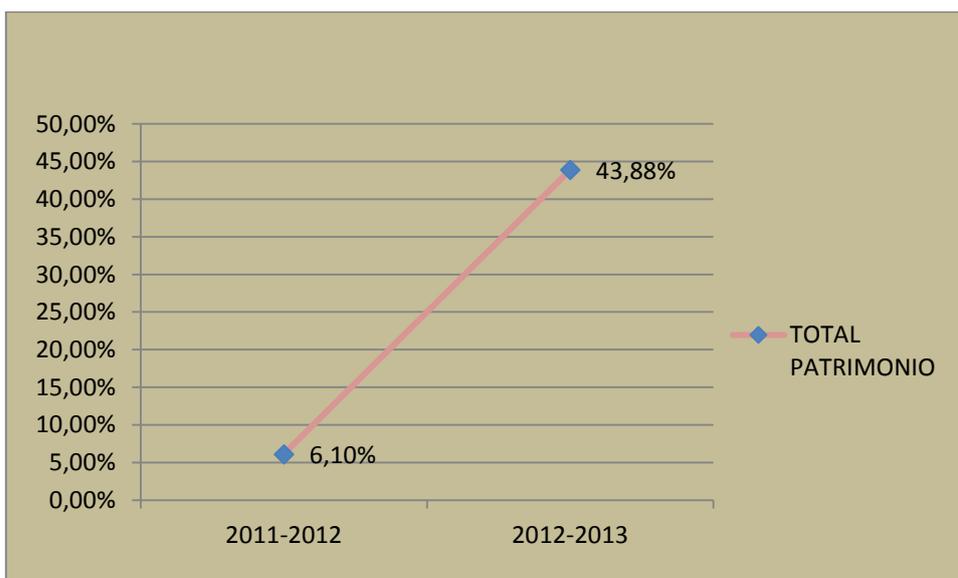


Figura 27. Patrimonio

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Los acreedores de la Cooperativa se incrementaron a razón de 471,3% al término de los periodos analizados, lo que se evidencia un endeudamiento necesario para su funcionamiento, pero al momento de comparar con sus activos no tiene una inversión o una adquisición de bienes para que sean compensadas sus cuentas por pagar.

Sin embargo se evidencia que sus cuentas por cobrar aumentan constantemente cada año igual que sus pasivos, con lo que se deduce que la entidad se endeuda para realizar préstamos internamente, causal que pone en riesgo la estabilidad de la empresa.

Su patrimonio crece en los años analizados, razón coherente por la adjudicación de nuevos puestos que inyectan dinero para el funcionamiento y actividades de la Cooperativa.

Indicadores Financieros

Adicionalmente al análisis horizontal y vertical que permiten tener una idea más clara del estado de la entidad mediante su análisis financiero, también se realiza el análisis de otros tipos de indicadores que se presentan a continuación.

Indicadores de Liquidez y Solvencia

A continuación se muestra los indicadores de liquidez y solvencia de la Cooperativa.

Tabla 13 **Indicadores de Liquidez y Solvencia**

INDICADORES		FORMULAS	2011	2012	2013
INDICADORES DE LIQUIDEZ O SOLVENCIA	Capital de Trabajo	Activo Corriente-Pasivo Corriente	173,342.70	192,869.35	284,436.82
	Razon Corriente	Activo Corriente/Pasivo Corriente	14.37	2.27	4.84
	Disponibilidad Inmediata	Activo disponible/Pasivo Corriente	1.98	0.86	0.40
	Prueba Acida	Activo corriente- Invetarios/Pasivo Corriente	13.93	2.23	4.61
	Fondo de maniobra sobre deudas a corto plazo	Capital de Trabajo/deudas Corto Plazo	1.61	0.75	1.27

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Capital de Trabajo

Estos valores son el margen de seguridad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. En los años analizados se evidencia que existe un incremento para su capital de trabajo como se evidencia en la Figura 28.

Entre los años 2011 y 2012 el incremento porcentual es de 11,26% y entre los años 2012 y 2013 su incremento es de 47,48%, percibiendo que el capital de trabajo crece positivamente.

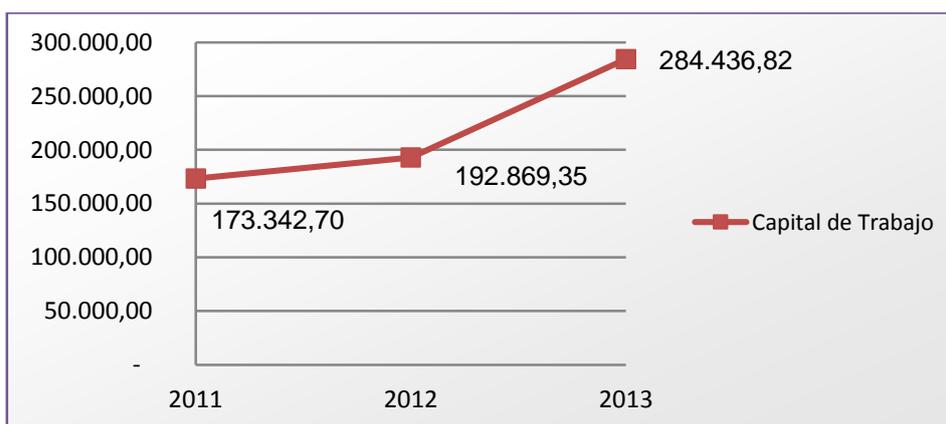


Figura 28. Capital de Trabajo

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

Razón Corriente y Disponibilidad Inmediata

Indica la capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras, deudas o pasivos a corto plazo. Al dividir el activo corriente entre el pasivo corriente, la cooperativa sabe cuántos activos corrientes tiene para cubrir o respaldar esos pasivos exigibles a corto plazo.

La disponibilidad inmediata, compara los medios actuales disponibles para hacer frente a las deudas de corto plazo como se puede evidenciar en la Figura 29.

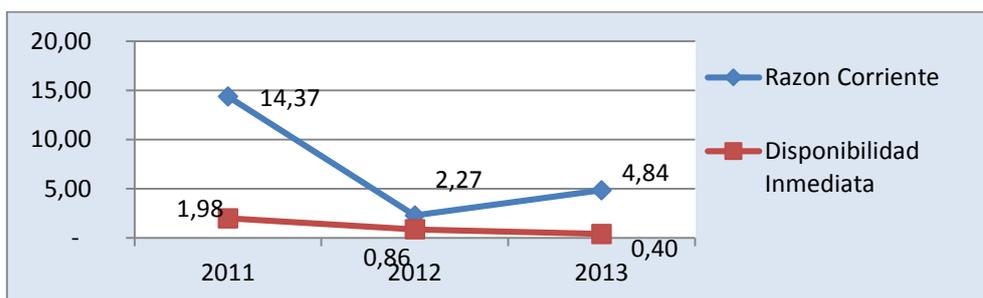


Figura 29. Razón Corriente y Disponibilidad Inmediata

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

En el año 2012 la razón corriente cae a 2,27 en relación al año 2011, mientras que en el año 2013 sube a un 4,84. El mejor índice se alcanza en el año 2011 teniendo una capacidad de 14,37.

Con el análisis se observa que la disponibilidad inmediata no es óptima conforme el transcurrir de los años, va decreciendo de 1,98 en el 2011 a 0,86 en el 2012, alcanzando a 0,40 en el año 2013 en el cual tiene riesgos para cubrir sus obligaciones por falta de efectivo disponible, debido principalmente al elevado monto de cuentas por cobrar que posee la Cooperativa y que afecta a su disponibilidad inmediata.

Prueba Ácida y Fondo de Maniobra

La prueba ácida revela la capacidad de la empresa para cancelar sus obligaciones corrientes, pero sin contar con la venta de sus existencias, es decir, básicamente con los saldos de efectivo, el producido de sus cuentas por cobrar, sus inversiones temporales y algún otro activo de fácil liquidación que pueda haber, diferente a los inventarios.

El fondo de maniobra indica si es suficiente para ofrecer la seguridad de que se pueden atender las deudas a corto plazo.

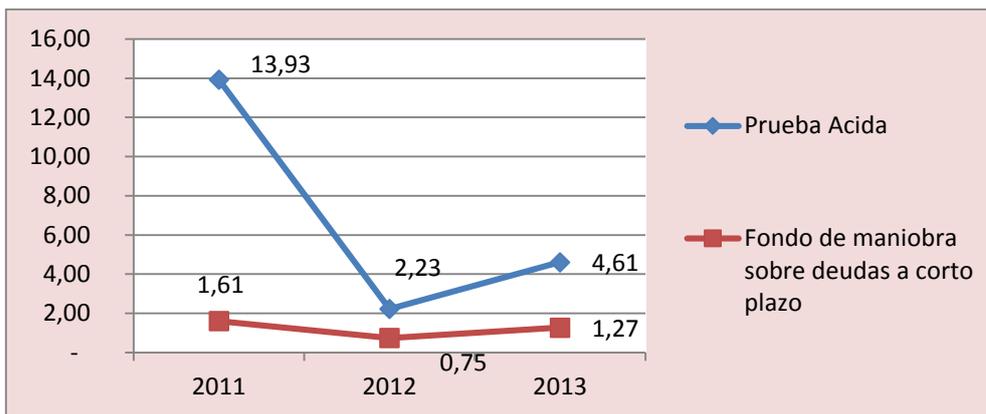


Figura 30. Prueba Acida y Fondo de Maniobra

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transporte Marco Polo

Con la Figura 30, se puede evidenciar que la capacidad de la empresa para cancelar sus obligaciones corrientes cae del 13,93 en el 2011 al 2,23 en el 2012, sin embargo en el 2013 se recupera a 4,61 a comparación del año 2012.

Los fondos de maniobra, tiene un riesgo en el año 2012 bajando 0,75 puntos a comparación del 2011, sin embargo en el 2013 sube a 1,27 de seguridad para atender deudas a corto plazo.

Indicadores de Apalancamiento y Endeudamiento

Para la Cooperativa de Transportes Marco Polo es importante determinar el grado de compromiso del patrimonio de los accionistas para con los acreedores.

A continuación se muestra la Tabla 14, donde se evidencia las variaciones entre los años 2011 y 2013.

Tabla 14

Indicadores de Apalancamiento y Endeudamiento

INDICADORES		FORMULAS	2011	2012	2013
INDICADORES DE APALANCAMIENTO	Endeudamiento	$(\text{Pasivo Total} \times 100) / \text{Activo Total}$	51.83%	70.84%	59.45%
	Apalancamiento interno	$\text{Capital} / \text{Pasivo Total}$	0.89	0.39	0.67
	Apalancamiento externo	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	1.08	2.43	1.47
	Razón de independencia financiera u Autonomía	$\text{Capital} / \text{Activo Total}$	0.46	0.28	0.40

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Endeudamiento

La entidad tiene un compromiso con sus obligaciones del 51,83% en el 2011, en el año 2012 se evidencia que éste sube a 70,84%, y en el 2013 su porcentual se ubica en 59,45%, de lo cual refleja que en el año 2011 tuvo un compromiso más óptimo con sus años relacionados, como se refleja en la Figura 31.

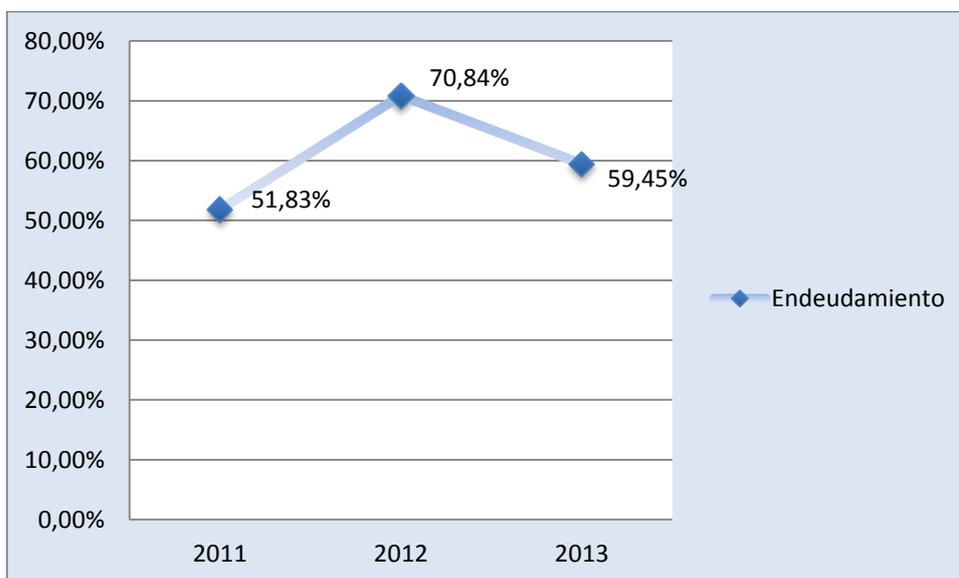


Figura 31. Endeudamiento

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Apalancamiento

Permite determinar el efecto que realiza el endeudamiento sobre la rentabilidad de capitales propios, lo que hace posible en la entidad, el financiar determinadas compras de activos sin la necesidad de contar con el dinero en ese momento.

El apalancamiento interno evidencia una disminución del año 2011 que tuvo un valor de 0,89 al año 2013 con un valor de 0,67. Mientras que el apalancamiento externo presenta un incremento de 1,08 en el año 2011 a 1,47 en el año 2013. El comportamiento del apalancamiento interno y externo se explica principalmente por el incremento del pasivo total de la compañía, debido al incremento a su vez de los rubros de proveedores y otros pasivos (sede social y asistencia social).

La razón de independencia financiera decrece de 0,46 en el año 2011 a 0,40 en el año 2013, lo cual demuestra que se encuentra parcialmente capitalizado las aportaciones de los socios que permanecen en la cuentas del pasivo.

En la Figura 32, se evidencia los constantes cambios de apalancamiento que ha tenido la entidad entre los años 2011 al 2013.



Figura 32. Apalancamiento

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Indicadores de Eficiencia

Los indicadores de eficiencia demuestran el grado de utilidad y aprovechamiento que la entidad realizó con sus ingresos.

Estos indicadores también llamados de actividad o indicadores de rotación tratan de medir la eficiencia con la cual una empresa utiliza sus activos, según la velocidad de recuperación de los valores aplicados en ellos. Constituyen un importante complemento de las razones de liquidez; debido a que miden la duración del ciclo productivo y del periodo de cartera.

En la Tabla 15, se puede determinar los ingresos y egresos que la entidad obtuvo entre los años 2011 al 2013, con el cual se puede determinar los otros análisis financieros de rotación.

Tabla 15
Balance de Pérdidas y Ganancias

BALANCE DE RESULTADOS	2,011	2,012	2,013
INGRESOS			
VENTAS BRUTAS	55,061.50	70,821.00	70,627.50
INGRESOS DE APORTACION	55,061.50	70,821.00	70,627.50
OTROS INGRESOS	21,742.68	16,113.41	38,501.44
INGRESOS NO OPERACIONALES	21,742.68	16,113.41	38,501.44
TOTAL INGRESOS	76,804.18	86,934.41	109,128.94
EGRESOS			
GASTOS ADMINISTRATIVOS	73,742.55	86,136.00	107,367.50
SUELDOS Y REMUNERACIONES	21,678.65	40,736.15	49,593.20
VARIOS PERSONAL ADMINISTRACION	20,883.96	20,587.04	18,344.65
GASTOS TRANSPORTE, MOVILIZACION Y CO	452.00	203.00	415.54
SERVICIOS GENERALES	5,475.28	1,500.00	17,300.00
IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES	5,921.69	5,928.20	2,895.21
DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	586.17	1,601.76	369.60
GASTOS DE ADMINISTACION GENERAL	6,318.25	4,264.30	4,486.90
GASTOS VARIOS OFICINA	12,426.55	11,315.55	13,962.40
GASTOS FINANCIEROS	172.57	49.80	223.01
INTERESES Y COMISIONES	172.57	49.80	223.01
TOTAL GASTOS	73,915.12	86,185.80	107,590.51
UTILIDAD DEL EJERCICIO	2,889.06	748.61	1,538.43
15% Participación Trabajadores	433.36	112.29	230.76
25% Impuesto a la Renta	589.37	146.35	287.69
Utilidad Neta	1,866.33	489.97	1,019.98

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

En la Tabla 16, se visualiza las variaciones que determinan la eficiencia de la empresa en los años analizados.

Tabla 16
Indicadores de Eficiencia

INDICADORES		FORMULAS	2011	2012	2013
INDICADORES DE EFICIENCIA	Rotación de Cartera	Total Ingresos/Exigible	0.50	0.42	0.35
	Período promedio de cobro	365/Rotacion de Cartera	736.49	871.70	1,044.26
	Rotación de activos fijos	Ventas/ Activos No Corrientes	4.41	5.98	5.99
	Rotación de activos totales	Ventas/ Activos Totales	0.27	0.19	0.19
	Rotación de capital	Ventas Totales/Patrimonio+Pasivo LP	0.39	0.41	0.36
	Rotación del patrimonio líquido	Ventas Netas/Patrimonio	0.81	0.86	0.73

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Rotación de Cartera y periodo Promedio de Cobro

Establece el número de veces que las cuentas por cobrar giran, en promedio de un periodo que la Cooperativa tuvo movimientos. En el caso de la empresa, la cartera es la principal fuente de actividad que registra por los préstamos emanados a sus socios, producto de los recursos obtenidos. La otra manera de analizar la rotación de cuentas por cobrar es por medio del cálculo del periodo promedio de cobro como se detalla en la Figura 33, los días de cobro promedio que tiene la Cooperativa.

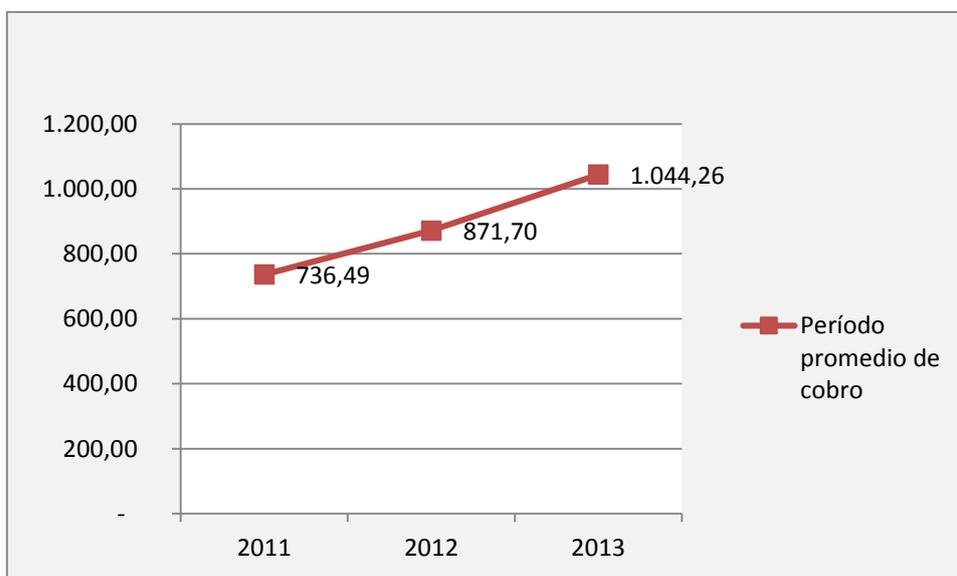


Figura 33. Periodo Promedio de Cobro**Elaborado: Luis Guayasamin****Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo**

Es preciso analizar el promedio de cobro, pues es la principal fuente de transacciones que tiene, ya que la entidad se demora más de dos años en recuperar un crédito emitido, llegando a alcanzar 1,044.26 días al 2013. Este índice repercute notablemente en las operaciones de la empresa pues, no es recuperable inmediatamente.

Rotación de Activos

La rotación de activos mide cuantos ingresos generan los activos globales. Determina cada valor invertido en activos, y el valor generado en ventas.

En la Figura 34, se visualiza los movimientos que ha tenido en relación a este índice la institución, en los tres años analizados no se registra una variación considerable; en el año 2011 inicia con 4,41 y en el 2012 se incrementa a 5,98 llegando en el 2013 a 5,99.

Siendo parte fundamental el análisis del aprovechamiento de sus activos, la entidad una vez más demuestra una falencia en la administración de sus activos, en la cual debe registrar variaciones considerables y aprovechamiento al máximo ya que su actividad principal se encuentra en estos rubros.

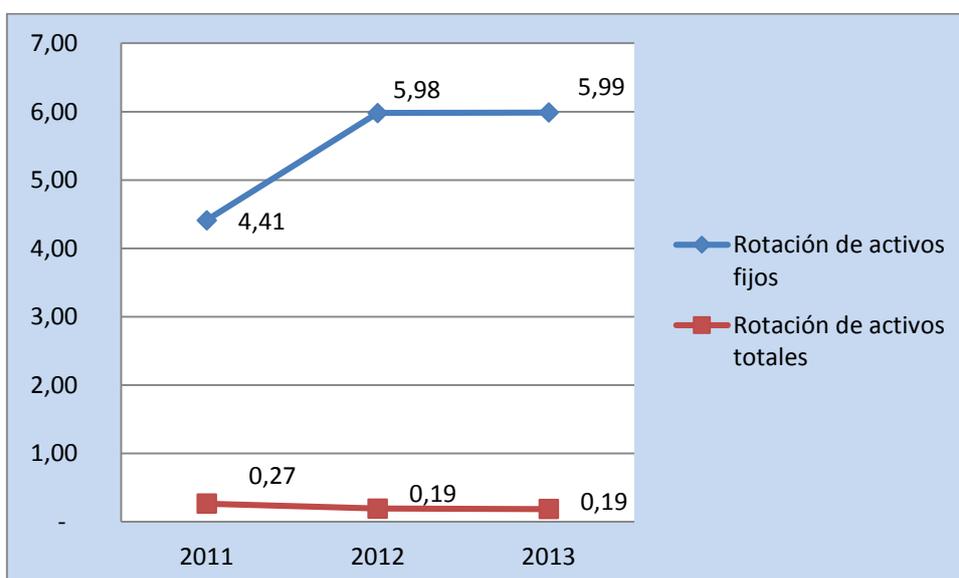


Figura 34. Rotación de Activos

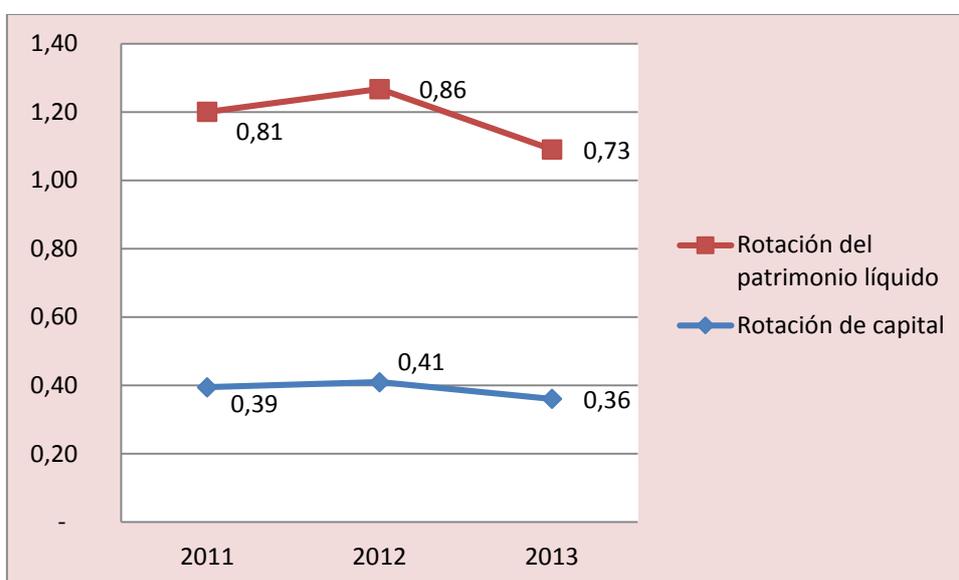
Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Rotación de Patrimonio

Determina la eficiencia de la administración para generar utilidades con el capital de la organización.

En la Figura 35, se indica las variaciones de los años analizados, donde la institución no muestra un grado óptimo de eficiencia con los recursos de los socios.

**Figura 35. Rotación de Capital**

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Indicadores de Rendimiento

Determinan el grado de rendimiento que la organización tuvo con su margen de utilidad; a continuación se expone la Tabla 17 donde se evidencia los movimientos porcentuales que obtuvo la organización.

Tabla 17**Indicadores de Rendimiento**

INDICADORES		FORMULAS	2011	2012	2013
INDICADORES DE RENDIMIENTO	Margen neto de utilidad	Utilidad Neta x 100/Ventas Netas	3.39%	0.69%	1.44%
	Rendimiento sobre el patrimonio	Utilidad Neta x 100/Patrimonio	1.87%	0.46%	0.67%
	Rendimiento sobre activos	Utilidad Neta/ Activos Totales	0.90%	0.13%	0.27%

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

En la Figura 36, se obtiene un contexto más detallado de su variación con respecto a su utilidad.

Siendo así la institución no obtiene rentabilidad en sus ejercicios económicos analizados, el margen neto de rentabilidad más alto es en el 2011 con el 3,39%.

No obtiene un rendimiento de sus activos bordeando en el mismo año 2011 un porcentual de 0,90% y su piso de 0,13% en el año 2012.

Su patrimonio obtiene un rendimiento pico en el 2011 de 1,87% y un piso en el 2012 de 0,46%.

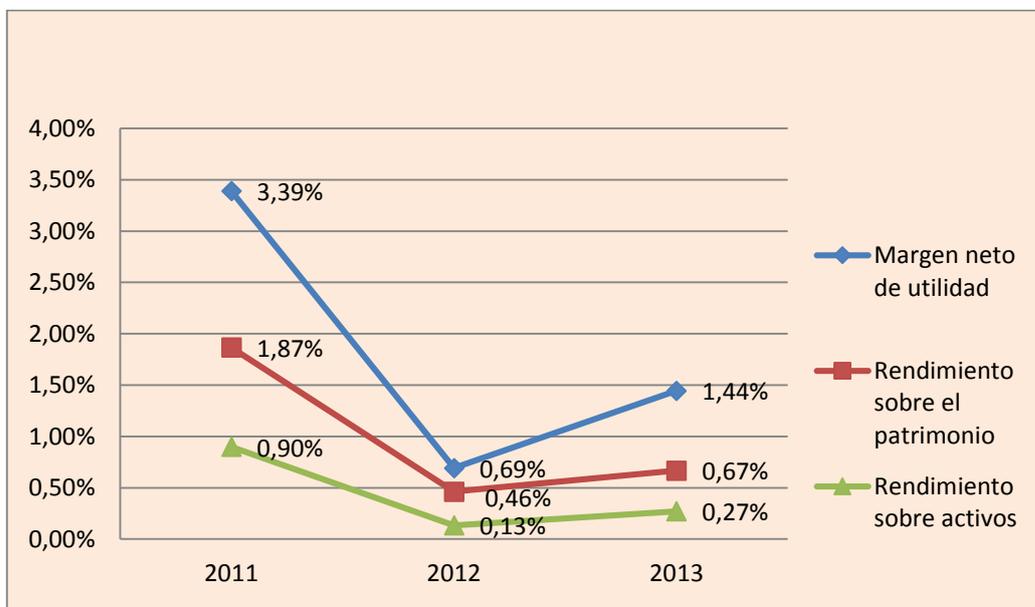


Figura 36. Indicador de Rendimiento

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Estados Financieros Cooperativa de Transportes Marco Polo

Con los otros indicadores se evidencia a profundidad el estado crítico que la entidad maneja en los años analizados, la poca importancia dada a la rotación de cartera, su ineficiente grado de cobrabilidad de las cuentas y el hecho de no aprovechar sus recursos económicos en inversiones o adquisición de activos fijos, lo que recae netamente en la utilidad o ganancia de un periodo determinado.

El incremento desmesurado de sus obligaciones con terceros, hace que la entidad ponga en riesgo sus activos para el pago de éstas. La poca operación de sus recursos hace que la entidad entre en un problema de financiamiento y que sus índices no muestren una entidad acorde con una rentabilidad aceptable.

El desconocimiento de sus socios que integran la entidad, al no poder explotar mejor los recursos que se manejan dentro de la institución arrojan una utilidad por debajo de 4%, una tasa por demás en desacuerdo con lo que espera un inversionista produzca.

CAPITULO 5

PROPUESTA PARA MEJORAR LA SITUACION FINANCIERA

Según lo analizado en el anterior capítulo, los indicadores financieros señalan que la empresa necesita del cambio y mejoramiento continuo para que la crisis financiera pueda apalancarse y sustentarse en los siguientes periodos de actividades económicas.

La mitigación de los impactos de riesgos de liquidez y solvencia, beneficia a cualquier institución, muestra un fortalecimiento interno y por ende oportunidades en el mercado en donde está encaminado y direccionado, donde puede competir con las otras instituciones del sector del transporte.

En la Cooperativa desempeña un papel importante la función financiera. Ello se debe a que cada segmento de las operaciones de la entidad afecta a los resultados finales. Las finanzas van más allá del pronóstico, la administración del capital y la función contable donde se incluye también el control y la fiscalización de todas las actividades fundamentalmente de caja y cuentas por cobrar.

Con la propuesta se da una creación de valor en los estados financieros, robusteciendo su capital y sus acciones, esto con el correcto funcionamiento de los objetivos y estrategias que se planteen, su seguimiento y control. Esta creación de valor es responsabilidad de toda la organización.



Figura 37. Creación de Valor

Elaborado: Luis Guayasamin

Fuente: Elaboración propia

Para generar valor en la institución es necesario que se administren los fondos, lo que implica:

1. Estudiar las inversiones
2. Definir financiación más adecuada
3. Administrar eficientemente los fondos que se generen
4. Buscar el sostenimiento y crecimiento del negocio
5. Generar valor de manera que se distribuya ganancias entre los socios

La alta dirección y el consejo de administración deben tener un flujo de información continua que les permita estar al tanto de los niveles de riesgo que está asumiendo la institución. Adicionalmente se debe llevar a cabo la revaluación periódica del grado de exposición aceptable para la institución con relación al manejo y medición de riesgos, así como el cumplimiento de los límites establecidos en los indicadores financieros, la existencia de controles internos funcionales y un proceso extensivo de reportes y análisis de riesgos.

La evolución hacia mercados globales, así como la evolución de los instrumentos financieros, hace cada vez más difícil la medición de riesgos. No obstante, existen metodologías y procesos de análisis, algunos de los cuáles son ya de uso común, que permiten identificar los riesgos de ciertas actividades de negocios y agruparlos de manera genérica dando como resultado un conjunto de indicadores financieros. Además permiten que las instituciones midan su riesgo con base en las características específicas de sus carteras tomando en cuenta las consideraciones pertinentes con relación al perfil de riesgo y la estrategia global de la institución.

Planteamiento para mejorar Índices Financieros

Para el control adecuado de los indicadores financieros de una entidad, que a su vez presta servicio de transportación y sus ingresos son receptados por el socio y no receptados por la entidad, pero implícitamente para poder operar dicha transportación es necesario que se abone o se recude una cuota establecida por el consejo directivo para las gestiones propias de la entidad. Es decir que la Cooperativa debe tener como su principal actividad la de recaudar y precautelar los intereses de cada integrante de la organización, dentro de su principal actividad que es la de prestar dinero a sus socios para gastos emergentes relacionados con la actividad del transporte.

Esto conlleva a un sin número de actividades para que la entidad pueda estar a flote y sustentar la confiabilidad de los socios; ya que según los análisis financieros muestran una ineficiente administración de caja, cuentas por cobrar, activos fijos y cuentas por pagar.

Por los antecedentes expuestos en los análisis se debe realizar y determinar procedimientos que conlleven a que los indicadores financieros puedan mostrar una fiabilidad como institución.

Planteamiento del proceso para administrar el efectivo

Objetivo

Optimizar los recursos monetarios disponibles para cumplir oportunamente con las obligaciones de operación y los excedentes colocarlos en inversiones en un período determinado.

Salvaguardar y precautelar los recursos monetarios, mediante el sistema financiero local.

Alcance

- Inicia con la construcción del estado de caja inicial.
- Finaliza cuando se emite el reporte del estado de efectivo al cierre del periodo.
- Incluye administración de recursos para operación e inversión, conciliación diaria de movimientos bancarios y actualizaciones permanentes del estado de caja.

Indicadores de Gestión

Para determinar el riesgo del manejo del efectivo es necesario plantear indicadores donde permitan obtener un mejor control de los recursos monetarios y que este sea un cuadro de mando para determinar el estado de sus movimientos. Como se indica en la Tabla 18, que determina el capital de trabajo y efectivo operativo.

Tabla 18
Indicadores de Efectivo

Nombre	Objetivo	Fórmula	Unidad de medida
Ratio Capital de Trabajo (KT)	Determina el comportamiento del capital de trabajo dado un incremento en los ingresos	$\frac{(\text{activo corriente} - \text{pasivo corriente})}{\Delta \text{Recaudación de ingresos operacionales}}$ Recaudación de ingresos operacionales: Corresponde a los ingresos operacionales recibidos por la Cooperativa en cada período evaluado como fuente directa de la operación del giro del negocio	Porcentaje (%)

Nombre	Objetivo	Fórmula	Unidad de medida
Razón del efectivo operativo	Determina, dentro de todos los ingresos de efectivo para un periodo dado, la participación de las recaudación ingresos operacionales	$\frac{\text{Recaudación ingresos operacionales}}{\text{total ingresos}}$ Recaudación de ingresos operacionales: Corresponde a los ingresos operacionales recibidos por la Corporación en cada período evaluado como fuente directa de la operación del giro del negocio Total ingresos : Son todos los ingresos registrados por la Corporación en todo el periodo de evaluación	Porcentaje (%)

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: (Jimenez, 2012)

Estrategias

El proceso de pagaduría y recaudo comprende todos los componentes de la percepción, depósito y colocación de los recursos financieros a disposición de la Cooperativa para la cancelación oportuna de sus obligaciones y utilización de dichos recursos, de acuerdo con los planes y presupuestos correspondientes.

- La administración del efectivo será eficiente, efectiva y transparente.
- La administración del efectivo se regirá por los siguientes principios:
 - Universalidad: se referirá al total de las disponibilidades de recursos financieros y de su utilización.
 - Unidad: se construirá bajo criterios uniformes que permitan la estandarización de todas las fases del proceso.
 - Equilibrio: se debe guardar un balance entre las fuentes de disponibilidades de fondos y su utilización.
 - Flexibilidad: se orientará a la administración eficiente de los recursos, susceptible de modificaciones para adaptarla a las circunstancias que imponga su ejecución.
- La Cooperativa mantendrá en las instituciones financieras los fondos, sus saldos disponibles en una o las cuentas que fueren necesarias.

- Los ingresos de la Cooperativa se depositarán en las cuentas aperturadas en las instituciones financieras.
- El proceso se diseña enmarcado en una herramienta tecnológica que defina la Cooperativa.
- El efectivo se clasificará según su origen o uso en dos categorías:
 - De operación
 - De inversión

Para la generación del flujo de efectivo, es importante basarse en el pronóstico interno y externo de los ingresos mediante los tickets diarios.

Coordinar junto con el área de cartera los análisis de comportamiento histórico de las costumbres de pago de los socios por zona geográfica y por perfiles.

El pronóstico de los ingresos de efectivo se fundamentará en el análisis de comportamiento de pago y de las políticas definidas para las condiciones de recaudo.

La administración del efectivo es muy compleja por lo difícil de la gestión, por lo escaso de este recurso y por los riesgos inherentes al manejo del dinero. En efecto, pese a que se hagan exigentes esfuerzos para prever con aproximación de flujos futuros de efectivo, su ejecución tendrá diferencias puesto que los socios y demás proveedores de fondos, tienen sus desfases en los que obligan a no cumplir los pagos. Por otro lado, este esquivo recurso depende por igual del entorno del mercado, de las unidades de transportes y de lo que se decreta en el país, es además muy escaso y por lo tanto es indispensable un manejo austero acompañado de los controles exigentes debido a los riesgos de este codiciado recurso.

Planteamiento para mejorar la estructura de financiamiento

La función social de la entidad es proveer recursos financieros y económicos a sus socios, por lo que su disponibilidad económica y financiera debe responder a estos requerimientos. Por tal motivo, las cooperativas no sólo deben determinar una estructura que le genere mayor utilidad por peso de capital propio invertido, sino que se debe determinar aquella que le genere el mayor flujo de efectivo por el peso de patrimonio aportado.

Para establecer los tipos de financiamiento, se debe tener en cuenta las siguientes clasificaciones:

- Según su nivel de exigibilidad
- Según su procedencia
- Según su colocamiento

Según su procedencia los recursos financieros pueden ser propios o ajenos. Los primeros son los que fueron puestos por los socios a inicios de la constitución del mismo y los fondos prestados por ajenos son los ajenos. Lo más valioso de esta técnica es el uso de recursos ajenos que permita generar ingresos pero que no se generen costos directos, es decir que las cuentas al proveedor sean pagadas directamente por los mismos socios, quedándose la empresa con el valor agregado, haciendo funcionar y rotar constantemente el nivel de inventarios.

Según su nivel de exigibilidad estos pueden ser a corto o largo plazo sobre los que se prestará mayor atención.

La colocación de instrumentos financieros hacia sus socios debe ser rigurosa y permanentemente evaluado su portafolio de crédito.

Para crear las fuentes de financiamiento es necesario elaborar un cuadro de mando en el que se respeten los lineamientos adoptados en la entidad como se puede ver en la Figura 38.

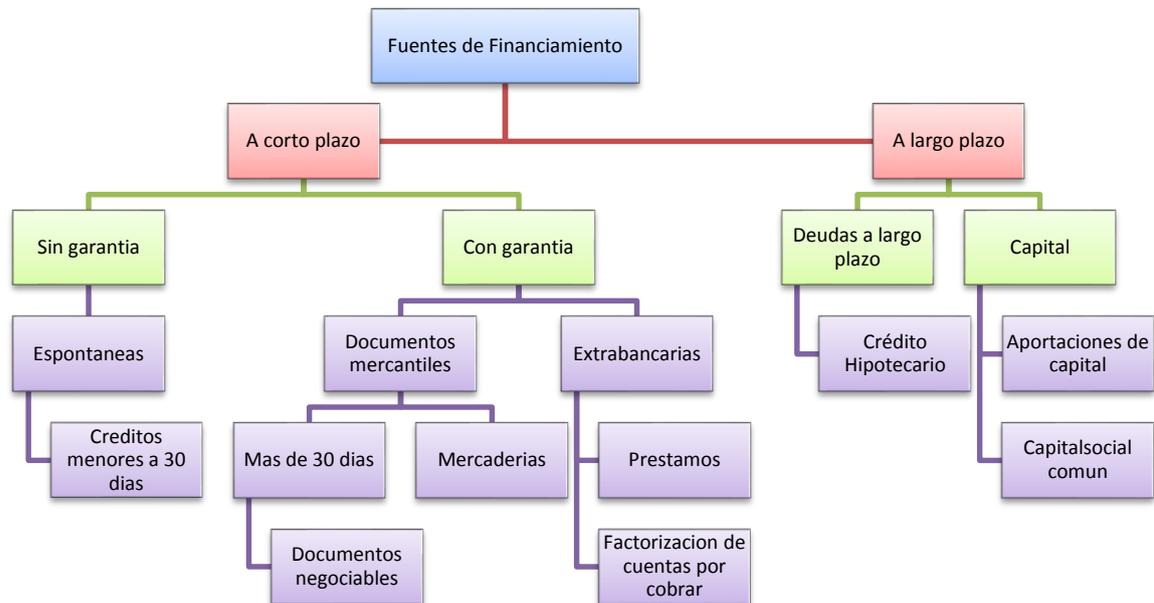


Figura 38. Fuentes de Financiación
Elaborado: Luis Guayasamin

Planteamiento del proceso para gestionar el recaudo

Objetivo

Recibir y registrar los ingresos de la Cooperativa a partir de los tickets de trabajo emitidas, mediante mecanismos internos y entidades de cobro definidas, con el fin de llevar a cabo el recaudo de manera eficiente y oportuna.

Alcance

Inicia con la recepción de valores adeudados, tickets, facturas o recibo de pago

Finaliza con la conciliación de pagos y el reporte al proceso financiero

Incluye procesar, ejecutar y realizar el cierre

Indicadores de Gestión

Para medir la recuperación de cartera que en los años analizados tiene un déficit de cobro es importante determinar indicadores de control para evaluar la situación en un periodo determinado como se evidencia en la Tabla 19.

Tabla 19
Indicadores de Recaudo

Nombre	Objetivo	Fórmula	Unidad de medida
Porcentaje de recaudo por la prestación del circulante	Medir el porcentaje entre el valor cobrado (incluida toda la cartera) y el valor de tickets mensual y/o anual	$\frac{Vtca}{Vtf} * 100$ Vtca=Valor total cobrado acumulado mensual y/o anual(incluida la cartera) Vtf=Valor total tickets mensual y/o anual	Porcentaje %
Cantidad de novedades en el recaudo	Medir la cantidad de novedades al momento de llevar a cabo el recaudo	$\frac{Nnee}{Ntt}$ Nnee=Número de novedades por entes externos (personal que cobra) Ntt=Número total de transacciones	Razón
Niveles de recaudación	Medir la eficiencia en la recaudación de tickets del mes	$\frac{Vtre}{Tfe} * 100$ Vtre=El valor total de recaudo de la emisión Tfe=Total de los tickets de la emisión	Porcentaje %
Porcentaje de socios recaudados dentro del plazo	Medir los socios que cancelan sus tickets hasta la fecha de vencimiento de las mismas	$\frac{Nfchfv}{Tfe} * 100$ Nfchfv= Número de tickets canceladas hasta la fecha de vencimiento Tfe=Total de tickets emitidos	Porcentaje %

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: (Jimenez, 2012)

Estrategias

Procesar la información referente a los valores de los pagos recibidos de los socios, a través de medios electrónicos o manuales y realizar depósitos de los valores, con el fin de asegurar el ingreso adecuado por los valores recaudados y adquiridos de la institución.

La Cooperativa debe brindar diferentes puntos de atención para realizar los pagos, como la utilización de medios a través de instituciones financieras.

La recaudación diaria se hace en cheque y transferencia bancaria a través de canales de recaudo aprobados por la entidad.

Los cierres de caja parciales se llevan al medio día y cierre de caja definitivo al terminar la jornada laboral.

El recaudo efectuado durante el día se deberá trasladar a la entidad financiera en un lapso no mayor a 24 horas.

Cuando no exista la disponibilidad de la entidad financiera para depositar los recaudos, la frecuencia de los depósitos la determinará el gerente de la institución.

La Cooperativa incluye un esquema de fiscalización y evaluación de los centros autorizados de recaudo.

La institución lleva a cabo las conciliaciones de los pagos recibidos en el transcurso del día, con el fin de revisar los valores que se acreditan en las cuentas de la institución.

El sistema de información de recaudo tiene la trazabilidad de los valores recibidos en efectivo, cheque y transferencias bancarias.

Las cajas de recaudo definen sus topes de manejo en efectivo de acuerdo a un análisis de los niveles de los socios y seguridad.

El proceso de gestionar el recaudo genera los reportes que permitan retroalimentar el proceso de planeación, con el fin de identificar puntos de mayor recaudo y de menor recaudo, así como los mecanismos utilizados por el socio para hacer el pago de sus tickets.

El soporte tecnológico para hacer los pagos en línea obedece a criterios de seguridad, confiabilidad y respaldo apropiado.

La Cooperativa está preparada para responder a los cambios tecnológicos habilitando nuevos canales de pago.

Las novedades en el recaudo se tipifican como: cheques protestados, pagos duplicados, pagos no registrados

Planteamiento de proceso para gestionar la cartera

Objetivo

Planear y ejecutar la gestión de los cobros; mediante un análisis de la cartera vencida, en riesgo y cartera de difícil recaudo a los socios de la cooperativa.

Alcance

Inicia con el análisis de la cartera vencida de los socios.

Finaliza con la evaluación de los indicadores de gestión del proceso.

Incluye planear, ejecutar y evaluar la gestión de cartera de la cooperativa.

Indicadores de Gestión

Para la cooperativa es necesario que los valores vencidos y en mora puedan cobrarse a su inmediata exigibilidad; y así poder que la institución se robustezca de recursos monetarios, a fin de poder refrescar su portafolio de créditos concedidos como se evidencia en la Tabla 20

Tabla 20
Indicadores de Cartera

Nombre	Objetivo	Fórmula	Unidad de medida
Cantidad de socios con tickets vencidos	Calcular el porcentaje de tickets vencidos.	$\frac{Nt_{fi}}{Nt_{fe}} * 100$ <p>Nt_{fi}=Número total de tickets impagos</p> <p>Nt_{fe}=Número total de</p>	Porcentaje %

Nombre	Objetivo	Fórmula	Unidad de medida
		tickets emitidos	
Índice de cartera vencida	El porcentaje de tickets anual en cartera vencida por cobrar	$\frac{Cv}{Tf} * 100$ Cv=Cartera vencida 12 meses Tf=Total tickets 12 meses	Porcentaje %
Porcentaje de la cartera	Establecer la variación de la cartera vencida en un periodo establecido	$\frac{Cact - Cant}{Cant} * 100$ Cact=Cartera de actual Cant=Cartera anterior	Porcentaje %
Cartera vencida	Establecer el monto total de la cartera vencida en un periodo determinado	$\sum Cvts$ Cvts=cartera vencida de todos los segmentos	USD

Elaborado por: Luis Guayasamin

Fuente: (Jimenez, 2012)

Estrategias

Asegurar y controlar que el proceso de gestión de cartera, se ejecute de forma adecuada mediante el análisis de información de los socios, buscando optimizar la gestión de recaudación.

Efectuar el cobro mediante acciones administrativas y jurídicas a los socios que no han cancelado sus tickets en el plazo convenido, a través de acciones que permitan optimizar la gestión de recaudación.

La cooperativa establece montos mínimos y antigüedad para la recuperación de cartera por tipo de socio.

En función del análisis de monto y antigüedad de la deuda, la cooperativa establece acciones administrativas pre-jurídicas: notificación, corte y pérdida de calidad de socio.

La cooperativa ejerce la facultad coactiva sobre la base de un análisis beneficio/costo y una vez establecido que la deuda sea líquida, pura, determinada y de plazo vencido.

La cooperativa ejerce acciones administrativas y/o jurídicas adicionales, una vez agotados los recursos establecidos, previo la autorización de la instancia correspondiente.

El castigo de cartera se reconocerá cuando se tenga la certeza jurídica de la incobrabilidad de la deuda y el aprovisionamiento establecido por la ley.

La gestión de cartera se puede llevar a cabo con personal de la cooperativa y/o a través de la contratación de servicios especializados.

Los socios que no cancelen el valor de los tickets, son notificados para realizar el corte de operación del vehículo.

La definición del proceso “gestionar cartera” es la base de la construcción por parte de la cooperativa de los procedimientos necesarios para su implementación.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Previo al análisis interno, mediante los indicadores financieros con respecto a los estados financieros 2011, 2012 y 2013, se concluye que, la Cooperativa de Transportes Marco Polo destinada a la transportación de personas, no tiene un control adecuado de sus actividades financieras para una toma de decisiones correcta y oportuna, perjudicando su expansión y fomentación del servicio que aplican como actividad.

El crecimiento de la empresa, es, aún, un fenómeno complejo y elusivo. Como señalan Geroski y Machin (1992), el crecimiento es un proceso idiosincrásico de cada empresa y depende de su historia, recursos e innovaciones. (Canals, 2000, pág. 3).

Con relación a sus competidores la Cooperativa no ha tenido un crecimiento robusto ni en expansión geográfica y solvencia interna.

Su altamente prestación de recursos monetarios hacia sus socios ha contribuido notablemente en un estancamiento financiero en el que no pueda impulsar y desarrollar de mejor manera el efectivo que ingresa a sus arcas.

Su falta de conocimiento en la rama por parte de sus directivos ha repercutido para que la Cooperativa no pueda salir con sus objetivos y fines específicos que fue creado y desarrollado. La gestión y gobernabilidad de la entidad se han reducido al mínimo con la eternización en el poder por parte de sus autoridades, creando una incertidumbre y poco interés a la innovación y cambio según las necesidades en el ambiente del mercado global, quedando desactualizados tanto en gestión organizacional, legal, financiera y operativa del negocio.

Las cuentas por cobrar el recurso más importante de la entidad fueron menospreciadas por la gestión de control, teniendo una alta morosidad por parte de sus socios, el cual no permitió apalancarse de mejor manera y distribuir a sus socios.

La falta de información financiera y de reuniones de socios delimito un crecimiento en la entidad, a la falta de datos para la toma decisiones.

La necesidad de captar dinero, de mejorar la capacidad de atraerlo en el futuro y, lo que es más importante de lograr que los posibles socios consideren a la Cooperativa como una empresa con futuro implica fundamentalmente para el crecimiento.

El control de entes reguladores fue insuficiente a su debido tiempo, del que no se percataron que se generan recursos similares a una institución financiera y que se necesitaba un adecuado control externo por parte de las autoridades competentes que miraron más a la actividad del negocio que son sus rutas de operación para el servicio, no identificaron una comercialización considerable de recursos económicos dentro de la entidad que a la fecha no ha sido considerado.

Sus socios que por desconocimiento no pueden ver sus verdaderos intereses dentro la institución y sus beneficios, a más de las unidades de transporte.

Con los recursos monetarios que a la entidad ingresa, no generar una rentabilidad y utilidad para sus socios pone en riesgo un principio básico de negocio en marcha.

La falta de recursos monetarios para afrontar un riesgo financiero o amenazas internas y externas constituyen una falencia grave para que la entidad pueda desaparecer y sus socios queden a la deriva y sin expectativas de crecer.

Recomendaciones

El fenómeno del crecimiento empresarial como un reto relevante para la dirección de empresas, que se trata de un proceso que se plantea en algún momento oportunidades para crecer.

Distinguir las oportunidades de crecimiento sano de las que no lo son, constituyen una tarea enorme y de mucha importancia para los directivos a asumir y un reto de mucha relevancia que deben enfrentarse cualquier persona que quiera sobresalir con la institución.

Para que la entidad pueda crecer, la gestión empresarial y gobernabilidad debe mitigar y solventar el grave índice de la rotación de cuentas por cobrar. Principal recurso que la entidad posee para seguir en el mercado y sostener a sus socios. A través de un control de mando donde permita visualizar los estados y morosidad de sus préstamos.

Presentar razonablemente sus estados financieros donde permitan tomar decisiones asertivas para beneficio de la institución y de sus socios, permitiendo una efectividad en sus actividades locales como alternativas de crecimiento y poder expandirse en negocios ya existentes y su respectiva diversificación.

El despliegue de recursos y buscar una entrada en negocios diferentes de los actuales mediante un desarrollo exclusivamente interno, sin contar con otros recursos que con los propios de la empresa.

Colocar recursos financieros generados en negocios maduros, que exigen una baja inversión y unas tasas de rentabilidad relativamente elevadas. Esta disponibilidad de recursos va empujar a la empresa a buscar nuevos modos de crecer y de buscar una rentabilidad.

Fomentar la estructura y los sistemas formales que constituyen la infraestructura organizacional, que consiste no solo en dividir las tareas entre las distintas personas de la organización, sino también en la distribución de los derechos de decisión, la coordinación entre las diferentes unidades y el diseño de mecanismos de control. La estructura y sistemas formales ofrecen una referencia y un conjunto restricciones e incentivos a los distintos miembros de la organización y tienen un impacto sobre su comportamiento.

Implementar la cultura y valores corporativos que contribuyen a concretar el modo de llevar una empresa. Dentro de estos se puede incluir el fomento del sentido de la iniciativa, el desarrollo de una responsabilidad social, el respeto por los derechos y dignidad de cada socio, la atención al detalle y el trabajo bien hecho o respeto por los derechos del cliente o usuario.

Bibliografía

- ANT. (2013). Recuperado el 17 de 02 de 2014, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/que-es-plan-renova#.VOpd68nHLDC>
- Arias, A. (2014). *Manual didactico para conductores profesionales*. Quito.
- Blacutt, M. (2013). *El Desarrollo Local Complementario*.
- Bolsa de Valores. (s/r). *Bolsa de Quito*. Recuperado el 10 de 02 de 2015, de <http://www.bolsadequito.info/inicio/quienes-somos/antecedentes-historicos/>
- Canals, J. (2000). *La gestión del crecimiento de la empresa*. Madrid: Primera edición.
- Duarte, M. (2013). *Manual de evaluación económica de proyecto de infraestructura del transporte*. Quito.
- Escribano, F. (s/r). Los servicios de gestion de cobro y la actividad industrial.
- (2012). *Estatutos de la Cooperativa de Transportes Marco Polo*.
- Figueroa. (2005). Transporte Urbano y Globalización. *EURE* , 41-53.
- Grijalva, W. (2013). *Historia del Cooperativismo en el Ecuador*. Quito: Editogran s.a.
- Guajardo Cantú, G. (2004). *Contabilidad Financiera*. Mexico: Cuarta edición.
- INEC. (2014). Recuperado el 31 de 03 de 2015, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/ecuador-cierra-el-2014-con-una-inflacion-de-367/>
- Jimenez, P. (2012). *Ruta del conocimiento financiero*. Quito: Tomo 2.
- (2014). *Ley de Mercado de Valores*.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008).
- Luzuriaga, J. (2002). *Diseño para la elaboración del plan de tesis*. Quito: Segunda Edición.
- Menoyo, E. (2007). Proposiciones para la elaboración del plan estratégico de desarrollo del transporte. *Transporte, desarrollo y medio ambiente* , 27, 58.

Navarro, C., & Sanhueza, R. (2014). *Diseño de un modelo escalonado de calidad para empresas de transporte urbano de pasajeros*. Concepción.

Ortiz, S. O. (2001). En *El Dinero, la teoría, la política y las instituciones* (pág. 539). UNAM.

(2013). *Reglamento Interno de la Cooperativa de Transportes Marco Polo*.

Romero, Á. (2002). *Principios de Contabilidad*. Mexico: Segunda Edición.

SENPLADES. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito.

SEPS. (2014). *Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria*.

Superintendencia de Bancos del Ecuador. (2015). Recuperado el 02 de 04 de 2015, de http://portaldelusuario.sbs.gob.ec/contenido.php?id_contenido=23

Urbano, P., & Ruiz, A. (2012). *El sistema de transporte público en España*.

Warren, C., Reeve, J., & Fess, P. (2005). *Contabilidad Financiera*. Buenos Aires: Novena Edición.