



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

DEPARTAMENTO DE POSGRADO

MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA

TRABAJO DE TITULACIÓN

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

TEMA:

**SISTEMA DE CONTROL DE LAS OPERACIONES DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL.**

AUTORA:

CPA. BETHY YESENIA GUERRERO CASTILLO

TUTOR:

MGS. RAÚL GUSTAVO SANTILLÁN LÓPEZ

GUAYAQUIL-ECUADOR

2022



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

Título: SISTEMA DE CONTROL DE LAS OPERACIONES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

Autora: CPA. Bethy Guerrero Castillo

Tutor: Mgs. Raúl Santillán

Institución: Universidad Laica Vicente Rocafuerte

Grado obtenido: Magister en Contabilidad y Auditoría

Maestría: Contabilidad y auditoría

Cohorte: V

Fecha de publicación: 2022

N. páginas: 155

Áreas temáticas: Educación comercial y administración.

Palabras claves: Operaciones, transporte, control

Resumen: Las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional requieren de manera apremiante un sistema de control que les permitan crecer y mantenerse como empresas en marcha, para ello requieren utilizar herramientas que le permitan desarrollar empresas saludables, con procesos eficientes y eficaces, utilizando adecuadamente los recursos económicos, considerando una mejora continua. Por esta razón el objetivo del presente proyecto es diseñar un sistema de control de las operaciones para optimizar la rentabilidad de las compañías de Transporte Escolar e Institucional. La metodología tuvo un enfoque cuantitativo y cualitativo, de tipo descriptiva y documental. En conclusión, la clave del equilibrio económico de la compañía de transporte escolar e institucional está basada en las operaciones, teniendo un control de estas se podrá tener un adecuado manejo en la rentabilidad de la compañía.

Dirección URL (tesis en la web):

Adjunto PDF:	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
---------------------	--	-----------------------------

Contacto de autora:
Bethy Yesenia Guerrero Castillo

Teléfono:
0991004333

E-mail:
bguerreroc@ulvr.edu.ec

Contacto en la institución:

PhD. Eva Guerrero López
Teléfono: 042596500 Ext. 170
[E-mail: eguerrero@ulvr.edu.ec](mailto:eguerrero@ulvr.edu.ec)
 Directora del departamento de posgrado
 Mg. Ángel Morán Ochoa.
Teléfono: 042596500 Ext. 170
[E-mail: amorano@ulvr.edu.ec](mailto:amorano@ulvr.edu.ec)
 Coordinador de maestría

DEDICATORIA

Dedico esta Tesis a mis Padres Luis Guerrero y Bethy Castillo por permitirme disfrutar cada momento de sus vidas por darme la educación que empezó desde los primeros años de mi vida.

La ayuda que me has brindado Roberto Javier Granda Porras ha sido sumamente importante estuviste a mi lado inclusive en los momentos y situaciones más tormentosas, siempre ayudándome. No fue sencillo culminar con éxito este proyecto, sin embargo, siempre fuiste muy motivador y con la esperanza en mí me decías que lo lograría perfectamente.

Me ayudaste hasta donde te era posible, incluso más que eso.

Muchas Gracias, amor.

Bethy Yesenia Guerrero Castillo

AGRADECIMIENTO

A mi Dios Todopoderoso y mis hijos Francisco Javier y Amelia Victoria Granda Guerrero son el mejor regalo que haya podido recibir de parte de mi Dios. **Son mi mayor tesoro y también la fuente más pura de mi inspiración;** por eso quiero agradecerte cada momento de felicidad con el que colmas mi vida. **Les doy las gracias, hijos míos, por darle sentido a mi vida** y permitirme ser cada día mejor madre junto a ti.

Son **el mayor tesoro de mi vida** y mi fuente de motivación. Gracias a ellos he podido cumplir con todas mis obligaciones académicas necesarias, pues de otra manera esta tesis **no hubiera culminado con el mismo éxito.**

A mi tía Inés por haber sido la fuente de motivación para seguir con mis estudios donde con sus consejos y motivación me han llenado fuente de inspiración.

Gracias por la ayuda y confianza en mi depositada muy especial a mi tutor Mgs Raúl Santillán López por la acertada orientación el soporte y guía que me permitió un buen aprovechamiento en el trabajo realizado y que esta tesis llegara a buen término.

Bethy Yesenia Guerrero Castillo

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

Guerrero Castillo, Santillán López

INFORME DE ORIGINALIDAD

4%

INDICE DE SIMILITUD

4%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

1%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

www.dspace.uce.edu.ec

Fuente de Internet

1%

2

www.sri.gob.ec

Fuente de Internet

1%

3

zonalegal.net

Fuente de Internet

1%

4

www.teleley.com

Fuente de Internet

1%

5

www.docstoc.com

Fuente de Internet

1%

6

repositorio.uss.edu.pe

Fuente de Internet

1%

Excluir citas Activo

Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 1%



Mg. Raúl Gustavo Santillán López

TUTOR

C.I. 0602379166

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Guayaquil, 17 enero del 2022

Yo, BETHY YESENIA GUERRERO CASTILLO declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo me corresponde totalmente y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo mis derechos de autor a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establecido por las normativas Institucionales vigentes.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'BETHY YESENIA GUERRERO CASTILLO', written over a light blue grid background.

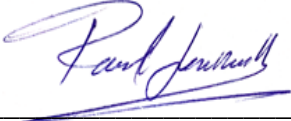
Firma: _____

CPA. Bethy Yesenia Guerrero Castillo

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR DE LA TESIS

Guayaquil, 17 enero del 2022

Certifico que el trabajo titulado Sistema de Control de las Operaciones de las Empresas de Transporte Escolar e Institucional ha sido elaborado Por **Bethy Yesenia Guerrero Castillo** bajo mi tutoría, y que el mismo reúne los requisitos para ser defendido ante el tribunal examinador que se designe al efecto.

Firma:  _____

Mg. Raúl Gustavo Santillán López

RESUMEN EJECUTIVO

Las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional requieren de manera apremiante un sistema de control que les permitan crecer y mantenerse como empresas en marcha, para ello requieren utilizar herramientas que le permitan desarrollar empresas saludables, con procesos eficientes y eficaces, utilizando adecuadamente los recursos económicos, considerando una mejora continua. Por esta razón, el objetivo del presente proyecto es diseñar un sistema de control de las operaciones para optimizar la rentabilidad de las compañías de Transporte Escolar e Institucional.

La metodología utilizada fue de enfoque mixto, es decir, cuantitativo y cualitativo, de tipo descriptivo y documental. La población considerada fueron 14 empresas con títulos habilitantes de transporte público y comercial en el cantón Daule por la Autoridad de Tránsito. La muestra fue no probabilística a conveniencia del investigador, se empleó la entrevista y encuesta como técnicas de investigación. Como resultado, mediante las entrevistas se evidenció la ausencia de instrumentos de control en las compañías, lo que no ha permitido en estas organizaciones la adecuada administración. Como lo indican las entrevistas se ha demostrado que los responsables de la organización tienen poca información sobre lo que deben cumplirse dentro de ellas de acuerdo a su categoría y los peligros que puede causar cuando no se toman las mejores decisiones. Todos los encuestados manifestaron que en las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes. Lo que afirma el cumplimiento de normativas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Pero el control que debe haber incluso para este cumplimiento no es el 100% confiable. Aun así, el 75% cree que se cumple con las características que deben tener las unidades para su correcta operación. Por lo tanto, se concluye que las unidades si cumplen con los requisitos de la Ley y Reglamentos de operaciones de transporte de esta clase. En conclusión, la clave del equilibrio económico de la compañía de transporte escolar e institucional está basada en las operaciones, teniendo un control de estas se podrá tener un adecuado manejo en la rentabilidad de la compañía.

Palabras clave: Operaciones, transporte, control

ABSTRACT

The operations of the school and institutional transport companies urgently require a control system that allows them to grow and maintain themselves as companies in progress, for this they require the use of tools that allow them to develop healthy companies, with efficient and effective processes, properly using the economic resources, considering continuous improvement. For this reason, the objective of this project is to design an operations control system to optimize the profitability of the School and Institutional Transportation companies. The methodology used was a quantitative and qualitative approach, descriptive and documentary. The population considered is 14 companies with qualifying titles for public and commercial transport in the Daule canton by the Transit Authority. The sample is non-probabilistic, at the researcher's convenience, the interview and survey are used as a research technique. As a result, the interviews revealed the absence of control instruments in the companies, which has not allowed adequate administration in these organizations. As the interviews indicate, it has been shown that those responsible for the organization have little information about what must be fulfilled within them according to their category and the dangers that it can cause when the best decisions are not made. All those surveyed stated that operating protocols are implemented in the units to guarantee the well-being of the occupants. Which affirms compliance with regulations of the Organic Law of Land Transportation, Traffic, and Road Safety. But the control that must be in place even for this compliance is not 100% reliable. Even so, 75% believe that the characteristics that the units must-have for their correct operation are met. Therefore, it is concluded that the units do meet the requirements of the Law and Regulations for transport operations of this class. In conclusion, the key to the economic balance of the school and institutional transport company is based on the operations, having control of these will be able to have adequate management in the profitability of the company.

Keywords: Operations, transportation, control

Índice General

Capítulo 1 Marco general de investigación	1
1.1. Tema.....	1
1.2. Planteamiento del problema	1
1.3. Formulación del problema	2
1.4. Sistematización del Problema	2
1.5. Delimitación del Problema de investigación.....	3
1.6. Línea de investigación.....	3
1.7. Objetivos	3
1.7.1. Objetivo general	3
1.7.2. Objetivos específicos.....	3
1.8. Justificación de la Investigación	4
1.9. Idea a Defender	5
1.10. Variables.....	5
Capítulo 2 Marco teórico.....	6
2.1. Antecedentes referenciales de la investigación	6
2.2. Marco Teórico Referencial.....	9
2.2.1. El control	9
2.2.2. Sistema de control interno.....	11
2.2.3. El control interno en el marco empresarial	11
2.2.4. Objetivos del control interno.....	12
2.2.4.1. Suficiencia y confiabilidad de la información financiera.....	12
2.2.4.2. Efectividad y eficiencia de las operaciones.....	13
2.2.4.3. Cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables.	13
2.2.5. Limitaciones de un Sistema de control interno	13
2.2.6. Clasificación del Control Interno	14
2.2.7. La Rentabilidad	17
2.2.8. Clases de rentabilidad.....	17
2.2.9. Importancia de la Rentabilidad.....	18
2.2.10. Análisis de la rentabilidad	18

2.2.11.	Margen de ganancia sobre las ventas	19
2.2.12.	Rendimiento sobre los activos totales	19
2.2.13.	Rendimientos sobre las acciones ordinarias	20
2.2.14.	Factores que influyen en la rentabilidad.....	21
2.2.15.	Intensidad de la inversión.....	21
2.2.16.	Productividad	22
2.2.17.	EL Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)	22
2.2.18.	Elementos que componen el SGS	23
2.3.	Marco Conceptual	26
2.4.	Marco Legal	28
2.4.1.	La Autoridad de tránsito Municipal ATM (2016).....	28
2.4.2.	La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2014) 29	
2.4.3.	Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI)	30
2.4.4.	Reglamento de aplicación de la Ley Régimen Interno (RALRTI)	31
Capítulo 3: Metodología/análisis de resultados y discusión.....		33
3.1.	Enfoque de la investigación	33
3.2.	Tipo de investigación	33
3.2.1.	Investigación descriptiva.....	33
3.2.2.	Investigación documental.....	34
3.3.	Población.....	34
3.4.	Muestra.....	35
3.5.	Métodos y Técnicas de investigación.....	36
3.5.1.	Método de investigación	36
3.5.2.	Técnicas de investigación.....	37
3.5.2.1.	Revisión documental.....	37
3.5.2.2.	La observación directa.	37
3.5.2.3.	La entrevista.	37
3.5.2.4.	La encuesta.....	38
3.6.	Instrumento de investigación	38
3.6.1.	El cuestionario.....	38
3.6.2.	El formulario de Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS).....	38

3.7.	Análisis, interpretación de resultados.....	39
3.7.1.	Análisis de las entrevistas realizadas	39
3.7.1.1.	Conclusión de las entrevistas	42
3.7.1.2.	Análisis de las empresas de transporte escolar e institucional	43
3.7.1.3.	Quiénes son	43
3.7.1.4.	Filosofía de trabajo.....	43
3.7.1.5.	Misión.....	43
3.7.1.6.	Visión	43
3.7.1.7.	Valores Organizacionales.....	44
3.7.1.8.	Organigrama actual de la compañía Transemmanuel S.A.	44
3.7.1.9.	Descripción de los servicios de la compañía.....	44
3.7.1.10.	Transporte Escolar.	44
3.7.1.11.	Transporte Institucional.	45
3.7.1.12.	Situación actual.....	45
3.7.1.13.	Situación contable de la empresa.....	46
3.7.1.14.	Descripción de las actividades críticas	46
3.7.1.15.	Análisis de rutas lineales, puerta a puerta y especiales.....	48
3.7.1.16.	Distribución Kilómetros por rutas mensuales.....	54
3.7.1.17.	Análisis de los estados financieros	56
3.7.2.	Presentación de resultados de las encuestas realizadas	57
3.7.3.	Conclusión de las encuestas	67
3.7.4.	Ficha de observación.....	70
3.7.5.	Análisis de la ficha de observación.....	71
3.7.6.	Presentación de resultados.....	72
Capítulo 4	Propuesta de la solución	74
4.1.	Tema de la propuesta.....	74
4.2.	Objetivos	74
4.2.1.	Objetivo general	74
4.2.2.	Objetivos específicos.....	74
4.3.	Justificación.....	74
4.4.	Factibilidad de aplicación.....	75

4.4.1.	Factibilidad económica.....	75
4.4.2.	Factibilidad tecnológica	76
4.4.3.	Factibilidad operativa.....	76
4.4.4.	Factibilidad legal	76
4.5.	Beneficios y beneficiarios de la propuesta.....	77
4.6.	Descripción de la propuesta de solución	77
4.7.	Características de la propuesta	77
4.8.	Etapa I Revisar la situación actual de las rutas de la empresa de transporte.....	80
4.9.	Etapa II: Clasificar la asignación de rutas	80
4.10.	Etapa III Diseño de la propuesta	88
4.11.	Etapa III Aplicación de la propuesta	90
4.12.	Etapa IV Validar la propuesta	93
4.13.	Diagramas de Flujo para los procedimientos.	93
4.14.	Análisis de costos con el modelo [Condecom]	94
4.15.	Evaluación económica y financiera.....	99
4.16.	Conclusiones de la propuesta	105
	Conclusiones.....	106
	Recomendaciones	107
	Referencias Bibliográficas.....	108
	ANEXOS	114

Índice de figuras

Figura 1 Clasificación del Control Interno	15
Figura 2 Organigrama Actual compañía de Transporte Escolar e Institucional Transemmanuel S.A.	44
Figura 3 Controles para monitorear las operaciones	57
Figura 4 Evaluación de los procesos de las operaciones	57
Figura 5 Sistema informático que le permita controlar las operaciones.....	58
Figura 6 Área operativa vulnerable	58
Figura 7 Control de las operaciones	59
Figura 8 Protocolos de operatividad.....	59
Figura 9 Se cumple con las características	60
Figura 10 Unidades para prestar sus servicios.....	60
Figura 11 Adecuado control de gestión.....	61
Figura 12 Cliente satisfecho con los servicios.....	61
Figura 13 Control contable que se lleva en la compañía	62
Figura 14 Objetivos planteados	62
Figura 15 Situación que le permite seguir creciendo	63
Figura 16 Suficientes recursos para adquirir unidades.....	63
Figura 17 Indicadores para medir la rentabilidad.....	64
Figura 18 Presupuesto bien elaborado.....	64
Figura 19 Información contable para tomar decisiones.....	65
Figura 20 Estrategias para ayudar a maximizar la rentabilidad.....	65
Figura 21 Unidades disponibles para generar recursos económicos	66
Figura 22 Rentabilidad incide en la liquidez de la empresa	66
Figura 23 Sistema de control interno de las operaciones	67
Figura 24. Logo de la propuesta	74
Figura 25. Etapas de Metodología ASAP.....	78
Figura 26 Etapas de la propuesta.....	79
Figura 27. Niveles del diseño conceptual.....	89
Figura 28 Flujo de actividades.....	94

Índice de tabla

Tabla 1 Total, de transporte Escolar Institucional con título habilitantes en el cantón Daule	34
Tabla 2 Población de la investigación	35
Tabla 3 Muestra de la investigación	36
Tabla 4	37
Tabla 5 Resultado de las entrevistas	40
Tabla 6 Asignación de rutas lineales de la quincena de septiembre del 2021	48
Tabla 7 Rutas lineales por día y kilometraje, de la quincena de septiembre del 2021	49
Tabla 8 Rutas puerta a puerta, de la quincena de septiembre del 2021	50
Tabla 9 Rutas puerta a puerta por día y kilómetro, de la quincena de septiembre del 2021	51
Tabla 10 Asignación de rutas especiales de la quincena de septiembre del 2021	52
Tabla 11 Rutas especiales por día y kilómetro, de la quincena de septiembre del 2021	53
Tabla 12 Costos generales de asignaciones de las rutas	54
Tabla 13 Clasificación de los costos	55
Tabla 14 Análisis estructura del balance de tendencia Transemmanuel análisis del Estado de Resultados Integral de tendencia, 2019 y 2020	56
Tabla 15 Ficha de observación	70
Tabla 16 Ficha planificación inicial y preparación del proyecto	81
Tabla 17 Ficha definición metas del proyecto, alcance y objetivos.	85
Tabla 18 Ficha identificar y garantizar los miembros del equipo	87
Tabla 19 Ficha tipo de documentos.	89
Tabla 20 Ficha preventivo y correctivo	90
Tabla 21 Ficha Valores preventivos	92
Tabla 22 Clasificación de los costos ruta especial	95
Tabla 23 Ruta especial, porcentaje de asignación de cliente	95
Tabla 24 Ruta especial, porcentaje de traslado de los clientes	96
Tabla 25 Ruta especial, actividades primarias	96
Tabla 26 Ruta especial, recursos y Cost. Driver de Actividades primarias	97
Tabla 27 Ruta especial, Distribución de recursos para cada actividad primaria	97
Tabla 28 Ruta especial, actividades secundarias	97

Tabla 29 Ruta especial, recursos y Cost. Driver de Actividades secundarias	98
Tabla 30 Distribución de recursos para cada actividad secundaria.	98
Tabla 36 Resumen de costos	100
Tabla 40 Flujo incremental.....	101
Tabla 41 Estado de resultados integrales.....	102
Tabla 42 Estado de resultados administrativo	103
Tabla 43 Capacidad productiva	104

Índice de anexos

Anexo 1 Análisis financiero de las Compañía de Transporte Escolar e Institucional.....	115
Anexo 2 Perfil de los entrevistados	123
Anexo 3 Certificado SRI	126
Anexo 4 Certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal.....	128
Anexo 5 Calificación SGS.....	129
Anexo 6 Certificado aprobación Reglamento Interno Transemmanuel S.A.	130
Anexo 7 Certificado aprobación RHS Transemmanuel S.A.	131
Anexo 8 Formato de Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)	132
Anexo 9 Formato de entrevista.....	133
Anexo 10 Formato de encuestas.....	135
Anexo 11 Solicitud de información Publica Transporte Terrestre	137
Anexo 12 Art. 82 LRTI.- impuesto a los consumos especiales vehículos motorizados...	138

Capítulo 1 Marco general de investigación

1.1. Tema

Sistema de control de las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional.

1.2. Planteamiento del problema

En el mundo del transporte lo primordial y trascendental ha sido la logística internacional siendo la función de transporte fundamental porque las distancias son mayores y las dificultades asociadas con la transportación son frecuentes. Sin este sistema, una comunidad tendría que producir todo localmente y no tendrían como movilizarse los ciudadanos de un lugar a otro. Es la capacidad de ir desde el origen hasta el destino tan rápido sea necesario.

En lo que respecta a países hispanos, es evidente que se entrelaza el desarrollo poblacional con el incremento de rutas de transporte para el desplazamiento de la población. En lo que respecta a Ecuador el transporte escolar da inicios en la ciudad de Quito, relacionando esta actividad en una fuente de trabajo, que supo surgir de manera informal con la compra de vehículos para uso doméstico y posterior oferta de servicios. Debido al crecimiento de participantes dentro de esta actividad comercial se originó la necesidad de formalizar y legalizar las actividades de transporte escolar de uso particular.

En la actualidad son varias las empresas de transporte escolar establecidas en forma empírica y sin el control administrativo de sus operaciones, las mismas que durante el ejercicio empresarial van generando desfases en las cuentas contables que a largo plazo causan grandes pérdidas e inclusive pueden ocasionar el cierre de las mismas.

Las Compañías de Transporte Escolar e Institucional con sede principal en el cantón Daule Ecuador, cuentan con una amplia cobertura en el servicio que ofrecen, cubriendo rutas en el crecimiento de las nuevas urbanizaciones que están por la vía a la costa, y los cantones aledaños Durán, Daule y Samborondón, estos últimos a través de las parroquias satelitales La Aurora y La Puntilla.

En el presente, estas empresas tienen a sus alrededores otras organizaciones dedicadas a dar el mismo servicio de transporte, como en el caso de dueños de vehículos particulares, que ofertan su servicio de movilización sin contar con los permisos de la Autoridad de tránsito Municipal ATM, ni tener el transporte idóneo que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial obliga para salvaguardar la integridad de los ciudadanos.

En el cantón Daule según la Autoridad de Tránsito Municipal ATM Centro Guayas (2018) son 20 los trámites emitidos de transporte Escolar e Institucional, que, por el crecimiento de urbanizaciones en esta área, son los de mayor cantidad en comparación a los otros cantones. Hay que recalcar que según el Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC (2019), en la elaboración de los informes estadísticos, menciona que no todos los vehículos que circulan en el país están registrados, debido a que son muchos los que no se encuentran matriculados como se evidencia en instituciones públicas como; “(...) el Ministerio de Defensa, Autoridades Nacionales de Tránsito, Jefaturas Provinciales de Tránsito, la Comisión de Tránsito del Guayas, la Junta Autónoma de Ferrocarriles del Norte y la Empresa de Ferrocarriles del Estado se ejecuta este documento” (INEC, 2019).

Fundamentándose en lo antes mencionado, son pocos los transportes escolares e institucionales registrados legalmente. Así mismo son varios los que no cuenta con un sistema de control de sus operaciones, además carecen de normas y manuales de procedimientos coordinados de manera coherente a las necesidades de la empresa.

La problemática en la compañía entonces se centra en la deficiencia en los procesos de supervisión y manejo de operaciones que deriva en un inadecuado control contable que afecta la elaboración y presentación de información financiera, que son un pilar fundamental en el desempeño y desarrollo de las actividades comerciales a las que se dedica la empresa y que requiere para crecer en el mercado. Por esta razón, es necesario que se lleve un seguimiento de las operaciones que garantice a los empresarios de esta institución la rentabilidad y estabilidad financiera que resultan indispensables para las operaciones.

1.3. Formulación del problema

¿Cómo un sistema de control de las operaciones podrá influir en la rentabilidad de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional?

1.4. Sistematización del Problema

¿Cuáles son las bases teóricas que fundamentan el sistema de control de las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional?

¿Cuál es la situación actual del control de las operaciones de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional?

¿Cómo desarrollar un sistema de control de las operaciones para mejorar la rentabilidad en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional?

1.5. Delimitación del Problema de investigación

País:	Ecuador
Ciudad:	Daule
Ubicación:	Cantón Daule
Campo:	Contabilidad
Sector:	Transporte
Objeto de estudio:	Las operaciones y la rentabilidad
Tiempo:	Semestral
Año:	2020

1.6. Línea de investigación

El trabajo de investigación actual guardar relación con las líneas y sub líneas de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.

Línea institucional:

Desarrollo estratégico empresarial y emprendimientos sustentables.

Líneas de Facultad:

Contabilidad, finanzas.

Sub líneas

Auditoría y control interno.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Analizar un sistema de control de las operaciones para optimizar la rentabilidad de las compañías de Transporte Escolar e Institucional.

1.7.2. Objetivos específicos

- Detallar las bases teóricas que fundamentan el sistema de control de las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional.
- Diagnosticar la situación actual de la Compañía de Transporte Escolar e Institucional.

- Diseñar un sistema de control de operaciones para mejorar la rentabilidad en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional.

1.8. Justificación de la Investigación

La investigación se justifica por la relevancia que tiene las empresas mediante la inspección del trabajo y su correlación con las políticas técnicas planteadas que afectan al funcionamiento que se ven reflejados en los ingresos y egresos; para ser rentable y llegar a cumplir con los objetivos financieros establecidos.

Es importante realizar la presente investigación para conocer las deficiencias en el control de operaciones que inciden en los procedimientos de inspección y de inscripción en la parte contable y como estos han causado una afectación en el desarrollo y exposición de los datos en el ámbito financiero, el origen de esta situación se da por las falencias en los procedimientos en el registro contable como:

Una inadecuada estructura de las operaciones de las compañías de transporte y los registros contables las debilita reflejando vulnerabilidad en el decrecimiento de sus finanzas. Por esta razón, se debe considerar el progreso en la tecnología, especialmente la utilización de los sistemas computarizados en la parte operacional que afecta a la contable, la norma es partícipe de la relevancia que tiene la misma. Se transforma en una información esencial que sustenta el método contable utilizado y la capacidad de los informes contables dependerá de la codificación apropiada.

La ausencia de normas y políticas de control contable que en una empresa resulta de suma importancia, ya que permite la inspección e inscripción de todos los trabajos efectuados, facilitando contenido óptimo y confidencial, que determinara los decretos en el ámbito administrativo.

Se estudia las etapas financieras y la dirección que permita valorar una perspectiva en las finanzas pretéritas y actuales, los efectos de los trabajos efectuados por una compañía que tiene como finalidad primordial determinar las apreciaciones óptimas y pronósticos sobre los efectos y situaciones en el futuro. Es considerado como un elemento fundamental para la inversión y la financiación en el ámbito institucional, que procede en las decisiones tomadas.

Es factible económicamente la realización del presente trabajo, porque cuenta con la autorización de los ejecutivos de las instituciones o compañías, que están de acuerdo y han analizado el gran beneficio que tendrá como objetivo la productividad en las empresas.

1.9. Idea a Defender

Un sistema de control de operaciones mejora significativamente la rentabilidad de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional.

1.10. Variables

- Sistema de control
- Rentabilidad

Capítulo 2 Marco teórico

2.1. Antecedentes referenciales de la investigación

Para el desarrollo de la investigación se ha tomado en consideración las ideas y resultados provenientes de trabajos de estudios anteriores entre ellos:

A nivel nacional se encontró el estudio de Porras (2019) con el tema:

“Modelo de control contable financiero para la compañía de transporte estudiantil Comtranschool de la provincia de Cotopaxi – Latacunga” como objetivo general se plantea diseñar un modelo de control contable financiero para determinar adecuadamente la información financiera y la toma de decisiones en la compañía.

Primeramente, se describe los integrantes que conforma la población de estudio, los cuales son los siguientes: presidente, vicepresidente, gerente, secretario y 6 accionistas. Después, se realiza la mención de cómo se constituye la metodología, esta se desarrolló en una combinación de enfoques. Se examinará brevemente ahora los enfoques, entre los existentes son: observación detallada, descripción de revisión de documentos y por último los resultados se visualizan de forma precisa y concisa. Además, descriptiva e investigativa es el tipo de investigación que se efectuó para llegar a las conclusiones del estudio.

Llegados a este punto se visualizó los resultados los cuales exponen que diferentes causas retrasan el manejo correcto para el funcionamiento del modelo contable, por tal motivo se tomara medidas drásticas para solucionar el dilema y obtener información verídica. Como conclusión se detalla que la solución está en proponer un modelo de control contable para la Compañía Comtranschool. Su función es procesar datos de origen interno y externo para generar información de confianza y utilidad, que ayude en todo momento según las circunstancias que se la amerite. Esta investigación se toma como referencia, para plantear en forma correcta los objetivos del estudio y para adquirir conocimientos relevantes sobre el control contable financiero que lleve a la elaboración práctica de la propuesta basada en un sistema de control para mejorar la rentabilidad en la Compañía.

Según lo indicado por Cruz (2017) en el tema: “Propuesta de un sistema de control interno a los procesos administrativos de la empresa Trans- Zozoranga S.A., dedicada al transporte escolar e institucional, ubicada en el distrito metropolitano de Quito” que se inicia presentando los desaciertos en el ámbito gerencial, producido por el método de

inspección intrínseca y la falta de procedimientos en la administración de la empresa, por ese motivo la misma no obtiene los recursos óptimos, por facultar trabajos y compromisos de manera apropiada y adquirir datos precisos y eficaces que establezca un instrumento en las decisiones administrativas. Por eso es fundamental crear un Sistema de Control, para los procedimientos en el ámbito administrativo, que favorezca los objetivos empresariales al ofrecer a la entidad un instrumento que será utilizado para la asignación de tareas y compromisos de manera eficaz a los trabajadores de la parte gerencial, que permita el progreso organizativo de la institución o compañía.

Conforme a lo indicado por Teca (2017) en su tema: “Mecanismos de control interno para la Unión de Compañías de Transporte Escolar e Institucional de la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura” tiene como finalidad el diseño de dispositivos de Control Interno que facilite el perfeccionamiento de los patrimonios capitales. Como es esencial la inspección o control interno para el área administrativa de la empresa, debido a lo eficaz, que es su evaluación, al determinar la seguridad, razonabilidad, y congruencia en proteger los recursos económicos, a su vez favorece el crecimiento de los trabajos, acciones y en los resultados obtenidos en la parte financiera.

En el proyecto de Aguirre y She (2018) con el tema: Estudio de factibilidad para la creación de una Cooperativa de Transporte Escolar e Institucional en el Cantón Durán.

El prototipo de negocio en el que está constituido este proyecto es con la finalidad de brindar un servicio eficaz y seguro a la población mediante la utilización de la tecnología. Actualmente, no es posible estar afuera de la vivienda sin sentir una gran inseguridad por la integridad en el transporte público. Este estudio es posible gracias a un estudio de mercado, implemento las herramientas PESTA y las cinco fuerzas de Porter. Además, los resultados muestran un mejoramiento en la apreciación de la organización mecánica de la asociación o cooperativa y los egresos necesarios que permitan el desarrollo de la prestación de servicio que los clientes desearían.

En conclusión, se mostró la eficacia del proyecto tanto en rentabilidad económica como la rentabilidad financiera por los anteriores Estados de pérdidas y ganancias que se presentaron. En esta investigación se toma como referencia información relevante de los análisis del mercado, entre los que están el análisis PESTA, mediante el cual se identifican

en forma general el entorno y los factores que permite la comprensión del mercado en el que se desarrollan la cooperativa de transporte escolar e institucional.

Para afirmar los conceptos se utilizó a nivel internacional lo indicado por los siguientes autores Pérez y Ramos (2016) con el tema: “Implementación de un sistema de control interno en las cuentas por cobrar y su incidencia en la liquidez de la empresa Bagservis SAC, en Trujillo”

El objetivo fue analizar los beneficios que obtendría la empresa Bagservis SAC al implementar el sistema de control. Los ciudadanos de Trujillo, son los que utilizan los servicios de la compañía Bagservis SAC. En cuanto a la metodología es un diseño de tipo experimental, que trabaja junto a la manipulación de pruebas con una constante monitorización para comprender los procesos causales. Con respecto a una variable independiente puede ser manipulado por otras variables diferentes para conseguir un objetivo. Es así que en el proyecto se realiza un análisis de variable la cual no tiene control alguno.

Sin embargo, después de efectuar un estudio, los resultados que arrojaron determinaron la ocupación primordial; es en el de efectuar el control interno, para la cooperativa de transportes, permitiendo la fluidez de sus activos en Bagservis SAC.

Se señala la relevancia debido a la recuperación de los préstamos que se les facilitó a los consumidores de la compañía, que permita el funcionamiento de los compromisos en la financiación. Para finalizar, se determinó que el método o sistema de control, ayudará al momento de efectuar los cobros, en el mejoramiento de la atención a los clientes en los diversos trabajos efectuados por la compañía. El estudio que se desarrolló actualmente, contribuirá en la base de datos financieros y para los procesos de métodos internos de los cobros que precisan en la misma y la importancia para elaborar este proyecto.

Por otra parte, Hurtado (2019) manifestó en su tema “Implementación del sistema de control interno y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de transporte el crucero de Jaen S.A.C., Jaen - 2018.” El estudio fue de tipo aplicada – descriptiva, la muestra estuvo constituida por 45 trabajadores de la empresa de transportes El Crucero de Jaén. El resultado permitió entender que el nivel de la variable de control interno valorado por los trabajadores de la organización de transportes El Crucero de Jaén S.A.C fue deficiente con un 60%, luego la calificación fue en un 24% aceptable, con el mínimo del 7% e inadecuada y óptimo

en un 4%. En conclusión, se escribió que el nivel de la medición de evaluación de peligrosidad de la organización de transporte El Crucero de Jaén SAC, Jaén - 2018 fue insuficiente con 58%, entonces, en ese punto el nivel es adecuado al 24%, mínimo con 9%, deficiente con un 7%, finalmente el nivel de la medición se categorizó como ideal con un 2%. Por último, se recomendó que, para trabajar en forma equitativa la variable de control interno, se debe mejorar la supervisión, del ambiente de control, la evaluación de riesgos, de las actividades de control gerencial y de la información y comunicación.

2.2. Marco Teórico Referencial

2.2.1. El control

Se inicia el funcionamiento de inspección o control, siendo un requerimiento necesario que permite percibir y discurrir el prototipo de comercio para analizar los efectos de la decisión tomada, de igual modo la utilidad y beneficio de los trabajos que constituyen los clientes de la compañía o institución.

Sin embargo, el control o la inspección de las gestiones que además de valorar la conducta de los trabajos y acciones pertinentes de sus administradores, asimismo se organiza las herramientas que forme las técnicas de colaboración y de concertación. La administración de la compañía requiere que sus directores dirijan responsablemente al grupo que involucra la institución. La ayuda de esta imposición, el control o la inspección de la administración brinda un dispositivo que ayude a perfeccionar la erudición y el ambiente de la administración que son proclives a incitar a reunir energías características.

Por consiguiente, el sistema o método de control, precisa una manera de trayectoria propia, que logre la unificación e incentivación favorable, en el comportamiento de los individuos y que permita el desarrollo de las facultades, si no se deberían abolir y supeditar las órdenes y discreciones del trabajador que esté a cargo.

Lo característico, de la inspección o control reside, en su facultad de intervenir acerca de la conducta consciente de los trabajadores de la compañía, para involucrarlos en los propósitos planteados. Se razona la admisión de la administración eficaz, para poder alcanzar el objetivo del propósito, no solo acata, las cualidades propias, asimismo, la creación del entorno del ordenamiento

favorable, que permita el rendimiento de las actividades con la finalidad de adquirir compromisos determinados con toma de decisiones y que tenga relación con toda la compañía.

Los resultados obtenidos, la inspección o control de la administración es acerca de los elementos irremplazables que ayude en el mejoramiento de la calidad administrativa. A través de las operaciones verificadas, se procede a desarrollar procedimientos de estudio en los extravíos, con la intención de avanzar en los entornos dificultosos y que favorezca más aún en las mismas.

Para terminar, la inspección o control exige vincular metódicamente las técnicas de la compañía, en el ambiente que se desenvuelve que tiene como procedencia ciertos extravíos que se investigan en la conducta de las inconstantes externas a la empresa. Ante todo, permite consolidar el enfoque competitivo de la compañía, es decir la finalidad del control o inspección de la administración, se determina la facilidad de poder relacionarse o involucrarse a las estipulaciones actuales del mercado.

La creación de un método explícito de inspección o control, pretende determinar la organización de las actividades que deben cumplir los gestores de la empresa, el uso de procedimientos que provocan movimientos en los cambios efectuados, debe ser fijos y trazar un sistema o método de datos para obtener y lograr los propósitos planteados. El trabajo que efectuará el sistema, no se basa solo en su diseño, sino en indicar su componente esencial que permita exponer si es un fracaso o éxito su aplicación. Cabe recalcar que no es tan relevante si no queda perfecto técnicamente, hay que esperar que se adapte a la particularidad del ambiente administrativo. Con ese fin, el control o inspección debe lograr que su utilización sea tomado por el grupo de operaciones de la compañía, que permita el desarrollo de la vigencia administrativa y las utilice cuando les sea ventajoso.

En el contexto que se explica con anterioridad, es tomado del libro en su séptima edición, lo que se quiere indicar es la presentación del proyecto y la factibilidad en el funcionamiento y cumplimiento de la inspección o control de los directivos. (Pérez, 2015, p. 15-17).

2.2.2. Sistema de control interno

(...) El control interno incluye el plan de organización de todos los métodos y medidas de coordinación acordados dentro de una empresa para salvaguardar sus activos, verificar la corrección y confiabilidad de sus datos contables, promover la eficiencia operacional y la adhesión a las políticas gerenciales establecidas..., un "sistema de control interno se extiende más allá de aquellos asuntos que se relacionan directamente con las funciones de los departamentos de contabilidad y finanzas" (Plasencia, 2015).

Según Asencio, González y Lozano (2017) quienes citan a Chumpitaz (2015) el que menciona que "(...) un buen sistema de control permite que las organizaciones tengan mayores oportunidades de conseguir sus objetivos, jugando un papel fundamental en las finanzas de las administraciones empresariales" (p. 6).

El uso adecuado del Sistema o método de control, como un elemento esencial de la empresa bien estructurada, asegura la conservación de los inventarios y salvaguarda el patrimonio capital, recursos primordiales para el buen funcionamiento de una compañía, pequeña o grande. Se menciona que, en Cuba, donde las empresas en su mayoría pertenecen al estado, el empleo de este método de inspección de control, es de vital importancia. Por lo demás, se intenta alcanzar los propósitos planteados, de forma eficaz, y económico en la administración de la compañía, con la utilización del sistema de inspección o control (Plasencia, 2015).

2.2.3. El control interno en el marco empresarial

Una entidad es una unidad identificable que realiza actividades económicas, constituida por una combinación de recursos humanos y financieros, coordinados por una autoridad que toma decisiones. Las operaciones que ejecuta la entidad son registradas contablemente y reportadas como información a través de los estados financieros.

"El control interno comprende el plan de organización y todos los métodos y procedimientos que en forma coordinada se adoptan en un negocio para salvaguardar sus activos, verificar la exactitud y la confiabilidad de su información

financiera, promover la eficiencia operacional y fomentar la adherencia a las políticas prescritas por la administración” (Fonseca, 2015, p. 15)

En términos generales, la relevancia del control o inspección interno reside en el objetivo primordial de descubrir a tiempo algún tipo de extravío que sea fundamental para lograr los propósitos planteados, también detectar alguna afectación en las metas trazadas por algún mal manejo de la empresa, asimismo las manifestaciones sujetadas a los estados financieros (EEFF). Estimula el control o inspección interna, a la eficacia de los trabajadores, que permite la reducción de los peligros que se puedan exponer los bienes, otorga un grado de confianza en la base de datos en el ámbito operacional y financiación, al suministrar firmeza y estabilidad en las responsabilidades aplicadas en las normas, políticas y leyes.

2.2.4. Objetivos del control interno

Requieren de inspecciones o controles todas las empresas, compañías sean grandes o pequeñas, porque de esa manera podrán alcanzar las metas trazadas. Al reconocer a tiempo las finalidades, se podría decir que se está utilizando de manera óptima el sistema de inspección o control interno. Es decir, planes, objetivos, metas que tenga la compañía en mente para alcanzar y lograr se debe a la firmeza del Control o inspección Interna.

“El control interno se propone cumplir con tres objetivos fundamentales.

- Confianza y capacidad de abarcar los datos administrativos
- Seguridad y eficacia en sus actividades
- Hacer cumplir las regulaciones y leyes aplicativas” (Llunitaxi & Vélez, 2015, p. 18).

2.2.4.1. Suficiencia y confiabilidad de la información financiera.

El registro de los ingresos y egresos asimila en las actividades, las analiza y promueve a la elaboración de datos administrativos indispensables en la toma de decisiones de los beneficiarios.

El beneficio obtenido con estos datos es que su información sea segura en la toma de decisión de los clientes. Les dará seguridad y confianza si la empresa, emplea un sistema verificable, estable y objetiva.

El uso del sistema o método adecuado en la base de datos administrativa, permitirá un incremento en la seguridad del patrimonio capital de la compañía, con el objetivo de impedir robos, u otros riesgos que amenacen la integridad de la misma.

Ejemplos: colacionar la información de los ingresos o egresos de los valores con los actuales en una escala bien elaborada.

Uso de herramientas para registrar las ganancias de la empresa

Los activos de la compañía deben estar asegurados adecuadamente

Entregar los registros de los ingresos diariamente

2.2.4.2. Efectividad y eficiencia de las operaciones.

Para el cumplimiento y tener la seguridad de la realización de las actividades sin usar mucho esfuerzo y el empleo de patrimonios capitales, obteniendo un beneficio acorde a la aprobación específica de la gerencia. Ejemplo: Debe ofrecer incentivos en la producción de la empresa.

2.2.4.3. Cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables.

Todo trabajo direccionado por la empresa o que desee emprender, deben estar regidos por las obligaciones dispuestas en las leyes del país, y cumplir cabalmente las regulaciones que se ajusten a la entidad. El proyecto planteado involucra las normas que la gerencia exponga, y debe ser conocida por los trabajadores de la empresa, con la finalidad de que sean conscientes de la misma y alcanzar el objetivo trazado.

2.2.5. Limitaciones de un Sistema de control interno

El control interno no puede proporcionar una seguridad absoluta con respecto a las tres categorías de objetivos, pues la eficacia de los controles siempre se verá limitada por factores que se mencionan a continuación:

- El juicio humano en la toma de decisiones puede ser equivocado o sujeto a parcialidades.
- Posibilidad de anulación de controles por la gerencia.
- Posibilidad de burlar controles por la colusión entre distintos actores.
- Factores externos más allá del control de la entidad (Llumitaxi & Vélez, 2015, p. 19).

Los procesos son eficaces gracias a la separación de ocupaciones, que eviten efectos de coexistir confabulación entre los trabajadores involucrados en el control o inspección interna. Asimismo, los procesos tienen la finalidad de aseverar que los servicios son efectuados acorde a las cláusulas aprobadas por la gerencia, si no se toman de manera adecuada las decisiones, tendrían un resultado ineficaz. (Llumitaxi & Vélez, 2015, pág. 19).

El control interno es un sistema que sobrelleva las restricciones relevantes y no deben pasar desapercibidas, debido a que no se puede establecer inspecciones en donde el valor supere a las utilidades de la empresa, por ese motivo es importante realizar análisis de costos que se basen en las apreciaciones de la gerencia y dependa de la distribución administrativa.

Además, aunque sean complicados o confusos los CI (control interno), cabe recalcar que podrá tener sus irregularidades o errores.

Para evitar que aparezcan esos errores y a su vez evitar que sucedan es que se procura brindar control interno en la empresa de transporte escolar y corporativo.

2.2.6. Clasificación del Control Interno

Con un correcto control interno una empresa puede proteger sus activos y a la vez verificar que tan confiables son sus datos contables, para ello se efectúa un plan organizacional y se efectúan diversos métodos y medidas estratégicas para conseguir esta protección. La clasificación variaría de acuerdo con las circunstancias individuales que se presentan a continuación.

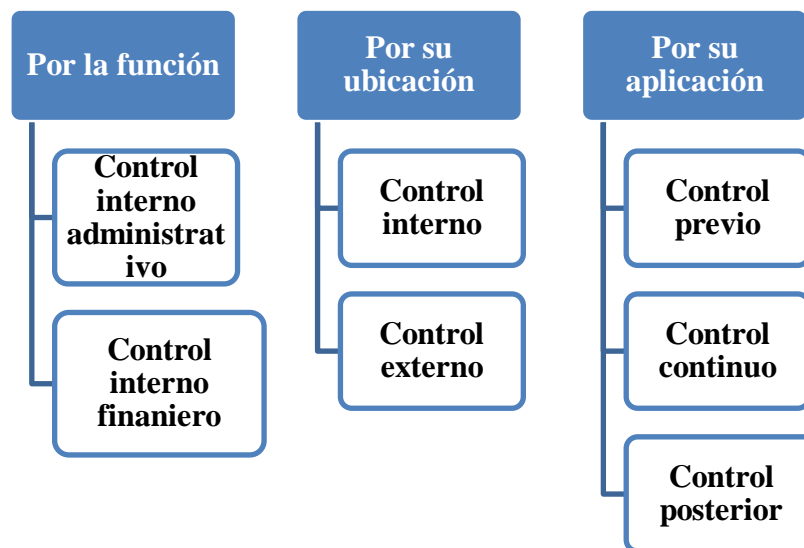


Figura 1 Clasificación del Control Interno

Fuente: Tomado de Ramos, Calle Milena Elizabeth (2015, p. 192).

2.2.6.1. Por la función.

Control interno administrativo. - Se aplica en la estructura, procesos e inventarios efectuados en la empresa, que facilitan la toma de decisiones que permitan la aprobación de servicios y ocupaciones que promueven la eficacia de las actividades y en el estudio de las normas establecidas, que permitan cumplir el objetivo planteado. (Ramos, 2015, p. 193).

El control administrativo interno debe incluir análisis, estadísticas, informes de actuación, programas de entrenamiento del personal y controles de calidad de productos o servicios.

Los elementos del control administrativo interno son:

- Desarrollo y mantenimiento de una línea funcional de autoridad.
- Clara definición de funciones y responsabilidades.
- Un mecanismo de comprobación interna en la estructura de operación con el fin de proveer un funcionamiento eficiente y la máxima protección contra fraudes, despilfarros, abusos, errores e irregularidades.
- El mantenimiento, dentro de la organización, de la actividad de evaluación independiente, representada por la auditoría interna, encargada de revisar políticas, disposiciones legales y reglamentarias, prácticas financieras y operaciones en

general como un servicio constructivo y de protección para los niveles de dirección y administración.

Control interno financiero. - se comprende como control o inspección financiera, a la evaluación de los resultados que haya obtenido la compañía, focalizados desde puntos diferentes, colacionados con los propósitos, metas o proyectos en el ámbito industrial, puede ser a largo o corto periodo de tiempo (Teruel, 2019).

El estudio efectuado se necesita de la realización de procedimientos de inspección o control y conciliación que permita colacionar y certificar los objetivos que han sido planteados en la industria. De tal manera, es factible realizar cambios si se llega a presentar extravíos, cambios inesperados o alteraciones (Teruel, 2019).

Se conoce como Control o inspección de financiación a la estructura, procesos o inventarios efectuados para constatar la conservación y resguardo del patrimonio capital y la comprobación de la regularidad, confianza y seguridad de la información contable, y los datos mercantiles (Ramos, 2015, p. 193).

Así mismo, incluye controles sobre los sistemas de autorización y aprobación, segregación de funciones, entre las operaciones de registro e información contable (Teruel, 2019).

2.2.6.2. Por la ubicación

Control Interno. - Este control se efectúa en la propia entidad y resulta mejor cuando el control es sólido y permanente.

Control externo. - Este control lo ejerce una entidad diferente desde afuera de la empresa, permitiendo observar posibles desviaciones que la propia administración no logra detectar. Es muy beneficioso y saludable el control externo.

2.2.6.3. Por la acción

Control Previo. - Es el examen de las operaciones propuestas antes de llevarlas a cabo. Con el objeto de tomar medidas preventivas que impidan desviaciones.

Control concurrente. - Está basado en el estudio de las operaciones efectuadas en el mismo momento que se está efectuando. Es un grupo de dispositivos y procesos que ayuden a examinar los recursos económicos y las gestiones que se vayan a ejecutar al instante.

Control posterior. - Es el examen posterior de las operaciones financieras o administrativas que se aplicara en las entidades por medio de las autoridades principales.

2.2.7. La Rentabilidad

Según Torres y González (2015) La productividad ayuda a entender los costes obtenidos y la utilidad que tendría la entidad, tiene como fin que su producto siga siendo factible, que permita la elaboración de sus propósitos desde una perspectiva diferente, haciendo su permanencia duradera en los sectores mercantiles. El estudio de la rentabilidad o productividad es el inicio que permita remediar gracias a la toma de decisiones asertivas la producción o ventas (Torres & González, 2015).

Es el resultado de un trabajo de producción la rentabilidad, porque permite colacionar en el margen económico la obtención de los resultados que, unan los esfuerzos pertinentes en el mismo plano empresarial, se verá reflejado en la elaboración de trabajos y la comercialización de la mercancía (Torres & González, 2015).

2.2.8. Clases de rentabilidad

El análisis de la productividad o rentabilidad, es efectuado gracias a la inversión y resultado de valores que se determina en estos dos puntos:

Rentabilidad o productividad económica: se describe al tiempo explícito, de la productividad de los valores de una compañía con la autonomía financiera, que ayude a colacionar la productividad o rentabilidad de las entidades comerciales que abarcan la misma zona, cabe recalcar que no es para todas las compañías, ya que existen diversos ámbitos financieros, por las obligaciones diferentes en el patrimonio capital.

Rentabilidad o productividad en la financiación: Es la parte característica de la estructura de la entidad, de donde el capital de la misma es obtenido gracias a los resultados de la producción. La productividad o rentabilidad de los fondos propios, se estima la disposición de la renta que sea más característica para los dueños o

administradores de la compañía, de esa manera se busca adquirir un mayor porcentaje de productividad que permitan el incremento del patrimonio capital en los dueños.

2.2.9. Importancia de la Rentabilidad

Es relevante el estudio de la productividad que se determina en la composición de los propósitos que la compañía afronta. Se basa en las utilidades que se obtiene gracias al aumento de ingresos económicos, o de la permanencia que involucra la prestación de servicios en la productividad, confiabilidad o liquidez que son indispensables en el desarrollo financiero.

De esta forma para Rivero y Cuervo (2000) el análisis financiero-económico tiene como base el nivel cuantitativo del par riesgo-rentabilidad, que se muestra de tres funciones:

- Análisis de rentabilidad
- Análisis de solvencia, también definida como la cualidad de una organización en cubrir sus responsabilidades financieras.
- Análisis del sistema financiero de la organización con el objetivo de demostrar su nivel de adaptación para asegurar una evolución fija de ella.

En otras palabras, los limitantes de nivel económico de cualquier movimiento organizacional son el riesgo y la rentabilidad, lo cual son objetivos normalmente puestos contrarios, dado que la rentabilidad de alguna forma es cuando el riesgo se retribuye y por consecuencia la inversión más viable no coincide ciertamente con el nivel rentable adecuado. Pero, es importante considerar que, por otro lado, el objetivo de la estabilidad o solvencia de una organización está cercanamente relacionado a la rentabilidad porque es una manera de condicionar a la solvencia de modo decisivo, obtener rentabilidad es una necesidad importante para la persistencia de una entidad.

2.2.10. Análisis de la rentabilidad

De acuerdo a Vega (2015) una de las finalidades relevantes para cualquier empresa es la generación de utilidades. El indicador examinado ofrece un punto de vista significativo sobre la eficiencia de las funciones de una empresa, pero el indicador de rentabilidad expone los factores mezclados de liquidez, gestión del activo y deuda

sobre el resultado operativo. Con base en ello, el indicador que mide los beneficios, lidera un rol determinante en las disposiciones que se deben adoptar.

La rentabilidad es posible dar un análisis en tres etapas:

- Margen de ganancia adecuado a las ventas.
- Rendimiento enfocado en los activos en su totalidad.
- Rendimientos acerca de Acciones Ordinarias (Vega, 2015, p.p. 41-42).

2.2.11. Margen de ganancia sobre las ventas

Se calcula el margen de ganancias sobre la venta, desde este punto se procede a dividir los ingresos netos, entre las ventas. Este resultado señala el nivel de utilidad en dólares por las ventas llevadas a cabo.

$$\text{Margen de ganancias sobre las ventas} = \frac{\text{ingreso neto disponible}}{\text{Ventas}}$$

2.2.12. Rendimiento sobre los activos totales

El rendimiento aplicado al activo en su totalidad o de forma sencilla en el rendimiento del activo (RSA), es por definición, la medición que se efectúa sobre la rentabilidad de una organización, cuando esta usa el activo para obtener beneficios de tipo económico. El motivo de este ingreso neto y el activo total es medible, y para ello se indica el rendimiento de la empresa sobre el activo total posterior a los intereses y las tributaciones.

$$\text{Rendimiento sobre los activos totales} = \frac{\text{ingreso neto} + \text{gastos por interés}(1 - \text{tasade impuesto})}{\text{Promedio de activos totales}}$$

Sumar nuevamente una parte del gasto por interés al ingreso neto, esto termina ocasionando una cantidad de ganancia con cierto ajuste que señala cuál habría sido la ganancia si el activo se hubiera obtenido de manera exclusiva mediante el dinero del accionista.

2.2.13. Rendimientos sobre las acciones ordinarias

Otra postura ya conocida para evaluar el beneficio de una organización, es el capital y la incidencia de la tasa de retorno sobre él. La estructura expresa y muestra la relación entre la inversión del titular y el ingreso neto. Por medio de esta cualidad es posible elaborar la siguiente pregunta ¿Cuál es el ingreso por cada dólar invertido?

$$\text{Rendimiento sobre las acciones ordinarias} = \frac{\text{ingreso neto disponible a los accionistas ordinarios}}{\text{Capital accionario ordinario promedio}}$$

Según Sergio Bravo (2011) el índice de rentabilidad de economía y financiamiento a corto plazo son: ROA y ROE.

El estándar rentable económico se encarga de valorar el retorno al que se halla sujeta la empresa, muy aparte de como haya sido su financiamiento, mientras el estándar rentable y financiero mide la tasa de retorno del accionista posterior a la cancelación de los pagos adeudados. En ambas circunstancias, parte relevante a considerar es que más adelante lo que produce la empresa se convierte en utilidades y estas optimizan la rentabilidad que obtendrá la empresa; perspectiva económica o el accionista; perspectiva financiera (Bravo, 2011).

Es importante mencionar que las utilidades es lo que de manera concluyente interesa al empresario, debido a que esta información se transformara en dividendos (ganancias líquidas) o se convertirán en utilidades de retención, es decir las que más adelante se transformaran en dividendo. Si las utilidades de la firma son ganancias generadas durante determinado periodo, a consecuencia se requiere conocer si es apropiada en comparación a la inversión llevada a cabo. Para evaluar aquello se mide a través de la rentabilidad sobre el activo o ROA, para observar si realmente se justifica la inversión que se ha realizado por parte del empresario (Bravo, 2011).

En la segunda particularidad se necesita conocer si el beneficio a disposición para el accionista (utilidades de carácter financiero) es apropiado para compensar la inversión que tuvo que efectuarse para plantear el negocio.

Si se desea efectuar el cálculo correspondiente del ROA se requiere la utilidad funcional neta y la cantidad del activo en su totalidad (Bravo, 2011).

$$\text{ROA} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos Totales}}$$

Para calcular el índice ROE (*Return on Equity*) se necesita la utilidad financiera neta y el patrimonio de los accionistas.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital Total}}$$

2.2.14. Factores que influyen en la rentabilidad

Tal como menciona Nay Martínez (2015) hay 9 elementos fundamentales que inciden en la rentabilidad.

- Intensidad de la respectiva inversión
- Productividad
- Participación del ambiente de Mercado
- Elaboración de productos novedosos o segmentación de los competidores.
- Calidad de servicio/producto
- Tasa de incremento general del mercado
- Unificación vertical
- Costos de tipo operativo
- Esfuerzo con base en los factores mencionados (Martínez, 2015).

2.2.15. Intensidad de la inversión

En el momento que se lleva a cabo una inversión se otorga algo a otra persona con la finalidad de adquirir beneficios propios que obviamente deben superar lo invertido. La inversión puede desarrollarse de distintas formas, inversión en el tiempo, en la preparación o intelecto, e inclusive en la salud.

De esta manera se puede invertir varios aspectos esperando una retribución a cambio, de igual manera se puede invertir dinero en inversiones formado por acciones, con la confianza de resguardar un dinero que verifique una vida con estabilidad luego de la jubilación o que cambie realmente varias metas trazadas a futuro. La inversión del dinero es poner el mismo en alguna clase de herramienta financiera, pueden ser acciones como

se mencionó anteriormente o fondos mutuos, que den como resultado un mayor beneficio económico para el inversionista (Adanaqué, 2018).

2.2.16. Productividad

Es importante considerar que una empresa puede desarrollarse y crecer en beneficio o rentabilidad (utilidades) siempre y cuando incremente su productividad, y la herramienta esencial en este punto y que ocasiona mayor productividad es el uso de sistemas, metodologías, análisis de tiempo y modelo de cancelaciones (Aguilar, 2017).

El factor productivo puede establecerse como el vínculo entre el volumen de los bienes y el producto o servicio que se ha producido y el volumen de recurso que se llegó a utilizar. En la manufactura la productividad favorece la evaluación del desenvolvimiento de los recursos tanto materiales como humanos. La productividad desde un enfoque de trabajo es comparable con el desenvolvimiento de colaboradores. Por otro lado, desde una perspectiva sistemática se dice que algo o alguien es productivo cuando sabe aprovechar los recursos de la empresa, obteniendo beneficios, a consecuencia de ello.

El nivel de productividad en la maquinaria y dispositivos está dado como parte de su particularidad técnica. Con los recursos humanos no es igual. Es prudente tener en cuenta aspectos que inciden; al reducir la improductividad, la rentabilidad se incrementa. La eficacia es el límite de la productividad. El contexto productivo óptimo, es el indicador de eficacia para cuál fue puesto en marcha un procedimiento (Aguilar, 2017).

2.2.17. EL Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)

Es posible definirlo como un elemento de un sistema general de gestión adecuado por una empresa que contiene los procesos, los procedimientos, las prácticas, las responsabilidades, el plan de actividades, la estructura organizacional y los recursos para implantar, desarrollar, revisar, llevar efecto y conservar por cumplimiento la política preventiva en el sector de accidentes graves (Grupo Universitario de Investigación Analítica de Riesgos, s.f.).

El desarrollo de un Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) es una rentable y rápida solución. Este sistema ayuda a la disminución del riesgo operativo de una empresa. Lo

puede utilizar cualquier entidad, ya sea pequeña o grande. Es posible que tenga variación desde grandes organizaciones gubernamentales como privadas hasta pequeños operadores.

Aunque el SGS en muchos países no es de entorno obligatorio; con el tiempo llegará a serlo. Las organizaciones que poseen un SGS son premiadas por su buen compromiso con la adecuada seguridad por medio de la disminución de incidentes y por el resalte de los clientes posibles o ya existentes, porque muestran que su mayor prioridad es la seguridad (K. Dawson y Associates Inc., 2021).

2.2.18. Elementos que componen el SGS

Los elementos más importantes que estructuran el SGS son:

Organización y personal:

- Responsabilidades y Funciones de la estructura empresarial.
- Procedimientos de funcionamiento que incidan en la seguridad de procesos o de la instalación.
- Necesidades de formación del personal relacionado con la gestión y prevención de accidentes tipo graves generalmente en todas las etapas organizacionales.
- Organización de participación de los trabajadores y ejercicios para la formación.
- Identificación de las cualidades y destrezas adecuadas y su especial aplicación.
- Descripción del respectivo organigrama, la jerarquía de mando y trabajos responsables del personal que se encarga de la administración de accidentes graves.
- Descripción de las interrelaciones de forma general, en el sentido comunicativo.
- Definición de la interrelación, la autoridad, la obligación de asumir cuentas, la responsabilidad y el papel de cada uno del personal que está gestionando la seguridad.
- Abastecimiento de recursos varios para el desarrollo e implementación del SGS.
- Determinación de procesos para garantizar la participación de contratistas y empleados.

Identificación y evaluación de los riesgos de accidentes graves:

- Correcta definición de los métodos usados para la evaluación e identificación de los riesgos y estudio de probables consecuencias y sus limitantes.
- Procesos para determinar las medidas preventivas de control de los accidentes y sus consecuencias.
- Elaboración de procedimientos para evaluar e identificar los componentes que tienen susceptibilidad de generar riesgos de graves accidentes.
- Análisis de cualidades, recursos y conocimientos importantes para generar e implementar los procesos adecuados.
- Reconocimiento y análisis de los riesgos en cada una de las etapas de función del trabajo hasta que finalice el servicio, lo cual incluye: operaciones de transporte, fallos presentados en el SGS, emergencias posibles o problemas, peligros subsecuentes, etc.
- Formación de procesos para evaluar e introducir los resultados de la investigación de accidentes e incidentes que pasaron durante la auditoría o inspección de seguridad.

Control de la explotación:

- Elaboración de instrucciones y procesos que garanticen un funcionamiento y diseño estables de paradas, equipos e instalaciones.
- Ejecución de prácticas laborales necesarias para los ejercicios de actividades fundamentales en el campo de seguridad.
- Procesos de forma escrita disponibles para la plantilla en general.
- Análisis periódico para asegurar su nivel operativo.

Adaptación de las modificaciones:

- Elaboración de procesos para la gestión y plan de modificaciones tanto de instalaciones como personal.
- Consideración de situaciones externas a la organización.

- Investigación de variantes: procedimientos de supervisión y evaluación, implementación y definición de elementos de seguridad, evaluación de repercusiones, documentación, identificación, asignación de cargos y naturaleza.
- Los procesos de gestión de variaciones se deben implementar cuando la construcción de procesos e instalaciones esté en ejecución.

Planificación ante situaciones de emergencia:

- Procesos relacionados con la revisión, evaluación, implementación y desarrollo.
- Análisis de cualidades y destrezas de los recursos y el personal adecuado.
- Medidas importantes para transmitir la planificación al personal incidente.
- Medidas que garanticen la integración de la planificación de emergencia en el sistema organizacional.

Seguimiento de los objetivos fijados:

- Procesos para la monitorización de funcionamiento del respectivo SGS y justificación de los objetivos propuestos.
- Fijación de haber elaborado las planificaciones y las respectivas medidas para la gestión de riesgos.
- Evaluaciones necesarias, de igual manera procedimientos, organización y formación.
- Monitoreo reactivo: proceso eficiente de comunicación y estudio de accidentes e incidentes. Evaluación de medidas de seguridad que se implementaron y observación del procedimiento.
- Datos fundamentales para el procedimiento de revisión y auditoría.

Auditoria y revisión:

- Adaptación y ejecución de procesos para el análisis periódico y conceptual de la PPAG y de la eficiencia y adecuación del SGS.
- Elaboración de auditorías por tiempo, a través de una planificación interna que englobe los puntos previos (i-iv).

- Alcance: personal importante, recursos, responsabilidades, frecuencia, ejercicios auditados y áreas.
- Demostración de sí el SGS es fielmente propio para establecer las normas que el PPAG pide, y así mismo los fines de seguridad pertinentes.
- Evaluación temporal de la PPAG de la organización, de igual formas las estrategias generales basadas en la seguridad: legislación, normas, variantes en la entidad, implementación de recursos.

2.3. Marco Conceptual

Sistema de gestión

Reunión de factores debidamente ordenados en un sistema organizacional que efectúa funciones relativas para alcanzar fines comunes representados en una planificación y que muestra estados en la ejecución del tiempo. (Cervera, 2007)

Control interno

Llamado también sistema de gestión, el monitoreo interno organizacional fija la reunión de áreas y esfuerzo dentro de una entidad que tienen como objetivo salvaguardar sus recursos, observar los datos administrativos y financieros que procede en sus procesos, de igual forma incentivar la eficacia de los procedimientos y comportamiento del personal siguiendo las políticas gerenciales. (Centros Culturales de México A.C, 2020)

Las operaciones

Son las actividades que se relacionan con las mismas áreas que origina el servicio o producto el cual se otorga a los clientes. En otras palabras, son la manera de realizar las actividades dentro de una organización, las cuales posibiliten dar el servicio o elaborar el producto que se entrega u ofrece a los clientes para abastecer sus deseos. (Gómez, 2017)

Empresa

Considerándose como un agente que organiza con eficiencia los factores económicos para producir bienes y servicios para el mercado con el ánimo de alcanzar ciertos objetivos (Ujaen, s.f.)

Beneficio económico

El beneficio económico es una definición mayormente usada en la economía el cual se basa a la diferencia tanto en aquellos costos que inciden mientras se desarrolla la producción de un producto y el total ingreso que se consigue al concluir su venta de este mismo. Si la diferencia se genera positiva, mejor dicho, si logra obtenerse un porcentaje de ingreso a favor por la venta del bien, significa que se está hablando de un beneficio económico. (Apaza, 2017)

Capital

“Se le considera capital al componente que se necesita para poder producir y obtener bienes, el mismo que es aportado ya sea por socios o inversionistas con la finalidad de obtener ganancias”. (Apaza, 2017)

Eficiencia

La eficiencia se encuentra relacionada a hacer empleo de los recursos disponibles de una forma racional para alcanzar su meta establecida. Se refiere a la capacidad de lograr un determinado objetivo con anterioridad en un mínimo tiempo y uso de recursos posibles, lo que se presume sea una mejora. (Chavarría, 2017)

Rentabilidad

Es el valor que determina la relación entre la ganancia que se obtiene o la utilidad, y los recursos o inversión que se utilizó para adquirirla; es usado también para evaluar la relación existente entre los diversos sistemas de una organización y sus utilidades, ya sean el valor de las acciones, el patrimonio, los activos, las ventas.

Liquidez

Muestra la característica de los activos para transformarse en dinero fijo de manera rápida sin presentar alguna pérdida válida. Así que mientras más sencillo es llevar de un activo a dinero, se define que es líquido. Por terminología el activo que presenta más liquidez es en sí el dinero, en otras palabras, las monedas y billetes poseen una liquidez absoluta, así mismo los depósitos de banco visibles, también llamados dinero bancario, tienen liquidez de forma absoluta y por ende desde una visión objetiva a nivel macroeconómico son dinero (Rodríguez, 2013).

Transporte escolar e institucional

Es el debido traslado de cada uno de los estudiantes desde sus hogares hasta la respectiva entidad educativa, de igual forma al revés; y así también al personal de una organización ya sea privada o pública, presentando las mismas condiciones (Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional, 2014).

2.4. Marco Legal

Las compañías de transporte Escolar e Institucional, se encuentran regidas por varios organismos de control como son:

2.4.1. La Autoridad de tránsito Municipal ATM (2016)

En donde se encuentran disponibles en forma virtual las normativas para todos vehículos que realicen transportación pública. En modalidad de Transporte Escolar e Institucional con extensión del Reglamento de Furgonetas Escolar e Institucional, se explican las características de requerimiento general, así como la comodidad y seguridad del pasajero cumpliendo con las normas INEN.

Los requerimientos de identificación con claridad del vehículo, con puntos precisos que se exigen para regulación con la Autoridad de Tránsito Municipal ATM, que incluyen la pintura externa e interna, como este debe estar equipado en la parte interior tomando como referencia la Norma Técnica Ecuatoriana RTE INEN 041. Por otra parte, está el requerimiento de los equipos de emergencia, llantas, extintores, botiquín, triángulo, entre otros aspectos.

Además de lo que no se podrá exhibir, como publicidad siempre y cuando se cumpla con ordenanzas y documentación de autorización de la misma. También se presenta normas de cómo deben circular los vehículos. El sistema de comunicación, las sanciones, la clasificación y capacidad de acuerdo al Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041, en donde explican que los vehículos de transporte escolar furgonetas se según lo indicado en la tabla el número de ocupantes debe ser de 12 hasta 18 incluidos el ocupante (Autoridad de Tránsito Municipal, 2016).

Con respecto al transporte escolar también se imparte para las empresas como deben ubicarse los adhesivos educativos, de seguridad y avisos de restricciones: como los

rótulos de capacidad, el texto de salida de emergencia o el rótulo de prohibido fumar. Indicando el material, color, ubicación las dimensiones de alto y ancho respectivamente. Se recuerda el estado de la pintura, los colores de referencia según código RAL. Amarillo: RAL1028; y Negro: RAL9005 y como esta debe ser usada. Se refieren a la ubicación de la placa de identificación sobre guarda choques delanteros y posteriores, a los costados laterales en la franja negra se debe pintar el RUAT, la tipología y el registro municipal si lo tiene. El cumplimiento de estos requisitos le da la habilitación para el tránsito al vehículo.

2.4.2. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2014)

En la que se dictan las políticas de organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control que se impartan para el transporte terrestre, con la finalidad de proteger a la ciudadanía o bienes que se trasladen por el territorio ecuatoriano. Resaltando su fundamento en el derecho a la vida, el libre tránsito y la movilidad. Ante todo, preservando el ambiente, la interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad, la equidad, la seguridad social, la obediencia a las normas y regulaciones de circulación, pensando no solo en los conductores sino también en los peatones. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2014)

Como cualquier empresa que se establezca en Ecuador, las compañías de transporte Escolar e Institucional están obligadas a proporcionar información que organismos como: la Superintendencia de Compañías y Valores, Servicio de Rentas Internas SRI. Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IESS, Ministerio de Trabajo requieran, siempre que el requerimiento esté enmarcado en las leyes que se rigen en el país.

Ley de Compañías en su sección VI” (2017) claramente lo expresa:

Art. 143.- La compañía anónima es una sociedad cuyo capital dividido en acciones negociables, está formado por la aportación de los accionistas que responden únicamente por el monto de sus acciones. Las sociedades o compañías civiles anónimas están sujetas a todas las reglas de las sociedades o compañías mercantiles anónimas. (p. 35)

Este artículo está relacionado con la investigación debido a que para efectos fiscales y tributarios varias de la Compañía de Transporte Escolar e Institucional son una sociedad de capital que está integrado con los aportes de los accionistas. Con capacidad civil para contratar a personas externas como colaboradores que respondan a las labores encomendadas.

2.4.3. Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI)

La (LRTI) de acuerdo con los siguientes artículos respecto al transporte terrestre:

Art. 55.- Transferencias e importaciones con tarifa cero. - Tendrán tarifa cero las transferencias e importaciones de los siguientes bienes. 14.- Vehículos eléctricos para uso particular, transporte público y de carga.

Art. 56.- Se encuentran gravados con tarifa cero los siguientes servicios:

1.- Los de transporte nacional terrestre y acuático de pasajeros y carga, así como los de transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo desde, hacia y en la provincia de Galápagos. Incluye también el transporte de petróleo crudo y de gas natural por oleoductos y gasoductos (Servicio de Rentas Internas, 2019).

Art. 66.- Crédito tributario.- “Se tendrá derecho a crédito tributario por el IVA pagado en las adquisiciones locales o importaciones de los bienes que pasen a formar parte de su activo fijo; o de los bienes, de las materias primas o insumos y de los servicios gravados con este impuesto, siempre que tales bienes y servicios se destinen únicamente a la producción y comercialización de otros bienes y servicios gravados con este impuesto, que podrá ser usado hasta en cinco (5) años contados desde la fecha de exigibilidad de la declaración.

Para tener derecho al crédito tributario el valor del impuesto deberá constar por separado en los respectivos comprobantes de venta por adquisiciones directas o que se hayan reembolsado, documentos de importación y comprobantes de retención.

El crédito tributario generado por el Impuesto al Valor Agregado podrá ser usado de acuerdo con las siguientes reglas:

Art. (...).- Los contribuyentes que tengan como giro de su actividad económica el transporte terrestre público de pasajeros en buses de servicio urbano, sujeto a un

precio fijado por las autoridades competentes, conforme lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendrán derecho a crédito tributario por el IVA que hayan pagado en la adquisición local de chasis y carrocerías, que sean utilizados exclusivamente dentro del giro de su negocio y directamente relacionados con el mismo, pudiendo solicitar al Servicio de Rentas Internas la devolución de dicho IVA, de acuerdo a las condiciones previstas en el Reglamento a esta Ley.

Art. 75.- Impuesto de Consumos Especiales (ICE)

Art. (...).- No sujeción.- No se encuentran sujetos al pago de este impuesto las adquisiciones y donaciones de bienes de procedencia nacional o importados que realicen o se donen a entidades u organismos del sector público, respectivamente, conforme los bienes detallados, límites, condiciones y requisitos que mediante resolución establezca el Servicio de Rentas Internas.

5. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta tres puntos cinco (3.5) toneladas de capacidad de carga: la base imponible será el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador menos el IVA y el ICE. (SRI, La Legislación Nacional, 2019a)

2.4.4. Reglamento de aplicación de la Ley Régimen Interno (RALRTI)

En el RALRTI, según los artículos que se detallan:

Art. 174.- “Devolución del IVA por la adquisición local de chasis y carrocerías para buses de transporte terrestre público de pasajeros de servicio urbano.- Para que los sujetos pasivos del Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya actividad económica corresponda al transporte terrestre público de pasajeros en buses de servicio urbano, accedan a la devolución del crédito tributario generado por el IVA pagado en la adquisición local de chasis y carrocerías a ser utilizados exclusivamente en los buses que prestan el servicio urbano de transporte terrestre público de pasajeros, siempre que no haya sido compensado el crédito tributario o que el mismo no haya sido reembolsado de cualquier forma, deberán estar inscritos previamente en el Registro Único de Contribuyentes.

De una vez presentada la declaración de conformidad con el artículo 67 de la Ley de Régimen Tributario Interno, y los respectivos anexos en la forma, plazo, condiciones, y requisitos que defina el Servicio de Rentas Internas, podrán presentar la solicitud de devolución a la que acompañarán los documentos o información que dicha Administración Tributaria, mediante Resolución, requiera para verificar el derecho de la devolución, de conformidad con la Ley.

El activo por el cual se solicita la devolución deberá permanecer prestando el servicio de transporte terrestre público de pasajeros en buses de servicio urbano al menos por un tiempo igual a cinco años; caso contrario, la administración tributaria reliquidará los valores devueltos en función del tiempo transcurrido.

El valor para reintegrarse se efectuará a través de la emisión de la respectiva nota de crédito, cheque u otro medio de pago, sin intereses, en un tiempo no mayor a treinta (30) días de presentada su solicitud.

Art. 189.- Servicios de transporte. - La contratación de los servicios de transporte terrestre comercial, salvo los prestados por taxis, será realizada únicamente a través de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente. El socio emitirá el respectivo comprobante de venta a la operadora por los servicios prestados por este, dicho comprobante se sujetará a los requisitos establecidos en el Reglamento de Comprobantes de Venta, Retención y Documentos Complementarios y los que se establezcan mediante resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas.

Art. 253.2.- Limitaciones al régimen para microempresas. - No podrán acogerse al régimen de microempresas:

6. Aquellos que desarrollen actividades de prestación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros, así como los servicios de transporte terrestre comercial (SRI, La Legislación Nacional, 2020b).

Capítulo 3: Metodología/análisis de resultados y discusión

3.1. Enfoque de la investigación

La investigación se efectuó bajo un enfoque mixto. El enfoque cualitativo permitió detallar el problema en todos los aspectos referentes al sistema de control de las operaciones como elemento básico de conocimiento y la importancia en la empresa de transporte escolar e institucional en estudio, con fundamentos teóricos que sustentan el proyecto y la propuesta, además se efectuaron entrevistas a los gerentes, contadores y coordinadores.

Se hicieron encuestas al personal que labora en Compañías de Transporte Escolar e Institucional que prestan sus servicios en el cantón Daule, tomando en cuenta las funciones que realizan en sus respectivas áreas desde el proceso, de contratación de las unidades hasta los servicios prestados que realizan a instituciones escolar y personal de empresas, estableciendo las relaciones holísticas de las variables que intervienen en el problema que enfrentan estas empresas.

Se vinculan datos tanto cualitativos como cuantitativos dentro de una misma investigación.

3.2. Tipo de investigación

La investigación fue de tipo descriptiva y documental ajustándose a una correcta relación entre el enfoque y el diseño de la investigación, además porque cada una de las variables se midió para dar a conocer la importancia del control de las operaciones, así como su incidencia en los resultados de la empresa.

3.2.1. Investigación descriptiva

El actual proyecto empleó el estudio descriptivo, proceso que ayudó a descubrir las características o propiedades de la población. Entonces a la investigación descriptiva permitió describir los datos logrando un impacto en las personas. Tuvo como objetivo llegar a conocer costumbres, actitudes y situaciones más relevantes mediante la descripción de sus actividades. Lo que indicó que no existen limitaciones en la recopilación de información para identificar las relaciones que tienen las variables de esta investigación describiendo que impacto tuvieron en las situaciones reales.

En las Compañías de Transporte Escolar e Institucional se evidenció la deficiencia en los procesos de registro y control contable, y en esta investigación se obtuvo información considerable del sistema de control de las operaciones de varias empresas, obtenida por medio de entrevista a ejecutivos que están relacionados con el área de operaciones de Compañías de Transporte Escolar e Institucional.

Para esta investigación fue necesario indicar la influencia que puede tener el sistema de control interno, por medio de la observación se pudo determinar que incide en las operaciones de las empresas.

3.2.2. Investigación documental

Este proyecto tiene como base la investigación documental, debido a que se utilizaron diversos datos tomados de la empresa. Además, se tomó la opción de utilizar fuentes de información disponible en entidades de control lo que permitió la discusión sobre los temas que surgen en las Empresas de Transporte Escolar e Institucional y que sirvieron de referencia para este proyecto de sistema de control de las operaciones.

3.3. Población

La población fueron 14 empresas según los datos de Autoridad de Tránsito Mancomunada Centro Guayas - EP (2018) se emitió Títulos Habilitantes de Transporte Público y Comercial Es decir, varias entidades que cuenten como actividad principal Transporte Escolar e Institucional, localizadas en el cantón Daule, y cuentan con el personal de gerentes, administradores financieros y contadores.

Tabla 1

Total, de transportes Escolares Institucional con título habilitantes en el cantón Daule

Cantón	Modalidad de transporte	Cantidad
Daule	Escolar Institucional	14
Total		14

Fuente: (Autoridad de Tránsito Mancomunada Centro Guayas - EP , 2018)

Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 2

Población de la investigación

N°	Operadoras	Cantidad
1	Compañía de Transporte Escolar e Institucional EXPRESS DAULE TRANSPEREX S.A.	1
2	Transporte Personal y Escolar Adrián Valdez TRANSPEREXVALDEZ S.A.	1
3	Compañía de Transporte Escolar e Institucional JNIGON S.A.	1
4	Compañía de Transporte Escolar e Institucional JORPAN TRANS JPAN S.A.	1
5	Compañía de Transporte Escolar e Institucional TRANSEMMANUEL S.A.	1
6	Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule Peñaherrera y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.	1
7	Servicio de Transporte FRANCO AULESTIA FRANCTRANSP S.A.	1
8	Transporte Escolar e Institucional Herdoiza Peña TEIHP S.A.	1
9	Compañía de Expreso Escolar e Institucional Raúl Arreaga RAULARREGA S.A.	1
10	Transp Huanga TRANSPHUANGA S.A.	1
11	Compañía de transporte escolar e institucional del cantón Daule ALFAEXPRESS S.A.	1
12	Transporte Escolar e Institucional Daule Expres S.A.	1
13	Transporte Escolar e Institucional SHEY&JAV S.A.	1
14	EXPRESSJULHINO S.A.	1
	Total	14

Fuente: (ATM Centro Guayas, 2017)

Elaborado por: Guerrero (2021)

3.4. Muestra

La muestra fue no probabilística, a conveniencia del investigador. Del grupo de compañías habilitadas en el cantón Daule se escogió cuatro empresas de Transporte Escolar e

Institucional Daule Express, TransexpresDaup, RaulArrega S.A., y TransEmmanuel S.A., de quienes se presenta una ficha de observación. Además, los funcionarios de estas empresas mediante la técnica de entrevista y encuesta aportaron en la investigación con información relevante sobre la problemática investigada.

Tabla 3

Descripción de la muestra de la investigación

Técnicas	Instrumento	Participantes
Entrevista	Formulario	Gerente General-Daule Express
		Gerente General-TransexpresDaup
		Gerente General- RaulArrega S.A.
		Gerente General-TransEmmanuel
Encuesta	Cuestionario	Jefes de logística General-Daule Express
		choferes TransexpresDaup
		choferes Arreaga
		asistentes de ruta TransEmmanuel
Total		

Elaborado por: Guerrero (2021)

3.5. Métodos y Técnicas de investigación

3.5.1. Método de investigación

El método utilizado en la investigación fue el analítico e inductivo. Según Jiménez (2022) “El método analítico se refiere al análisis de las cosas o de los fenómenos por tanto el método analítico comienza con el todo de un fenómeno y lo separa parte por parte” (p. 1). Se revisaron las asignaciones y controles de rutas por cada unidad de transporte, además se realizaron entrevistas, encuestas a los gerentes y contadores.

Para el autor Gómez (2012) los métodos inductivos son “procedimientos que van de lo individual a lo general, además de ser sistematizados, que, a partir de resultados particulares, intentan encontrar posibles relaciones que lo fundamenten” (p. 14). Mediante este método se pudo identificar la problemática planteada con el control de las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional, se obtuvo información relevante como evidencia que al analizarla permitió la redacción de las respectivas conclusiones.

Tabla 4

Fases del método inductivo

Observación	Clasificación de los hechos	Evidencia de la clasificación de los hechos
Análisis de la causa del problema de investigación Se usaron instrumentos de medición como encuestas y entrevistas.	Se efectuaron los puntos positivos y negativos de los entrevistados, y se tabularon las encuestas.	Se evidenció la falta de seguimiento de los controles y soportes en las asignaciones de rutas.

Elaborado por: Guerrero (2021)

3.5.2. Técnicas de investigación

Las técnicas que se usaron en la investigación fueron; revisión documental, observación directa, entrevistas y encuestas.

3.5.2.1. Revisión documental.

Esta fue la técnica de consulta que se usó para el desarrollo de la parte conceptual de la investigación. De ahí que se recopilará información de diversos autores para la elaboración de la estructura razonable, hipotética y metodológica, además de ofrecer el acceso para investigar que servirá al momento de hacer un análisis dependiente de los resultados, lo que permitirá fundamentar este trabajo y tener la opción a necesitar elaborar la propuesta de un sistema de control para mejorar el objeto de esta investigación (ver anexo 1).

3.5.2.2. La observación directa.

Mediante este Instrumento se permitió observar de manera amplia todo el proceso de las actividades financieras de las empresas seleccionadas para la muestra, y todas las características que rodean a este sector de servicio de Transporte Escolar e Institucional para su respectivo análisis de los ingresos y gastos incurridos durante su función.

3.5.2.3. La entrevista.

Se seleccionó esta técnica de investigación social, que tiene por objeto la recolección de datos o información. No es opuesta a la observación, e incluso puede ser complementaria cuando existen aspectos o rasgos de la conducta o del comportamiento social que es imposible notar desde fuera.

Con esta técnica se pudo recaudar información precisa de los procesos y actividades que se aplicó a expertos en el área como son los Gerentes logísticos con años de experiencia, con la finalidad de obtener información notable del control de las operaciones en la empresa.

3.5.2.4. La encuesta.

Es una herramienta, que otorga datos exactos para las Compañías de Transporte Escolar e Institucional las cuales están dentro de la muestra, concernientes a un tema respectivo que tanto sus criterios como cualidades son capaces de transformarse con el tiempo. Es de los métodos más utilizados, por medio de esto se recopiló la mayor parte de información acerca del asunto expuesto, así gracias a los criterios se pudo entender lo que afecta a un sector específico que fue la base del estudio.

Para la elaboración de este trabajo, la encuesta fue efectuada a jefes de logística, choferes y asistentes de ruta que están directamente relacionados con las operaciones de Transporte Institucional y Escolar. Con el fin de obtener datos basado en las variables tanto dependiente “Operaciones Organizacionales” como independiente “Sistemas de control”.

3.6. Instrumento de investigación

3.6.1. El cuestionario

Este es sin duda el más utilizado para recolectar información, tanto en la investigación cuantitativa como en la cualitativa. Se usó este instrumento porque permitió observar como se viene desarrollando el flujo de información, para formular las entrevistas se elaboran preguntas abiertas que permitieron al sujeto entrevistado responder con toda amplitud y sin cortapisas, las que después fue aplicadas al personal con cargos de Gerente, Administrador Financiero y Contador, de Compañías de Transporte Escolar e Institucional.

3.6.2. El formulario de Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)

En el proyecto investigativo se efectuó la implementación del debido formulario SGS para la Entidad de Transporte Instituciones y Escolar TRANSEMMANUEL S.A., archivo que sirve para autenticar los requisitos que pide la norma ISO de la organización.

Gracias a este certificado, la organización fue capaz de hacer una correcta gestión en la operación y manejo del lugar, la manipulación de los dispositivos, la higiene y entrenamiento

personal, desinfección y limpieza. (ver anexo 7).

3.7. Análisis, interpretación de resultados

3.7.1. Análisis de las entrevistas realizadas

En esta investigación se entrevistaron a 4 gerentes de las compañías de transporte escolar e institucional.

Tabla 5

Resultado de las entrevistas

Preguntas	Entrevista 1	Entrevista 2	Entrevista 3	Entrevista 4	Resumen
1. ¿Qué clases de controles posee para monitorear las operaciones?	Libro banco, facturaciones, cuentas por cobrar: en libro bancos se ingresa cada semana unas dos veces a la semana y se revisa los cheques girados y pagos, se verifica las transferencias que se han realizado a que factura corresponde; donde se compara con las cuentas por cobrar. Nuestros socios y accionistas cuentan por ser una compañía pequeña darles trabajo y tener control de las rutas que se realizan.	No poseo	Pocas veces	No realiza controles debido a que es una compañía nueva formada	El control operacional no es aplicado por todas las compañías involucradas, lo que les perjudica en lo financiero.
2. ¿Cada cuánto tiempo usted evalúa los procesos de las operaciones?	Cada 15 días nuestra facturación, son rutas que se hacen en horario rotativo las 24 horas y se factura cada 15 días. Y a su vez los pagos a los socios. Nuestra compañía no cuenta con una cuota administrativa. Aquí la cooperación que se aporta es de lo que cada accionista que factura cada 15 se le retiene el 3 por ciento para la compañía.	Cuando necesito	Cuando necesito	Ninguno	La evaluación a los procesos operacionales no son los correctos, los están efectuando según les convenga momentáneamente.
3. ¿Usted posee un sistema informático que le permita controlar las operaciones?	Si tenemos un programa facturación electrónica que nos dan el reporte de facturas diarias, semanales o mensuales. Como también registramos todos los gastos efectuados con las retenciones y pagos y nos terminamos de ayudar también con el Microsoft.	No	No	Excel no más	Los procesos internos aún no son monitoreados en su totalidad mediante sistema informáticos lo que debilita el control de facturación.
4. ¿Sabe si la rentabilidad de la empresa se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo?	Si la empresa fue creada en el 2017, pero no se podía operar más hasta el 2019 que la ATM DE DAULE genero el permiso de operación así que desde exactamente 2020 comenzamos con nuestras operaciones. Antes nuestros propietarios trabajaban en forma natural ahora ya legalmente con permiso de operaciones.	Al momento no	Al momento no por el problema COVID	Si a pesar de la pandemia podemos continuar y seguir creciendo, veo oportunidad de mercado. Pero porcentaje medido no	Al parecer muchas de estas compañías tenían más clientes como expreso escolar que como transporte de personal institucional. Por la pandemia y el cierre de las instituciones educativas, las rentabilidades decrecieron.
5. ¿Cuenta la empresa con un sistema de control interno que permita el cumplimiento de los objetivos?	Sí, es una compañía pequeña que hoy en día está aumentando una unidad por año y ese objetivo a pesar de la pandemia ha seguido aumentando hoy en día tenemos 3 unidades. Que está en proyección de compra 2 más.	No	Al momento hace un año no	No solo contamos con operaciones que son los choferes y administrativos que son	En las compañías no existe sistema de control interno para el monitoreo de y cumplimiento de los objetivos.

				un asistente, el representante legal y yo 3 personas.	
6. ¿Usted posee información contable oportuna para tomar decisiones?	Sí. Nuestras cuentas y obligaciones son primordial para poder saber el paso a tomar. No únicamente el gerente toma decisión. Se reúne y contadora y los accionistas donde se ve todas las alternativas y se llega a la decisión.	Tengo que llamar a la contadora y a los socios	Si	No, solo Excel, la empresa tiene pocos años creada y la decisión la toma Raúl representante legal.	No todas las compañías a pesar de estar obligadas a llevar contabilidad cuentan con este recurso humano de gran utilidad interna.
7. ¿Qué factores influyen en el crecimiento en la empresa?	Estamos considerados por colocarnos la camisa de la compañía que nos contrata. Nos ponemos en el papel de empleados donde yo salgo de mi trabajo de 8 a 10 horas y deseo ir en un vehículo que tenga la comodidad de llegar hasta mi casa. Con asientos confort y un ambiente agradable. Con eso nos garantizamos el crecimiento que nos recomienda en otra compañía.	La economía actual	La economía	Por ahora están enfocados en empresas privadas, ya que no hay clases no pueden continuar.	Para el crecimiento, los factores que incluyen son; la puntualidad, comodidad y seguridad del usuario, considerando además la economía.
8. ¿Cuáles son los factores que influyen en la rentabilidad de la compañía?	Precios. Precios en el valor de la ruta es verdad que ahora con la subida del Diesel no se puede subir los precios, pero estamos en un precio razonable para poder seguir laborando. En un promedio de 45 a 50 minutos una ruta está un valor de 15 dólares. Servicio amabilidad de nuestros conductores en el momento de traslado donde los empleados tenga la confianza de decir amigo puede parar esta farmacia necesito esta pastilla.	La economía Fuentes de trabajo	La economía y COVID-19	La parte económica estamos limitados ahora por el COVID-19.	Como factores influyentes está el precio de la gasolina que todos los meses cambia y limita sus costos.
9. ¿La empresa para poder adquirir unidades utiliza recursos propios o de terceros y a que términos?	Propios, y terceros. Terceros porque financiamos con la banca privada. Al interés que está el mercado. Cada socio ingresa con un vehículo que ve la manera de financiar bien sea con préstamos de banco privado o públicos.	Bancos	Financieras, bancos a las tasas que este.	Tanto de los socios como la compañía crédito privado.	En la banca privada las compañías se están apoyando para financiarse.
10. ¿Considera Usted que se están aplicando correctamente los procesos y normas contables, laborales, tributarias?	Dentro de lo normal sí. Estamos hasta el momento dentro lo que manda las leyes tributarias.	Cumpliendo SRI declaraciones	Si	SI porque las declaraciones las realizó a tiempo.	Las compañías de transporte si están cumpliendo con la declaración de sus impuestos. Lo que les beneficia para ser sujeto a créditos financieros.
11. ¿Cree usted que es necesario proponer un sistema de control interno para mejorar la rentabilidad en la compañía?	Si, por que deseo ir creciendo y cada vez necesito más conocimientos para que mi compañía no fracase.	SI	Si	No por la pandemia y no hay mucho movimiento.	Muchas de las compañías si están de acuerdo con la propuesta de un sistema de control interno para mejorar la rentabilidad.

Elaborado por: Guerrero (2021)

3.7.1.1. Conclusión de las entrevistas

De acuerdo con las respuestas de las autoridades de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional entrevistadas, se puede apreciar los escasos de controles que poseen para monitorear las operaciones debido a que en una no poseen, otro mencionó que lo ejecutan pocas veces y existe otra que al parecer por estar poco tiempo en esta actividad aún no proceden con este control.

Solo en una de ellas se expresó que ellos hacen este proceso una o dos veces por semana en los que incluyen el ingreso de Libro banco, facturaciones, cuentas por cobrar, y se revisa los cheques girados y pagos, se verifica las transferencias que se han efectuado a que factura corresponde.

En cuanto a la evaluación de procesos de las operaciones dos de estas empresas únicamente lo hacen cuando creen necesario, una no lo hace, por lo contrario, solo en una de ellas dicen hacerlo cada 15 días.

La mitad de ellas no cuentan con un sistema informático con lo cual controlen sus operaciones, una menciona usar Microsoft Excel que, si ayuda, pero con la ayuda de un sistema de control les permitirá tener automatizado todos los procesos de operación.

Mediante las entrevistas se evidenció la ausencia de instrumentos de control, lo que no ha permitido en estas organizaciones la adecuada administración.

Como lo indican las entrevistas se ha demostrado que los responsables de la organización tienen poca información sobre lo que deben cumplirse dentro de ellas de acuerdo a su categoría y los peligros que puede causar cuando no se toman las mejores decisiones.

El proceso actual de control y monitores de sus operaciones no es el adecuado debido a que no hay un registro que verifique y evalúe las cuentas por cobrar y las cuentas por pagar. Es por esta razón que la rentabilidad de estas compañías de servicio de transporte escolar e institucional se ven disminuidas o tienen fugas de valores que no se proceden a justificar.

Al existir un sistema de control de las operaciones en la administración de estas organizaciones se permitirá evaluar y satisfacer la eficiencia, eficacia, razonabilidad, oportunidad y confiabilidad en la protección y seguridad de sus bienes, gracias a información contable oportuna para tomar decisiones que les ayudará a controlar el desarrollo de sus actividades, operaciones y resultados financieros que asegurará el crecimiento necesario para

competir en el mercado y por ende el cumplimiento de objetivos económicos que se establezcan para este fin.

3.7.1.2. Análisis de las empresas de transporte escolar e institucional

A continuación, se detalla la información de la empresa Transemmanuel que fue seleccionada por la apertura de la información.

3.7.1.3. Quienes son

La compañía en su corta trayectoria ha adoptado como cultura organizacional la seguridad y el cumplimiento con los servicios comprometidos a cada uno de los clientes donde la mejor carta de recomendación son sus testimonios.

3.7.1.4. Filosofía de trabajo

La filosofía del trabajo es prestar un servicio especializado y de esta forma atender sus requerimientos. Los procesos y servicios son de calidad y trayectoria ofreciendo la mejor garantía de excelencia y confiabilidad.

3.7.1.5. Misión

Se indica en su misión ser un sistema de transporte de oportunidad, calidad y excelencia, centrado en la satisfacción de las necesidades de los clientes. Ofreciendo a los usuarios respuestas claras de distribución novedosas, motivadas por el trabajo, donde la complacencia de los clientes es la real medida para la calidad.

3.7.1.6. Visión

Se expresa en su visión superar las expectativas de los clientes al diferenciarse por la calidad de las flotas, segura, confiable, eficiente y satisfactoria tanto para los operadores como para los usuarios. Las relaciones preestablecidas y la provisión de los servicios. La marca está en constante esfuerzo para entregar un trabajo serio, garantizando la eficiencia en los procesos de transporte.

3.7.1.7. Valores Organizacionales

Eficiencia, Honestidad, Compromiso, Confidencialidad.

3.7.1.8. Organigrama actual de la compañía Transemmanuel S.A.

A continuación, en la Figura 2 se muestra el organigrama empresarial actual de la compañía donde también se indica el personal que pertenece al departamento de Operaciones.

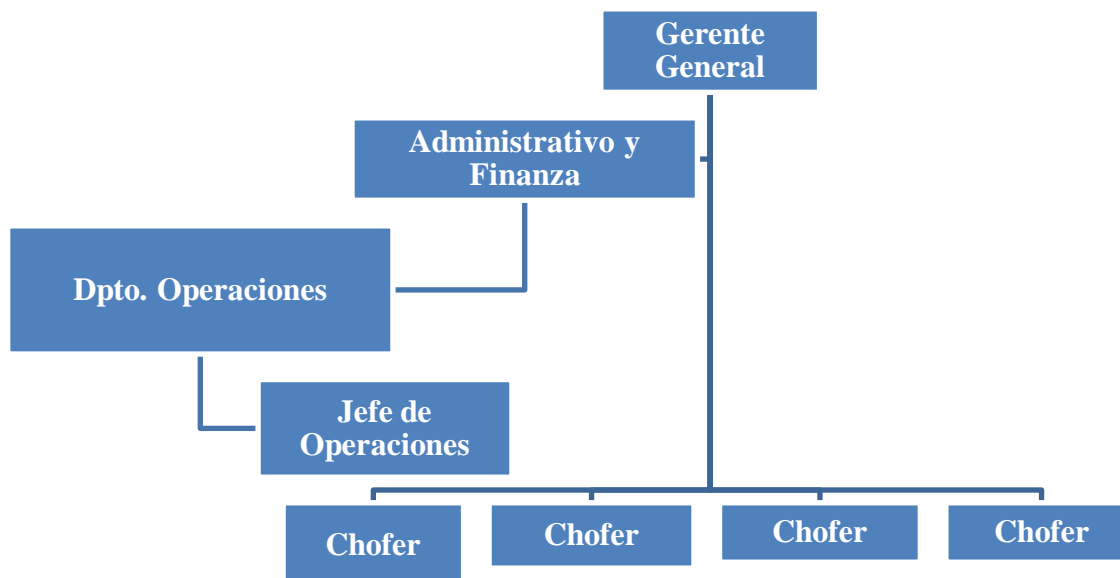


Figura 2 Organigrama Actual compañía de Transporte Escolar e Institucional Transemmanuel S.A.

Elaborado por: Guerrero (2021)

3.7.1.9. Descripción de los servicios de la compañía.

Las líneas del negocio en la Compañía Transemmanuel S.A., están divididas en varios puntos como son:

- Transporte Escolar
- Transporte Institucional

3.7.1.10. Transporte Escolar.

La Compañía Transemmanuel S.A. cuenta con amplia experiencia y conocimiento en logística y traslado de estudiantes desde el centro educativo hacia sus respectivos hogares.

Contamos con conductores capacitados en sus rutas y un excelente respeto a los alumnos, por lo que, de esta forma se crea confianza en cada padre de familia; además, se realiza diseños de recorridos escolares que brindan mayor seguridad y agilidad.

Capacitar permanentemente al capital humano, para seguridad de los pasajeros, y prepararlos para dar un trato cordial y generar confianza con cada uno de nuestros usuarios.

3.7.1.11. Transporte Institucional.

Uno de los servicios de mayor importancia con los clientes de organizaciones líderes en sus zonas, lo que hace posible saber la necesidad de estos, y otorgar un trato especializado y eficiente a precios adecuados a sus presupuestos. (TransEmmanuel S.A., 2020)

Se ofrecen estos servicios:

- Rutas diarias de personal
- Movilización de ejecutivos, administrativos y operarios de organizaciones
- Traslado de profesores y directivos
- Servicios para efectuar ferias, reuniones, celebraciones o convenciones.
- Traslados para la correcta capacitación de los directivos y trabajadores a los cursos.

Ponerse en contacto con el departamento de diseño de rutas para el movimiento de trabajadores a los respectivos centros de trabajo, se efectuará un estudio especializado sobre las diversas probabilidades de una organización, dándoles un presupuesto acorde a lo que necesiten, esto les posibilitará hacer algún cambio para mejorar el servicio.

3.7.1.12. Situación actual.

La Compañía Transemmanuel S.A. empezó su actividad comercial en el 2017. A pesar de la crisis económica que se está viviendo en la actualidad como el confinamiento por el COVID-19, la situación económica de la empresa es estable, debido a que cuenta con la fidelización de clientes como empresas prestigiosas; una distribuidora farmacéutica que por motivos de la pandemia se puso a trabajar al 100% en conjunto con la Prefectura del Guayas, y una exportadora de frutas. Empresas que trabajan los 365 días al año, y que formaron parte de la estrategia económica de la Compañía para poder solventar los costos que se incurrieron en tiempos de pandemia.

3.7.1.13.Situación contable de la empresa

En cuanto a la situación contable, la empresa a pesar del tiempo de pandemia desde marzo 2020 si registra sus operaciones comerciales hasta la actualidad. Con su operación como contribuyente obligado a llevar contabilidad bajo la razón social de “Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel Transemmanuel S.A.”, con declaraciones 104 del IVA, declaración 103 de la retención y balance general. En los anexos se puede observar el certificado SRI, certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal, calificación SGS, certificado aprobación Reglamento Interno Transemmanuel S.A. y certificado aprobación RHS Transemmanuel S.A.

3.7.1.14.Descripción de las actividades críticas

En la Compañía Transemmanuel S.A. se ha detectado como actividades críticas a la asignación de rutas, de unidades y clientes.

Las principales actividades críticas son:

- Asignación de rutas
- Asignación de unidades
- Asignación de clientes

A continuación, se detallan con profundidad:

La Asignación de rutas: en la compañía se la dirige de acuerdo al personal, en la actualidad cada unidad se traslada a circular con el 70% de aforo en pasajeros por orden del Centro de Operaciones de Emergencias (COE) nacional. Se coge de la lista del personal que facilita el Departamento de Recursos Humanos y se arma las rutas considerando también los sectores. Se cuenta con ruta lineal que es en turnos de 6:00 am el ingreso y salida 11:00 am. El segundo turno ingresa 4:00 pm con salida a las 2:00 am. en servicio por ser de madrugada puerta a puerta hasta su domicilio.

La Asignación de unidades: Las unidades con la que cuenta la compañía son a diésel desde el 2018 exoneradas, el promedio de ruta que se considera por parte del costo del combustible recorre de 15 a máximo 30 km, para poder solventar el problema actual del alza de combustible. En el 2021 se ha adquirido una nueva unidad. Todas las unidades cuentan con los estándares de funcionamiento de acuerdo a la COE nacional.

La Asignación de clientes: Los clientes por lo general llegan por la publicidad que se visualiza en la página web de la compañía, o son referidos de otros clientes que han adquirido nuestro servicio y han experimentado el buen trato y puntualidad de la compañía. Cuando hay la reunión entre los administradores de Transemmanuel S.A. con la empresa que solicita el servicio de transporte escolar o institucional, lo que se les pide es las direcciones de los trabajadores. Información con la que se hace la parte de las rutas, se direcciona en estos recorridos unidades para el norte, sur, este y oeste considerando que el kilometraje no pase de 50km. En la compañía ha tocado reducir el kilometraje por el alza del combustible Diesel. Por la demanda si hay un cliente a 70 o 60 km se lo coge para que las unidades no se queden sin trabajar, hay socios que conocen más el norte y otros conocen más el sur se los tiene especificados y con esa referencia se les va asignando con un aforo de máximo 10 personas a pesar de que la capacidad de las furgonetas es de 17 personas.

3.7.1.15. Análisis de rutas lineales, puerta a puerta y especiales

Tabla 6

Asignación de rutas lineales de la quincena de septiembre del 2021

Ruta de cde de la quincena de septiembre 2021																						
Unidades	Choferes	Detalle	Mier. 1	Jue. 2	Vier. 3	Sáb. 4	Dom. 5	Lun. 6	Mar. 7	Mier. 8	Jueves 9	Vier. 10	Sáb. 11	Dom. 12	Lun 13	Mar. 14	Mier. 15	Total	KM	P.U	Valor pagar	Km día
1	Omar	Trinitaria- vía Daule km 19,5	3	3	3		2	3	3	4	4	4		3	4	4	3	43	1259	13,00	559,00	29,27
2	Jorge	Vía Daule km 1 1/2 - km 19,5	3	3	3		1	3	3	3	3	3		3	3	3	3	37	617,9	13,00	481,00	16,7
3	Ketty	Rotonda - vía Daule km 19,5	3	3	3	1	2	3	3	4	3	4		3	4	3	3	42	663,6	13,00	546,00	15,8
4	Lupe	Portete - km 19,5	2	2	2		2	2	2	3	3	3	1	2	3	3	2	32	764,8	13,00	416,00	23,9
5	Javier	Duran - km 19,5	3	3	3	1	3	3	3	4	4	4		1	3	3	2	40	1176	13,00	520,00	29,4
6	Walter	Aurora- km 19,5	2	3	3		3	2	2	3	3	4	1	3	3	3	3	38	638,4	13,00	494,00	16,8
7	Vinicio	Entrada 8 - km 19,5	4	3	4		4	4	5	3	1	2		2	3	4	3	42	525	13,00	546,00	12,5
8	Luis	Argentina -19,5	2	2	2		3	2	1	2	3	1		2	1	2	1	24	691,2	13,00	312,00	28,8

Elaborado por: Guerrero (2021)

Estas son rutas lineales en la que se ven reflejadas cada una de las unidades y cuantas vueltas diarias han realizado. Por ser una empresa rotativa el cliente que es una distribuidora farmacéutica, las rutas lineales son en horarios de 7 am hasta las 18: 00 pm.

Tabla 7

Rutas lineales por día y kilometraje, de la quincena de septiembre del 2021

Ruta de la quincena de septiembre 2021																		
Unidades	Choferes	Detalle	Días=>1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Suman
1	Omar	Trinitaria- vía Daule km 19.5	3	3	3		2	3	3	4	4	4		3	4	4	3	43
			87.81	87.81	87.81	0	58.54	87.81	87.81	117.08	117.08	117.08	0	87.81	117.08	117.08	87.81	1258.61
2	Jorge	Vía Daule km 1 1/2 - km 19.5	3	3	3		1	3	3	3	3	3		3	3	3	3	37
			50.1	50.1	50.1	0	16.7	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1	0	50.1	50.1	50.1	50.1	617.9
3	Ketty	Rotonda - vía Daule km 19.5	3	3	3	1	2	3	3	4	3	4		3	4	3	3	42
			47.4	47.4	47.4	15.8	31.6	47.4	47.4	63.2	47.4	63.2	0	47.4	63.2	47.4	47.4	663.6
4	Lupe	Portete - km 19.5	2	2	2		2	2	2	3	3	3	1	2	3	3	2	32
			47.8	47.8	47.8		47.8	47.8	47.8	71.7	71.7	71.7	23.9	47.8	71.7	71.7	47.8	764.8
5	Javier	Duran - km 19.5	3	3	3	1	3	3	3	4	4	4		1	3	3	2	40
			88.2	88.2	88.2	29.4	88.2	88.2	88.2	117.6	117.6	117.6	0	29.4	88.2	88.2	58.8	1176
6	Walter	Aurora- km 19.5	2	3	3		3	2	2	3	3	4	1	3	3	3	3	38
			33.6	50.4	50.4	0	50.4	33.6	33.6	50.4	50.4	67.2	16.8	50.4	50.4	50.4	50.4	638.4
7	Vinicio	Entrada 8 - km 19.5	4	3	4		4	4	5	3	1	2		2	3	4	3	42
			50	37.5	50	0	50	50	62.5	37.5	12.5	25	0	25	37.5	50	37.5	525
8	Luis	Argentina - 19.5	2	2	2		3	2	1	2	3	1		2	1	2	1	24
			57.6	57.6	57.6	0	86.4	57.6	28.8	57.6	86.4	28.8	0	57.6	28.8	57.6	28.8	691.2

Elaborado por: Guerrero (2021)

Se detalla las rutas lineales con los kilómetros que recorre cada unidad, estas son por vías principales y para las establecidas.

Tabla 8

Rutas puerta a puerta, de la quincena de septiembre del 2021

Puerta de cde de la quincena de septiembre 2021																					
Unidades	Choferes	Detalle	Mier. 1	Jue. 2	Vier. 3	Sab. 4	Dom. 5	Lunes 6	Martes 7	Mier. 8	Jue. 9	Vier. 10	Sab. 11	Dom. 12	Lunes 13	Martes 14	Mier. 15	Total	P.U	Valor pagar	Km día
1	Omar	Trinitaria- vía Daule km 19.5		1	1	1		1	1		1		1		1	1	1	10	25,00	250,00	189
2	Jorge	Vía Daule km 1 1/2 - km 19.5		1	1	1		1	1		1		1		1	1	1	10	25,00	250,00	189
3	Ketty	Rotonda - vía Daule km 19.5			1	1		1	1				1				1	6	25,00	150,00	190
4	Lupe	Portete - km 19.5		1	1	1		1	1		1		1		1	1	1	10	25,00	250,00	190
5	Javier	Duran - km 19.5		1		1		1			1		1				1	6	25,00	150,00	190
6	Walter	Aurora- km 19.5		1	1	1		1	1		1				1	1	1	9	25,00	225,00	190
7	Vinicio	Entrada 8 - km 19.5		1	1	1		1	1		1		1		1	1	1	10	25,00	250,00	188.5
8	Luis	Argentina -19.5		1	1	1		1	1				1		1	1	2	10	25,00	250,00	189

Elaborado por: Guerrero (2021)

Son rutas puerta a puerta, sus horarios son de 9 pm. hasta las 6 am., las rutas lineales llamadas puerta a puerta proceden en el que cada usuario los deja en la puerta de su casa lo que tiene un valor de 25 dólares.

Tabla 9

Rutas puerta a puerta por día y kilómetro, de la quincena de septiembre del 2021

Puerta de la quincena de septiembre 2021																		
Unidades	Choferes	Detalle	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Suman
1	Omar	Trinitaria- vía Daule km 19.5	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	10
			20	20	20	0	20	20	0	20	0	20	0	20	20	20	20	190
2	Jorge	Vía Daule km 1 1/2 - km 19.5	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	10
			18	18	18	0	18	18	0	18	0	18	0	18	18	18	18	189
3	Ketty	Rotonda - vía Daule km 19.5	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	6
			0	18	18	0	18	18	0	0	0	18	0	0	0	18	18	192
4	Lupe	Portete - km 19.5	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	10
			19	19	19	0	19	19	0	19	0	19	0	19	19	19	19	189
5	Javier	Duran - km 19.5	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	6
			20	0	20	0	20	0	0	20	0	20	0	0	0	20	20	190
6	Walter	Aurora- km 19.5	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	9
			20	20	20	0	20	20	0	20	0	0	0	20	20	20	20	189
7	Vinicio	Entrada 8 - km 19.5	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	10
			19	19	19	0	19	19	0	19	0	19	0	19	19	19	19	190
8	Luis	Argentina -19.5	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	2	10

Elaborado por; Guerrero (2021)

Estas rutas puerta a puerta, son de acuerdo al recorrido que han realizado por kilómetros por cada unidad de distancia, considerando el kilometraje desde la salida hasta la terminación del último usuario.

Tabla 10

Asignación de rutas especiales de la quincena de septiembre del 2021

Especial de CDE de la quincena de septiembre 2021																					
Unidades	Choferes	Detalle	Mier. 1	Jue. 2	Vier. 3	Sab. 4	Dom. 5	Lun. 6	Mar.7	Mier. 8	Jue. 9	Vier. 10	Sab. 11	Dom. 12	Lun. 13	Mar. 14	Mier. 15	Total	P.U	Valor pagar	Km día
1	Omar	Trinitaria- vía Daule km 19.5	1	1	1			1	1	2	1	2		1	1	1	1	14	15,00	210,00	20
2	Jorge	Vía Daule km 1 1/2 - km 19.5	3	3	3		3	3	3	4	1	4		3	3	3	3	39	15,00	585,00	49
3	Ketty	Rotonda - vía Daule km 19.5	1	1	1			1	1	1	1			1	1		1	10	15,00	150,00	20
4	Lupe	Portete - km 19.5										1		1				2	15,00	30,00	20
5	Javier	Duran - km 19.5									2	1						3	15,00	45,00	20
6	Walter	Aurora- km 19.5	1	3	2	1	3	2	3	3		1		3	3	3	2	30	15,00	450,00	20
7	Vinicio	Entrada 8 - km 19.5					1	1	1	1	2			2	1			9	15,00	135,00	20
8	Luis	Argentina -19.5	1					1	1	1								4	15,00	60,00	20
	Suman		7	8	7	1	7	9	10	12	7	9	0	11	9	7	7	111		1.665,00	190

Elaborado por: Guerrero (2021)

Las rutas especiales son en horarios de 19h00 a 20h00 se acercan un poco más al lugar de destino

Tabla 11

Rutas especiales por día y kilómetro, de la quincena de septiembre del 2021

			Ruta especial de la quincena de septiembre 2021															
Unidades	Choferes	Detalle	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Suman
1	Omar	Trinitaria- vía Daule km 19.5	1	1	1			1	1	2	1	2		1	1	1	1	14
			15	15	15	0	0	20	20	20	20	20	20	0	10	10	12	12
2	Jorge	Vía Daule km 1 1/2 - km 19.5	3	3	3		3	3	3	4	1	4		3	3	3	3	39
			20	20	20	0	20	20	10	14	12	12	0	10	10	12	10	190
3	Ketty	Rotonda - vía Daule km 19.5	1	1	1			1	1	1	1			1	1		1	10
			20	20	20	0	0	20	20	20	20	20	0	0	20	20	0	20
4	Lupe	Portete - km 19.5										1		1				2
				0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	19	0	0	0
5	Javier	Duran - km 19.5									2	1						3
			0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	20	0	0	0	0	0
6	Walter	Aurora- km 19.5	1	3	2	1	3	2	3	3		1		3	3	3	2	30
			20	20	10	20	10	14	12	16	0	14	0	16	12	14	10	190
7	Vinicio	Entrada 8 - km 19.5					1	1	1	1	2			2	1			9
			0	0	0	0	20	26	20	20	20	0	0	15	14	0	0	190
8	Luis	Argentina -19.5	1					1	1	1								4
			20	0	0	0	0	20	20	20	0	0	0	0	0	0	0	80

Elaborado por: Guerrero (2021)

Detalla los kilómetros que ha efectuado cada unidad.

3.7.1.16. Distribución Kilómetros por rutas mensuales

En la siguiente tabla se resumen los kilómetros generales de las asignaciones por rutas establecidas por el gerente de la compañía de Transporte Escolar e Institucional Transemmanuel S.A

Tabla 12

Kilómetros generales de asignaciones de las rutas

Unidades	Clientes	Rutas lineales mensuales	Rutas puerta a puerta mensuales	Rutas especiales mensuales	Km recorridos
1	1	86	20	28	11370
2	1	74	20	78	11372
3	1	84	12	20	11371
4	1	64	20	4	11370
5	1	80	12	6	11373
6	1	76	18	60	11371
7	1	84	20	18	11372
8	1	48	20	8	11370

Nota: Datos de las unidades y el servicio de las rutas. Adaptado de compañía Transemmanuel S.A

Elaborado por: Guerrero (2021)

En la tabla 9 de costos generales se presentan las 8 unidades disponibles para un cliente que tiene entradas y salidas rotativas que comienzan con horarios establecidos en el primer turno de 6 am a 11 am y el segundo de 4 pm a 2 am. debido a que es una distribuidora Farmacéutica que labora 24/7. En este caso se visualiza que la unidad 1 ha hecho 87 rutas lineales el valor de la ruta está a \$13, el valor de la ruta puerta a puerta está en \$25 y la ruta especial está en \$15. Están clasificadas por rutas lineales sectoriales que son las que van por vías principales en este caso antes de la propuesta tenían rutas que rodaban unos 40km a 50 km por ruta. El valor del transporte de puerta a puerta se la realiza en horarios de 9 pm a 2 am tiene un costo de \$13 en horario de madrugada a partir de las 9pm a 2am y la ruta especial a un costo de \$15.

Tabla 13

Clasificación de los costos

	Unidad	8 Unidades	Mensual	Anual
Llantas	55,83	446,62	446,62	5.359,45
Combustible	132,48	1.059,85	1.059,85	12.718,21
Lubricantes	176,64	1.413,13	1.413,13	16.957,62
Filtros	10,60	84,79	84,79	1.017,46
Aceite	45,93	367,42	367,42	4.408,98
Frenos	59,18	473,40	473,40	5.680,80
Mantenimiento	11,48	91,85	91,85	1.102,25
Conductores	377,18	3.017,47	3.017,47	36.209,60
Seguro	7,50	60,00	60,00	720,00
Depreciación de Vehículo	67,50	540,00	540,00	6.480,00
Rastreo satelital	86,55	692,44	692,44	8.309,23
Operaciones	94,30	754,37	754,37	9.052,40
		9.001,33	9.001,33	108.016,00

Nota: Datos de los costos operativos de las unidades. Adaptado de Compañía Transemmanuel S.A.

Elaborado por: Guerrero (2021)

En la tabla 10 se está especificando los gastos por unidad de cada vehículo y por el valor mensual de los 8 vehículos.

3.7.1.17. Análisis de los estados financieros

Tabla 14

Transemmanuel análisis del Estado de Resultados Integral de tendencia, 2019 y 2020

	AÑOS BASE			
	2018	2019	2020	2021
INGRESOS				
Ingresos por servicios	230.890,00	239.479,00	369.785,23	163.286,84
TOTAL INGRESOS	230.890,00	239.479,00	369.785,23	163.286,84
COSTOS				
Mano de obra relacionado a la actividad	57.000,00	60.789,00	64.870,00	45.262,00
Costos Relacionados a la actividad	83.332,00	73.870,00	82.598,00	55.554,00
Depreciaciones / Amortizaciones	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00
Total costos	147.532,00	141.859,00	154.668,00	108.016,00
Utilidad Bruta	83.358,00	97.620,00	215.117,23	55.270,84
%Margen Bruto	36%	41%	58%	34%
GASTOS				
Gastos Administrativos	32.790,00	35.509,00	48.860,00	21.170,00
Gastos de Ventas	11.090,00	11.796,00	28.120,00	7.824,00
Gastos financieros	920,00	1.290,00	1.623,00	1.812,00
Depreciaciones / Amortizaciones	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00
Total Gastos	46.300,00	50.095,00	80.103,00	32.306,00
Utilidad antes de impuestos (EBIT)	37.058,00	47.525,00	135.014,23	22.964,84
%Margen Operativo	16%	20%	37%	14%

Nota: Resultados de los dos últimos años. Fuente, Compañía Transemmanuel S.A.
Elaborado por: Guerrero (2021)

El análisis de estado financieros de años anteriores comparados refleja lo siguiente:

Ha tenido una buena aceptación en la actividad de servicios de transporte. En el 2018 la compañía comenzó a laborar ya con los permisos correspondiente se comenzó a facturar en el 2018 por lo que refleja una utilidad ya al año en el 2019 antes de impuesto de \$97.620,00 (Noventa y siete mil seiscientos veinte dólares) debido a que hubo mejor incremento en rutas.

En el 2020, \$215.117,23 (doscientos quince mil ciento diez y siete con 23/100 dólares un incremento del 100% muy debido que se trabajó con la distribuidora farmacéutica y por temporada de pandemia subió

3.7.2. Presentación de resultados de las encuestas realizadas

1 ¿La empresa cuenta con controles para monitorear las operaciones?

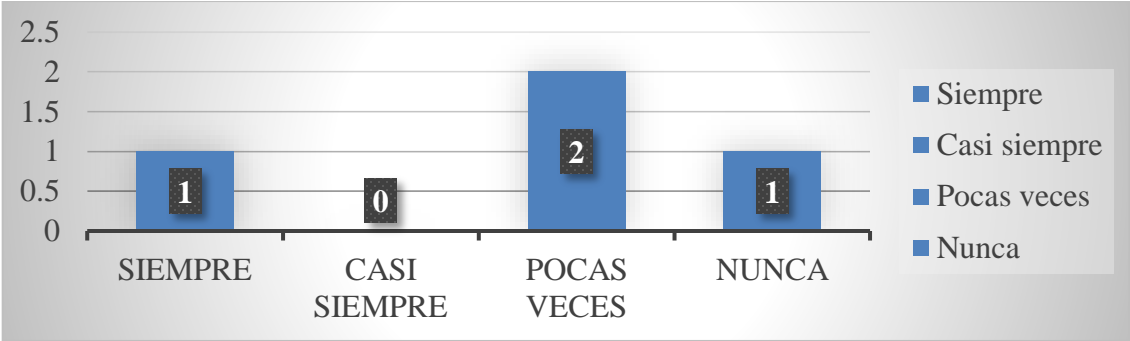


Figura 3 Controles para monitorear las operaciones

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Al realizar la encuesta a los 4 funcionarios de las empresas de Transporte Instituciones y Escolar el 50% mencionó que pocas veces la empresa contó con controles para monitorear las operaciones. Un 25% expresó que siempre y otro 25% que nunca.

2 ¿Se evalúan los procesos de las operaciones de la institución?



Figura 4 Evaluación de los procesos de las operaciones

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: De las personas que se encuestó el 50% dijo que siempre se evalúan los procesos de las operaciones de la institución que representan, el 25% expuso que casi siempre y otro 25% que nunca.

3 ¿La empresa cuenta con un sistema informático que le permita controlar las operaciones?

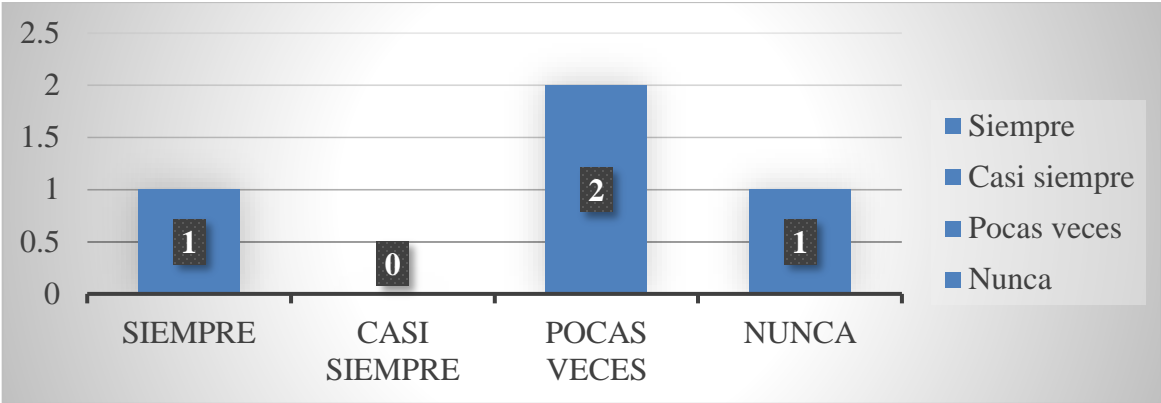


Figura 5 Sistema informático que le permita controlar las operaciones
Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: El 50% de los funcionarios encuestados manifestaron que la empresa cuenta con un sistema informático que le permite controlar las operaciones. Un 25% anuncio que casi siempre y otro 25% comento que nunca.

4 ¿Cree usted que el área operativa es la vulnerable de la empresa?

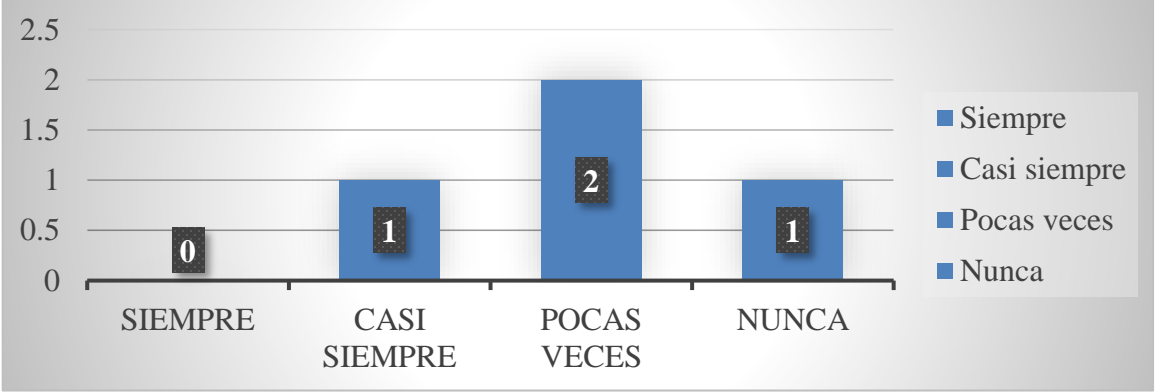


Figura 6 Área operativa vulnerable
Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Por otra parte, el 50% de los encuestados indicaron que pocas veces el área operativa es la vulnerable en la empresa. Además, el 25% expresó que casi siempre y otro 25% dijo que nunca.

5 ¿Se controlan las operaciones de las unidades?

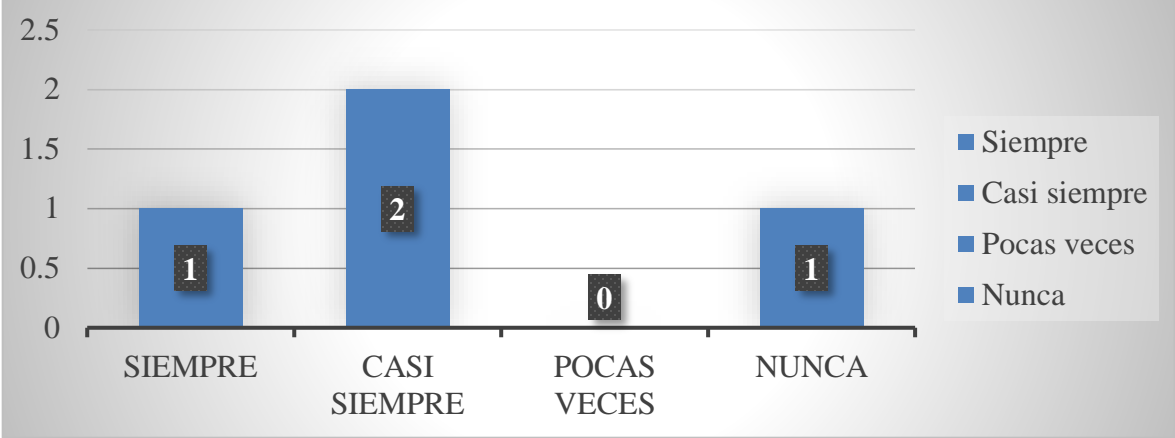


Figura 7 Control de las operaciones

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Con respecto a que si se controlan las operaciones de las unidades el 50% expresó que casi siempre. Otra parte, el 25% mencionó que nunca, pero otro 25% dijo que siempre.

6 ¿En las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes?

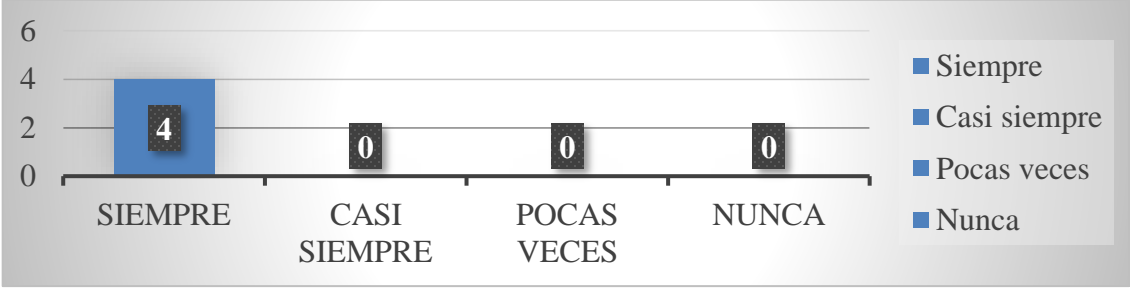


Figura 8 Protocolos de operatividad

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: En cuanto a si en las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes el 100% que equivale a todos los encuestados mencionaron que siempre.

7 ¿Cree que se cumple con las características que deben tener las unidades para su correcta operación?

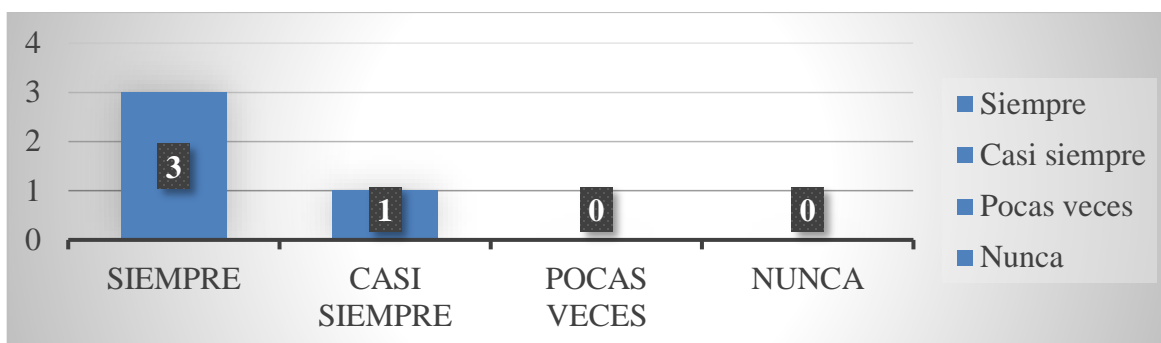


Figura 9 Se cumple con las características

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Del 100% de los encuestados el 75% manifestó que se cumple con las características que deben tener las unidades para su correcta operación, sin embargo, un 25% mencionó que casi siempre.

8 ¿Existen suficientes unidades para prestar sus servicios?

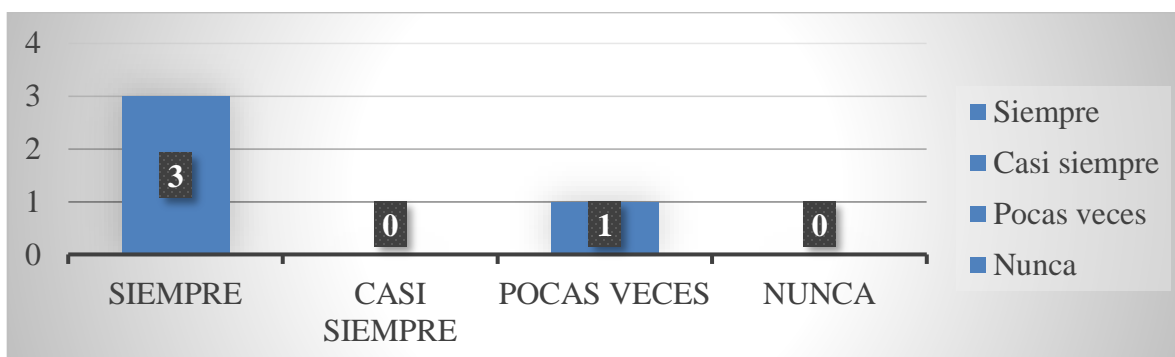


Figura 10 Unidades para prestar sus servicios

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: El 75% de los funcionarios encuestados expresaron que en las empresas que ellos representan, existen suficientes unidades para prestar sus servicios, en cambio hubo en el 25% una respuesta de pocas veces.

9 ¿Cree que el actual control de gestión con el que cuenta la empresa es el adecuado en lo referente a los servicios que se brinda a los diferentes clientes?

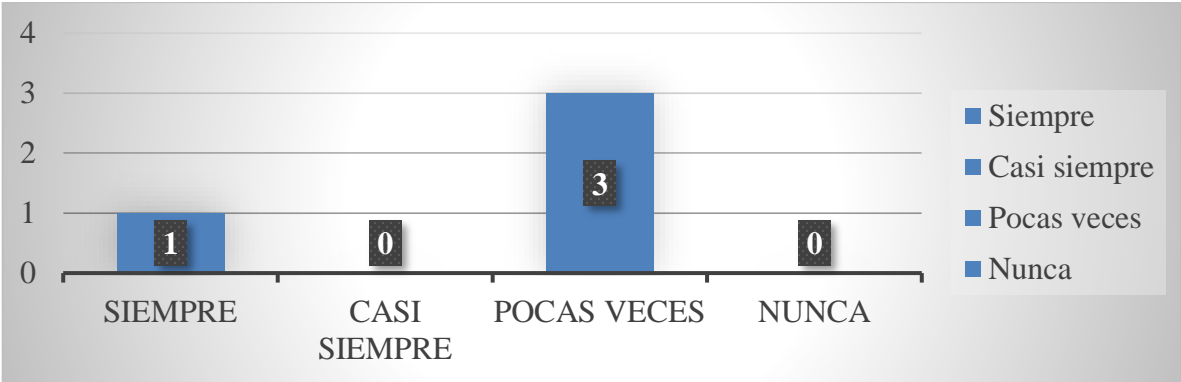


Figura 11 Adecuado control de gestión

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Pocas veces fue la respuesta del 75% de los encuestados al preguntarles, si piensan que el actual control de gestión con el que cuenta la empresa, es el adecuado en lo referente a los servicios que se brinda a los diferentes clientes. Solo el 25% mencionó que siempre.

10 ¿Cree que el cliente se siente satisfecho con los servicios que prestan?

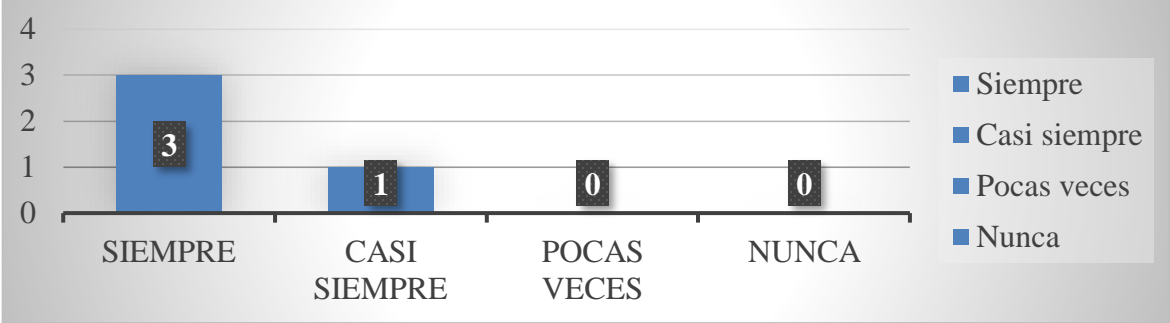


Figura 12 Cliente satisfecho con los servicios

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Se preguntó a los encuestados consideran que el cliente se siente satisfecho con los servicios que prestan las empresas que representan el 75% manifestó que siempre y el 25% expresó que casi siempre.

11 ¿Está usted de acuerdo con el control contable que se lleva en la compañía?

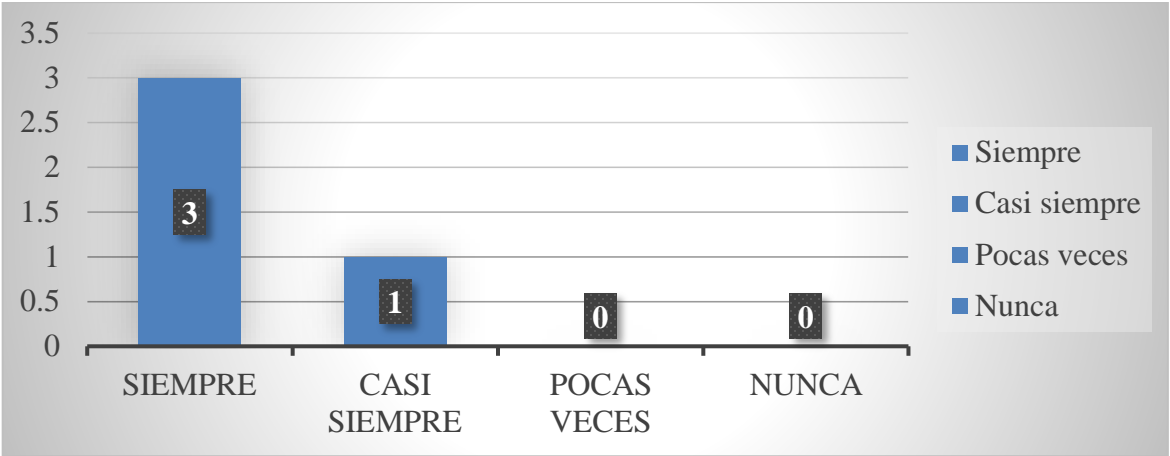


Figura 13 Control contable que se lleva en la compañía
Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Del 100% de los funcionarios que se encuestó el 75% expresó que están de acuerdo con el control contable que se lleva en la compañía y el 25% comentó que casi siempre.

12 ¿Cree usted que la empresa está cumpliendo con los objetivos planteados?

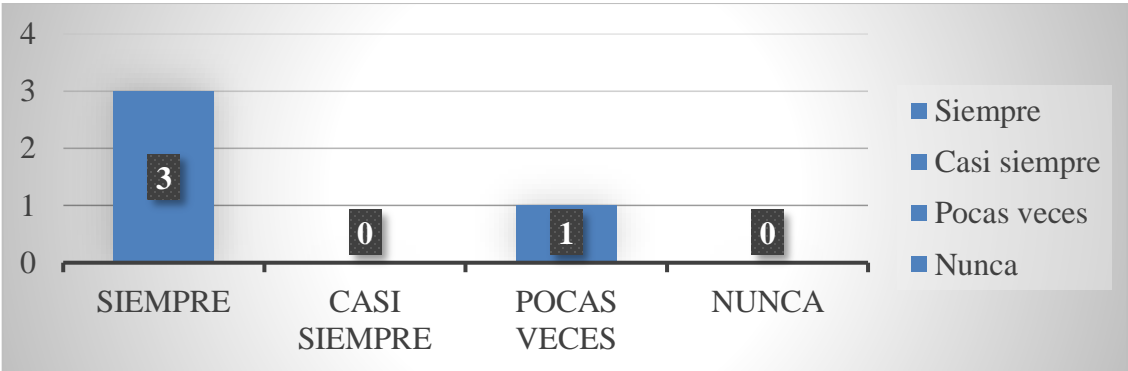


Figura 14 Objetivos planteados
Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Se preguntó a los funcionarios si ellos creen que la empresa está cumpliendo con los objetivos planteados el 75% expuso que siempre y el 25% opino que pocas veces.

13 ¿La rentabilidad de la empresa se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo?

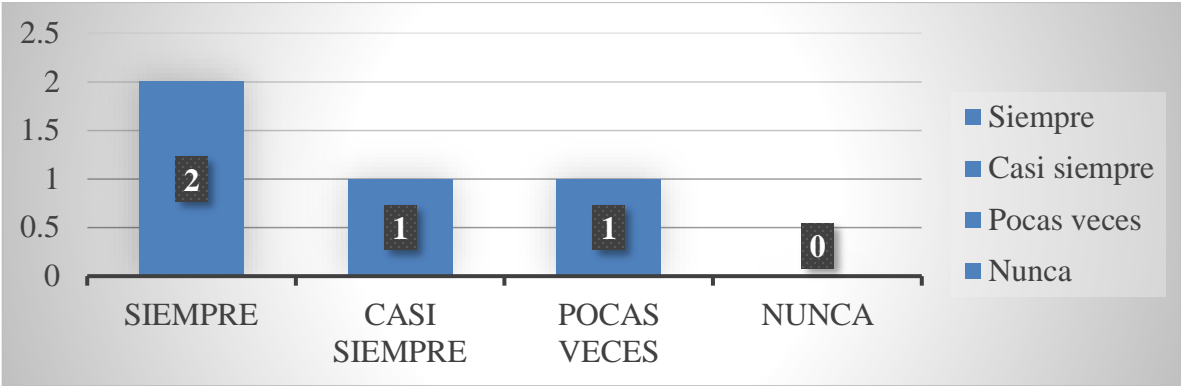


Figura 15 Situación que le permite seguir creciendo

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Del total de los representantes de las empresas, de la muestra el 50% manifestó que siempre la rentabilidad de la organización se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo. Mientras que el 25% mencionó que casi siempre y otro 25% expresó que pocas veces.

14 ¿Cree que existan los suficientes recursos para adquirir unidades si fuese necesario?

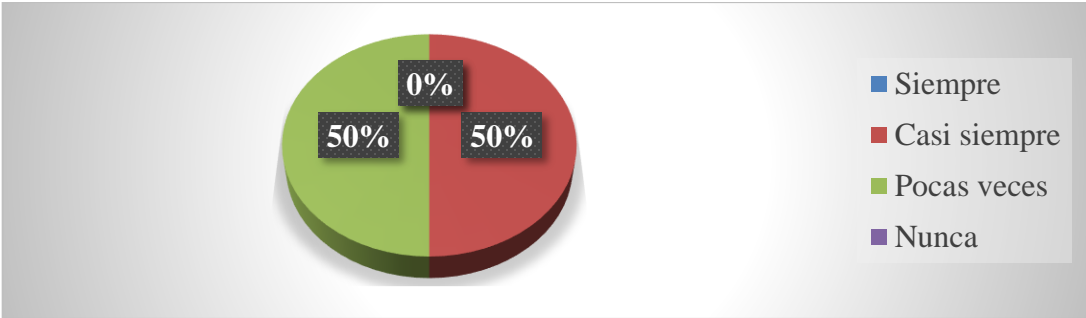


Figura 16 Suficientes recursos para adquirir unidades

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: De acuerdo al 50% de los funcionarios que se encuestó casi siempre en las empresas que representan existen los suficientes recursos para adquirir unidades si fuese necesario, sin embargo, para el otro 50% pocas veces.

15 ¿Qué indicadores se utiliza para medir la rentabilidad en la empresa?

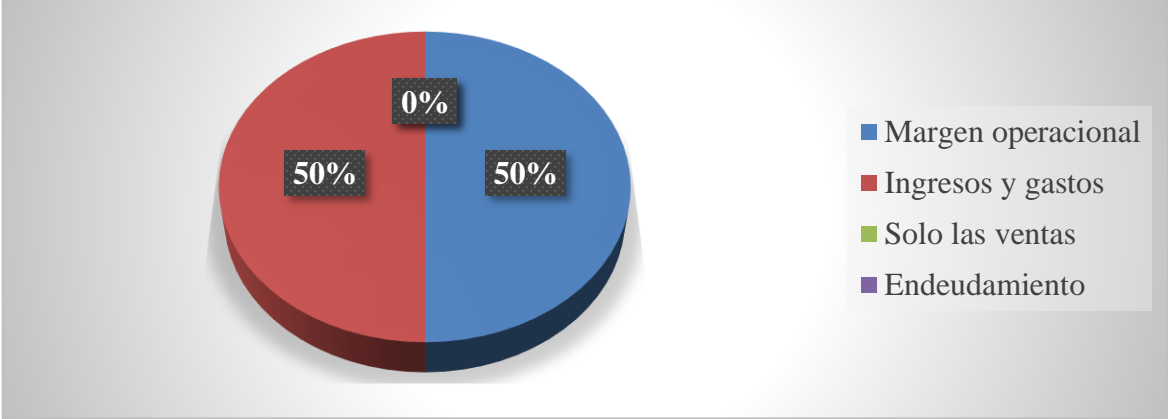


Figura 17 Indicadores para medir la rentabilidad

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Se preguntó a los funcionarios si qué indicadores se emplean para medir la rentabilidad en la empresa, el 50% manifestó del margen operacional y el otro 50% expresó valerse de los ingresos y gastos.

16 ¿Cree usted que en la empresa existe un presupuesto bien elaborado?

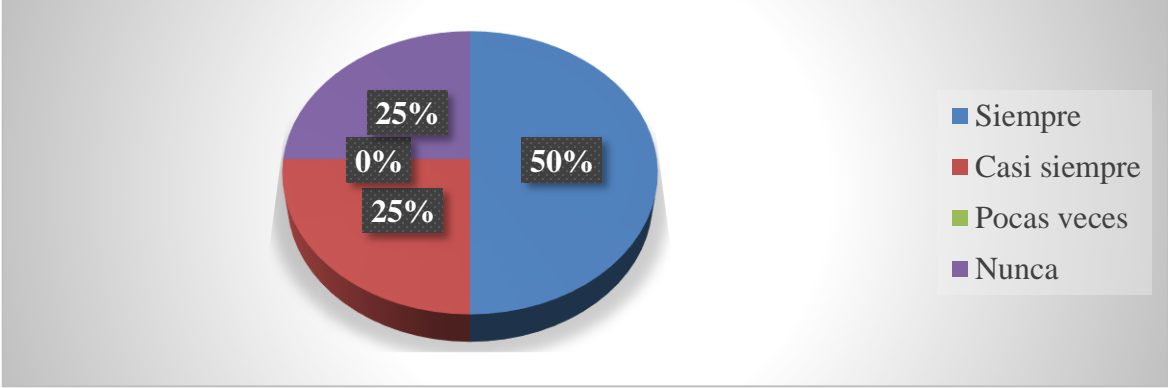


Figura 18 Presupuesto bien elaborado

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: El 50% de los encuestados afirmó que siempre cree que en la empresa existe un presupuesto bien elaborado, mientras que un 25% aseguro que casi siempre el otro 25% indico que nunca.

17 ¿Usted posee información contable oportuna para tomar decisiones?

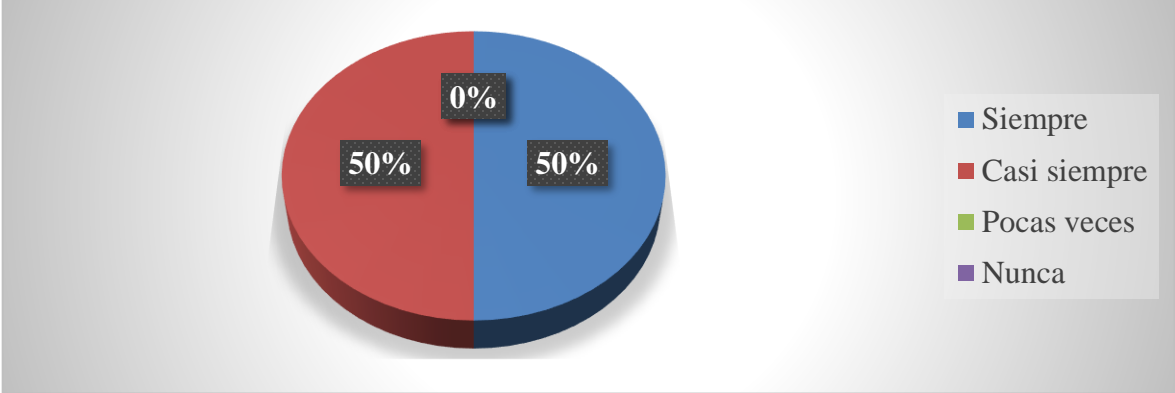


Figura 19 Información contable para tomar decisiones

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: De los 4 funcionarios de las empresas de la muestra 2 que equivalen al 50% manifestó que poseen información contable oportuna para tomar decisiones, mientras que los otros 2 que representan el otro 50% mencionaron que casi siempre.

18 ¿Conoce usted las estrategias de la empresa para ayudar a maximizar la rentabilidad?

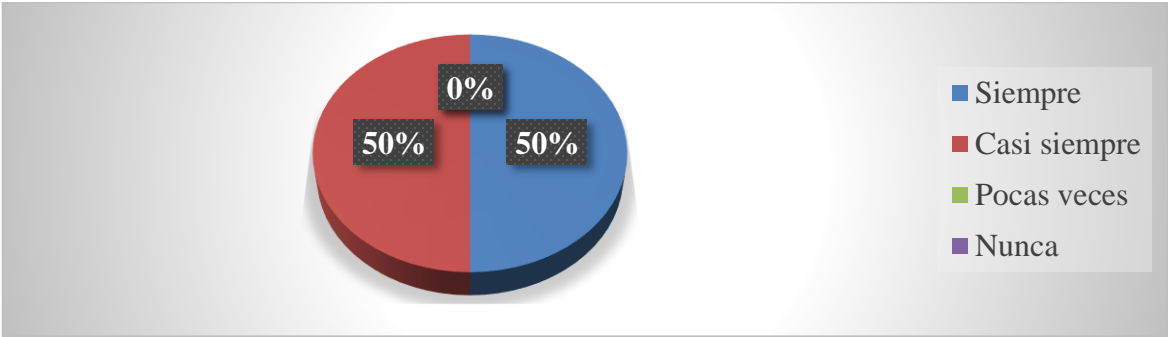


Figura 20 Estrategias para ayudar a maximizar la rentabilidad

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Se preguntó si conocen de las estrategias de la empresa para ayudar a maximizar la rentabilidad el 50% de los funcionarios que se encuestó manifestaron que siempre y el otro 50% afirmó que casi siempre.

19 ¿Cree que con las unidades que tienen disponibles se está generando suficientes recursos económicos?

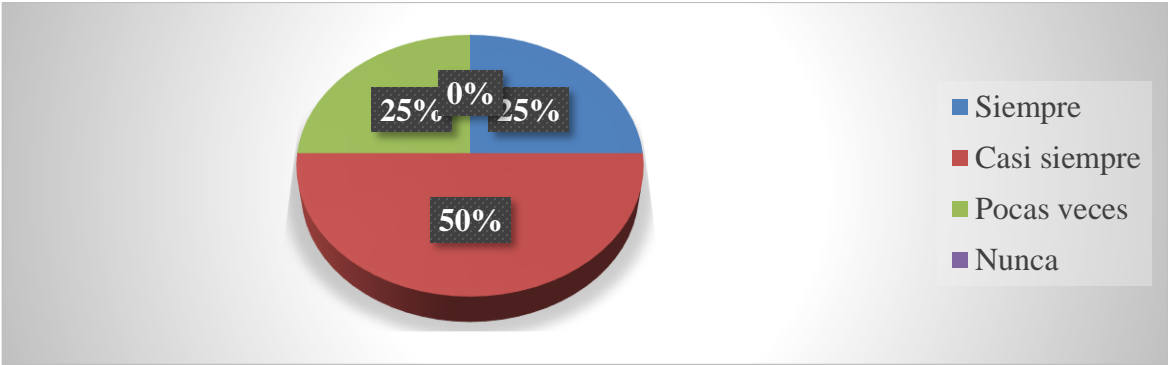


Figura 21 Unidades disponibles para generar recursos económicos

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Del 100% de los encuestados el 50% expresó que casi siempre con las unidades que tienen disponibles se está generando suficientes recursos económicos, mientras que un 25% dijo que siempre al final el otro 25% manifestó que pocas veces.

20 ¿Cree usted la rentabilidad incide directamente en la liquidez de la empresa?

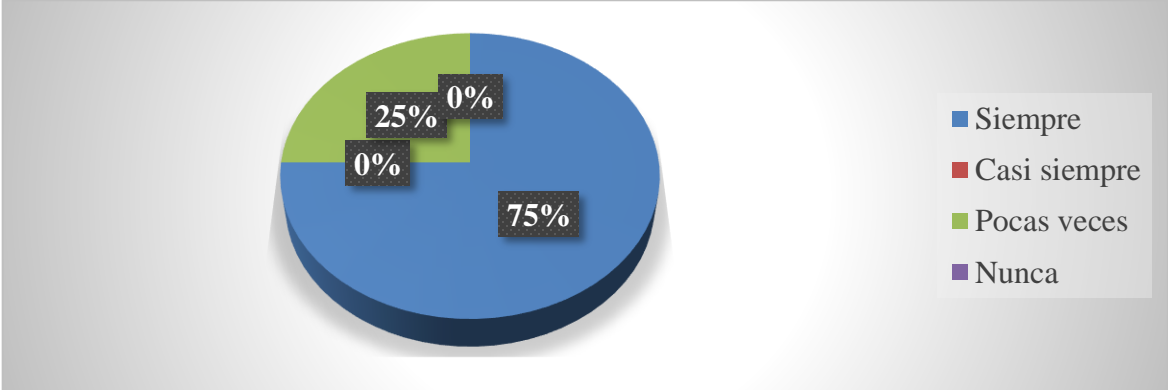


Figura 22 Rentabilidad incide en la liquidez de la empresa

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: De acuerdo con el 75% de los funcionarios encuestados siempre la rentabilidad incide directamente en la liquidez de la empresa, mientras que el 25% manifestó que pocas veces.

21 ¿Cree que es necesario un sistema de control interno de las operaciones para mejorar la rentabilidad en la empresa?

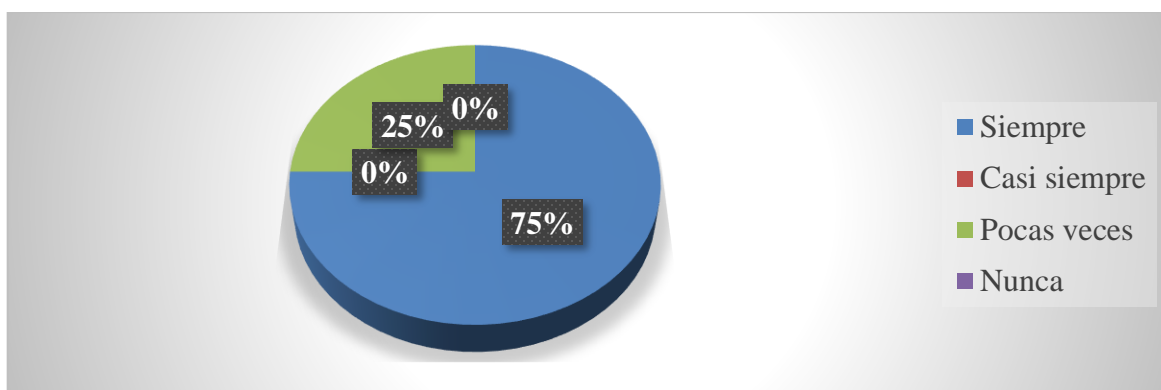


Figura 23 Sistema de control interno de las operaciones

Elaborado por: Guerrero (2021)

Interpretación de los resultados: Se preguntó a los encuestados si opinan que es necesario un sistema de control interno de las operaciones para mejorar la rentabilidad en la empresa que representan el 75% afirmó que siempre y el otro 25% expresó que pocas veces.

3.7.3. Conclusión de las encuestas

El poco control en las operaciones hace vulnerable a las compañías debido a que el monitoreo que se realice en estas es un proceso para verificar la calidad de desempeño del control interno a través del tiempo.

Es fundamental que la empresa que nunca efectúa la evaluación de los procesos de las operaciones como control, replantee sus estrategias e incluyan en ella políticas y los procedimientos que deben seguirse para tener certeza del funcionamiento de la información financiera, como factor más importante que contribuye a la integridad del proceso financiero para el logro de los objetivos económicos.

Se tiene que admitir que los sistemas informáticos junto a los conocimientos de una administración competente en las actividades de las asociaciones permiten obtener y desglosar la información, y siempre que los administradores los utilicen bien, será factible proponer y ejecutar actividades durante el tiempo dedicado a trabajar en la organización.

La vulnerabilidad empresarial es la impotencia interna o el factor de riesgo de una parte o del sistema en general. Las organizaciones de transporte escolar e institucional mediante información operativa, fiscal y financiera les permitirá superarla.

El 50% expresó que casi siempre, otra parte, el 25% mencionó que nunca, pero otro 25% dijo que siempre se controlan las operaciones de las unidades de transporte. Estas deben operar de acuerdo a las normativas expuestas por las autoridades estatales para lo cual se han regulado protocolos de operación de este servicio.

Todos los encuestados manifestaron que en las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes. Lo que afirma el cumplimiento de normativas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Pero el control que debe haber incluso para este cumplimiento no es el 100% confiable. Aun así, el 75% cree que se cumple con las características que deben tener las unidades para su correcta operación. Por lo tanto, se concluye que las unidades si cumplen con los requisitos de la Ley y Reglamentos de operaciones de transporte de esta clase.

La mayor parte de los funcionarios de las compañías manifestaron que siempre cuentan con suficientes unidades para brindar el servicio a los usuarios, lo que les permite el idóneo presupuesto para la ejecución de las operaciones que se les presenten.

La información obtenida determino que el actual control de gestión con el que cuentan las empresas es pocas veces el adecuado en lo referente a los servicios que se brinda a los diferentes clientes. Lo que se manifiesta con la forma de conducción y trato que brindan los conductores, en el confort que se da con el acondicionamiento interno de las unidades en su funcionamiento. Para cumplir con este propósito es fundamental revisar las normas y reglamentos que regulan el servicio de transporte escolar e institucional en el país.

Según la información proporcionada los funcionarios en su mayoría mencionaron que siempre el cliente se siente satisfecho con los servicios que prestan. Esto es por la accesibilidad en la adquisición de los servicios, la puntualidad de los conductores tanto al recoger al cliente como al dejarlos en su destino.

A pesar de algunas falencias que se han manifestado, muchos de los funcionarios encuestados estuvieron de acuerdo con el control contable que se lleva en la compañía en que laboran. Se espera que cuenten con un plan de organización acorde a la actividad comercial a la que se dedican, estén aplicando técnicas financieras para salvaguardar los activos y que les beneficie en su rentabilidad.

Según la mayoría de los funcionarios las empresas están cumpliendo con los objetivos planteados, a su vez se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo y existen suficientes recursos para adquirir unidades si fuese necesario. Lo que permite pensar que cuentan con un proceso financiero estable, con estrategias de control del mismo y por ende un buen momento económico.

Los indicadores que más utilizan para medir la rentabilidad en la empresa es el margen operacional, ingresos y gastos. Por esta razón la efectividad en la administración y el 50% indica que en la empresa que representan existe un presupuesto bien elaborado con información contable oportuna para tomar decisiones. Además, el 50% siempre conoce las estrategias de la empresa para ayudar a maximizar la rentabilidad. Pero otro 50% cree que con las unidades que tienen disponibles se está generando suficientes recursos económicos. En base a lo antes mencionado el 75% de los funcionarios expresan que la rentabilidad incide directamente en la liquidez de la empresa. Además, precisaron que es necesario un sistema de control interno de las operaciones para mejorar la rentabilidad en la empresa

3.7.4. Ficha de observación

Tabla 15

Ficha de observación

Ficha de observación																
Objetivo: Diseñar un sistema de control de las operaciones para el logro de la rentabilidad de las compañías de Transporte Escolar e Institucional.																
	Valoración Compañía 1				Valoración Compañía 2				Valoración Compañía 3				Valoración Compañía 4			
	1S	2C	3P	4N	1S	2C	3P	4N	1S	2C	3P	4N	1S	2C	3P	4N
Cuenta con controles para monitorear las operaciones	x				x				x				x			
Cuenta con un sistema informático		x					x					x			x	
Las unidades cumplen con las características que deben tener para su correcta operación.			x				x			x					x	
En las unidades se implementan protocolos de operatividad			x				x					x				x
Cuentan con suficientes unidades para prestar sus servicios			x				x					x				x
Tiene adecuado control de gestión		x			x					x						x
Sus clientes se sienten satisfecho con los servicios		x					x					x				x
Llevan un adecuado control contable		x			x							x				x
Cuenta con estrategias para ayudar a maximizar la rentabilidad		x					x					x				x

Nota: Sistema de control de las operaciones de las empresas de Transporte Escolar e Institucional. Elaborado por: Guerrero (2021)
Elaborado por: Guerrero (2021)

3.7.5. Análisis de la ficha de observación

Para poder conocer la situación de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional de la muestra se procedió a aplicar una ficha de observación con la que se evidenció que dichas compañías cuentan con controles para monitorear las operaciones.

A pesar del tiempo tecnológico que estamos viviendo gran parte de ellas aún no cuenta con un sistema informático para el control digital que deberían tener para incluir la automatización de la empresa y sus operaciones.

Se evidenció que pocas veces las unidades cumplen con las características que deben tener para su correcta operación, lo que es perjudicial para las compañías debido a que esto les ocasiona a las unidades constantes problemas con las autoridades de tránsito.

Se observó que pocas veces en las unidades se implementan protocolos de operatividad. Pocas veces cuentan con suficientes unidades para prestar sus servicios. La mayoría casis siempre tienen adecuado control de gestión. En la mayor parte de las compañías sus clientes se sienten satisfecho con los servicios. Además, la mayoría llevan casi siempre un adecuado control contable. Para finalizar tres de ellas casi siempre y solo una pocas cuentan con estrategias para ayudar a maximizar la rentabilidad.

Mediante la información que se tiene en la observación de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional, se logrará obtener datos que permiten proponer incluir innovación, ampliar la capacidad de unidades y realizar la mejora continua, por las necesidades latentes o emergente de los clientes en cuanto a la puntualidad del transporte. Hay que mencionar que, con un sistema de control de las operaciones, las empresas tendrán la oportunidad de desarrollar el incremento de clientes y optimizar la rentabilidad de dichas empresas.

3.7.6. Presentación de resultados

Luego de haber analizado las encuestas y entrevistas realizadas a funcionarios de las Compañías de Transporte Escolar e Institucional que integran la muestra, se pudo conocer la escasez de controles para monitorear las operaciones, por no contar con un sistema informático, que también incurre en la evaluación de los procesos de las operaciones, que los convierte en vulnerables ante la rentabilidad que incide directamente en la liquidez de la empresa. Según las encuestas y analizado los resultados se pudo conocer que de las empresas 2 que equivalen al 50% pocas veces cuenta con controles para monitorear las operaciones. Además, 2 es decir el 50% afirmó que siempre se evalúan los procesos de las operaciones de la institución. Pero también el 50% manifestó que pocas veces la empresa cuenta con un sistema informático que le permita controlar las operaciones.

Al preguntar si cree que el área operativa es la vulnerable de la empresa el 50% expreso que pocas veces, y casi siempre el 50% mencionó se controlan las operaciones de las unidades. Sin embargo, el 100% afirmó que en las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes. En cambio, el 75% cree que siempre se cumple con las características que deben tener las unidades para su correcta operación y que el 75% también afirmó que siempre existen suficientes unidades para prestar sus servicios. Pero que el 75% expresó que pocas veces cree que el actual control de gestión con el que cuenta la empresa es el adecuado en lo referente a los servicios que se brinda a los diferentes clientes.

Se preguntó si cree que el cliente se siente satisfecho con los servicios que prestan de lo cual el 75% manifestó que siempre. Por otro lado, el 75% también expresó que está de acuerdo con el control contable que se lleva en la compañía y que cree que la empresa está cumpliendo con los objetivos planteados. De acuerdo con la rentabilidad de la empresa el 50% expresó que se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo y que creen que existan los suficientes recursos para adquirir unidades si fuese necesario. Además, que el 50% mencionó al Margen operacional, los ingresos y gastos como los indicadores se utiliza para medir la rentabilidad en la empresa.

En cuanto al presupuesto, el 50% afirmó que en la empresa existe un presupuesto bien elaborado. Pero el 50% dice que siempre y otro 50% expreso que posee información contable oportuna para tomar decisiones. La misma cantidad de participantes manifestó que conoce

usted las estrategias de la empresa para ayudar a maximizar la rentabilidad. El 50% expresó que cree que con las unidades que tienen disponibles se está generando suficientes recursos económicos, Y el 75% cree que la rentabilidad incide directamente en la liquidez de la empresa. La misma cantidad de los últimos participantes cree que es necesario un sistema de control interno de las operaciones para mejorar la rentabilidad en la empresa, debido a los beneficios que esta contiene para llegar al cumplimiento de los objetivos económicos empresariales.

También se pudo conocer a los principales factores actuales que influyen en la rentabilidad de la compañía, por otro punto se pudo conocer si se están aplicando correctamente los procesos y normas contables, laborales, tributarias, y si para poder adquirir unidades utiliza recursos propios o de terceros y a que términos. Los entrevistados manifestaron que en las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes, considerando el cumplimiento de normativas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, pero aproximadamente el 25% de las unidades, están en proceso de regularizar los permisos correspondientes.

Capítulo 4 Propuesta de la solución

4.1. Tema de la propuesta

Sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel [Condecom]



Figura 24. Logo de la propuesta

Elaborado por: Guerrero (2021)

4.2. Objetivos

4.2.1. Objetivo general

Diseñar un sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel.

4.2.2. Objetivos específicos

- Determinar cuál es la metodología para la correcta gestión del Sistema de control de operaciones.
- Detallar las etapas más relevantes del sistema de control de operaciones que sean aplicables para el diseño del control de la asignación de unidades de rutas y de clientes.
- Proyectar la optimización de recursos en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel con la implantación de la metodología propuesta.

4.3. Justificación

El principal problema de esta investigación es el control de las operaciones en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel S.A., para ello se tiene como objetivo principal diseñar un Sistema de control de las operaciones basado en una

metodología aplicada para implementación, llamada *Acceletared* SAP (ASAP), para asegurar el éxito del cambio tecnológico en la organización.

Los sistemas integrales de gestión empresarial tienen como objetivo mostrar y mecanizar la mayor parte de los procesos de la organización en las distintas áreas, además tienen la capacidad de facilitar la planificación de todos los recursos de la organización.

Cabe recalcar que los sistemas de control de las operaciones en una Compañía de Transporte Escolar e Institucional, al igual que en todas las organizaciones es de suma importancia; ya que permite decidir de manera contundente la medición y corrección del desempeño operacional para asegurar la satisfacción de los objetivos de la organización y los planes confeccionados para cumplirlos. Es tarea de los administradores, desde el presidente hasta los supervisores de una organización dar una visión acertada para tomar decisiones apropiadas, y así asegurar los clientes por su gran asistencia con un costo suficiente para obtener un beneficio y productividad que cumpla con la inversión realizada.

En base a ello, la aplicación de un Sistema de control de las operaciones en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel S.A., ayudará a establecer aspectos relevantes sobre el recorrido de las unidades para el cumplimiento de las mismas. Además de determinar posibles soluciones respecto a la asignación de unidades. También permitirá identificar aspectos positivos sobre el requerimiento de los clientes. Con lo que se podrá tener un panorama claro sobre el proceso operacionales y así poder crear gestiones estratégicas, que permita mejor la rentabilidad de la empresa en cada periodo fiscal.

4.4. Factibilidad de aplicación

4.4.1. Factibilidad económica

Con respecto a lo económico los accionistas de la compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel están dispuestos a asumir la inversión necesaria para el diseño de la propuesta como solución, para la correcta asignación de rutas de unidades y de clientes, la que permitirá optimizar gastos, costos y niveles de utilización de unidades para incrementar la utilidad. Esta decisión es aceptada puesto que la empresa cuenta con el capital necesario.

4.4.2. Factibilidad tecnológica

Sin duda alguna, para la propuesta de un sistema de control de las operaciones, la Compañía de Transporte Escolar e Institucional, Emmanuel S.A. no va a necesitar comprar equipos de tecnología avanzada, debido a que no se implementará SAP. Se toma como base la metodología ASAP para diseñar el sistema de control. Por tal razón, sólo se requiere desarrollar un sistema informático, enfocado en la parte operacional que les permita controlar el tema de las asignaciones de rutas, además, de la asignación de unidades y la asignación de clientes. Con los equipos tecnológicos que cuenta la empresa, es posible configurarlos para llevar a cabo los procesos según la necesidad de la compañía. Se opta por esta alternativa debido a los costos.

4.4.3. Factibilidad operativa

El sistema de control de las operaciones que se propone es factible porque el personal de la empresa está dispuesto a aceptar las determinaciones que se establezcan para hacer posible mejorar el área operacional, de modo que todos los integrantes estén alineados al diseño de este sistema para que se logre optimizar la rentabilidad en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel y a su vez obtener estabilidad administrativa.

Adicionalmente, la correcta coordinación de todos los recursos con los cuales cuenta la empresa es vital para que no existan restricciones que alteren sustancialmente el desarrollo de la propuesta, se comprende como Recursos, los directivos, colaboradores, unidades, choferes y todos aquellos involucrados en el transporte.

4.4.4. Factibilidad legal

La factibilidad legal está enlazada con las políticas de la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control que se establecen por varios organismos de control como son; La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como también en La Autoridad de tránsito Municipal ATM. Comisión de Tránsito Ecuador CTE, El sistema de control de las operaciones que se propone será revisado y aprobado por los directivos de la organización, luego de este proceso se tendrá que capacitar a los colaboradores respecto al nuevo cambio.

4.5. Beneficios y beneficiarios de la propuesta

Es pertinente mencionar que los beneficios de la propuesta son mejorar los costos por ruta de recorridos; líneas, puerta a puerta y especiales, mejorar la capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones y por ende optimizar recursos.

Los beneficiarios directos son todos los socios, clientes, empleados entre otros de la compañía Transemmanuel S.A., debido a que, al contar con un sistema de control de las operaciones permitirá optimizar la utilización de las unidades.

Entre los beneficiarios indirectos se pueden acotar están los estudiantes universitarios que con esta propuesta tendrán información útil para el desarrollo de futuras investigaciones. Además de docentes, y otros profesionales que necesiten conocer sobre la propuesta planteada.

4.6. Descripción de la propuesta de solución

La presente propuesta de sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel S.A, se elabora con la finalidad de proyectar la optimización de recursos en la empresa. Para la realización se toma como base la exitosa metodología ASAP para el levantamiento de los procesos de control del área de operacional de la empresa de servicio de transporte a través del diseño de las diferentes actividades o tareas operacionales en el área mencionada, pasos y entregables que se va a realizar, los mismos que sirvan como medidas de prevención y de mejora continua brindando a la empresa la solución para las asignaciones de rutas, asignación de unidades y la asignación de clientes que en la actualidad se está gestionando en forma incorrecta.

4.7. Características de la propuesta

La propuesta [Condecom] utilizará la metodología de Implementación ASAP, la misma que se enfocará en impulsar el control de las operaciones de la compañía, considerando para este propósito la asignación de rutas, de unidades y de clientes. La metodología ASAP es para el levantamiento de los procesos que será de utilidad para en un futuro implementar [Condecom]. Las etapas de esta metodología son:



Figura 25. Etapas de Metodología ASAP.

Fuente: (Emaze, 2020)

Ventajas

Los beneficios de utilizar la metodología ASAP incluyen:

- Implementaciones más rápidas con un enfoque metodológico.
- Proyectos más confiables, gracias al uso de herramientas probadas, aceleradores y mejores prácticas.
- Menor riesgo.
- Mayor eficiencia en los recursos.
- Reduce los costos.
- Una administración efectiva basada en estándares del *Project Management Institute* (PMI). (Processum, 2017)

Las etapas que contempla [Condecom] se detalla a continuación:

Sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel [Condecom]

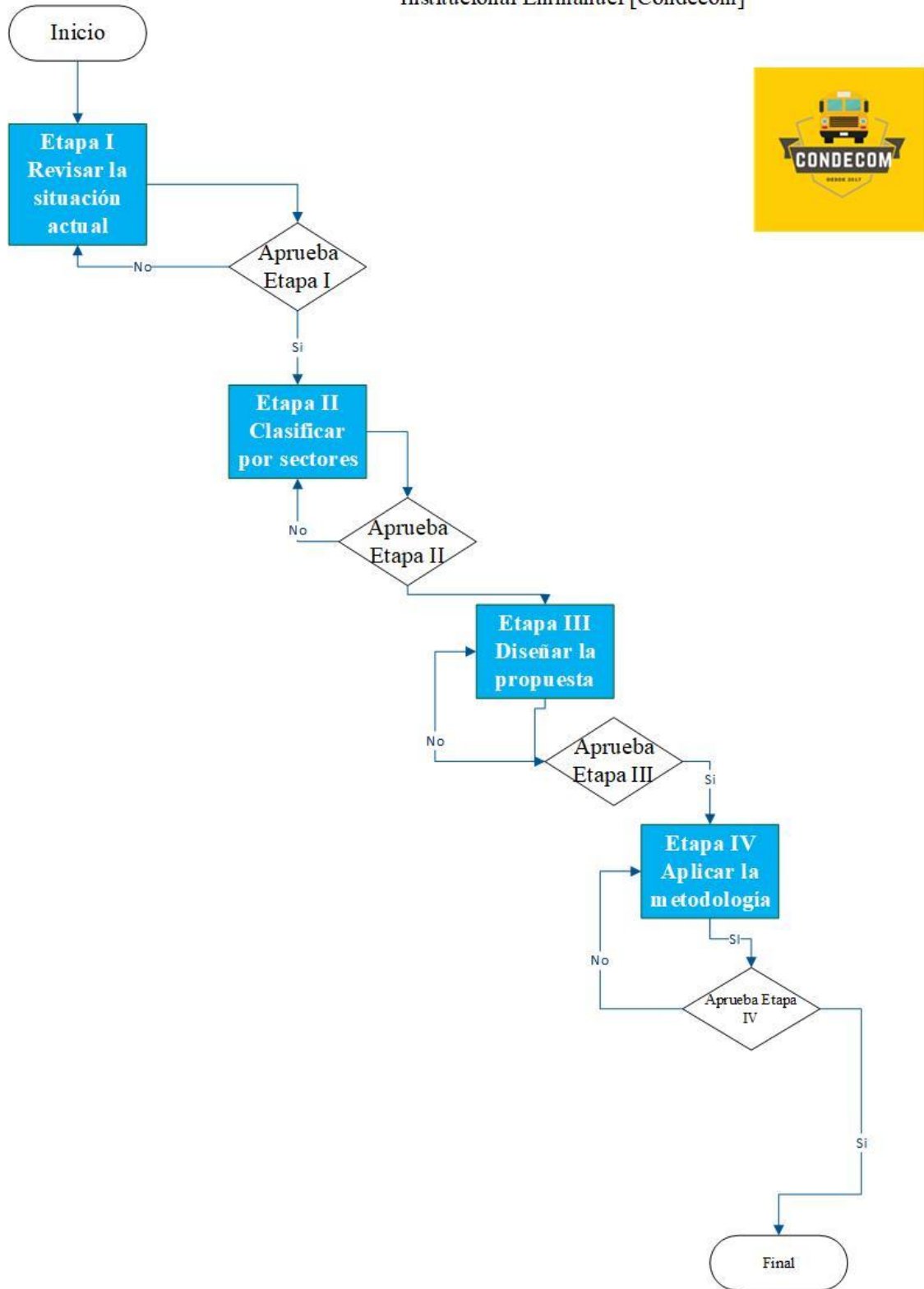


Figura 26 Etapas de la propuesta
Elaborado por: Guerrero (2021)

4.8. Etapa I Revisar la situación actual de las rutas de la empresa de transporte

En esta etapa se efectúa la revisión de los documentos que envían los clientes solicitando el servicio de transporte.

Los viernes de cada semana se reciben los listados de los clientes donde se detallan: nombres completos, teléfono, dirección, horarios de los usuarios que se van a transportar.

Verificar que estén disponibles y en buenas condiciones las unidades de transporte que se requieren para este servicio.

Confirmar que los choferes de las unidades estén operativos para cada unidad y turno.

Comprobar, a través de servicio Tranklin que las rutas estén habilitadas de no estarlo se redirecciona a otro rumbo.

Evidenciar que estén disponibles los cupos para abastecerse de combustibles todas las unidades de transporte.


Una vez efectuada esta comprobación se procede a la clasificación de las rutas.

4.9. Etapa II: Clasificar la asignación de rutas

En esta etapa, el grupo administrador de la Compañía Transemmanuel S.A. tendrá la oportunidad de comenzar a organizar y preparar los objetivos, identificar los alcances para luego reconocer y diseñar las áreas de interés que en este caso se propone sea la asignación de rutas, de unidades y de clientes. Se caracterizará y apoyará la metodología de ejecución, se crearán y se establecerán las normas del proyecto. Además, se debe establecer el equipo de trabajo con designación de roles y responsabilidades, también un plan de comunicación que obviamente caracteriza los métodos y procesos para llevar a cabo el desarrollo del proyecto.

Tabla 16

Ficha planificación inicial y preparación del proyecto.

<p>Planificación Inicial y Preparación del Proyecto.</p> <p>Propósito Acta de Constitución del Proyecto</p>	<p>Código: Versión:</p> <p>Entregables:</p>	<p>Fecha de elaboración: Fecha de aprobación:</p>
	<p>Compañía de Transporte Escolar e Institucional Transemmanuel S.A.</p>	
<p>Nombre del proyecto</p> <p>Siglas del proyecto</p>	<p>[Condecom]</p>	
<p>Coordinador de operaciones [Condecom]</p>	<p>PERFIL PROFESIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Experiencia en Gestión de Proyectos en el ámbito de Operativa y Optimización en empresas de transporte escolar e institucional. • Con experiencia en el cargo de Coordinador de operaciones con conocimiento en las principales herramientas de Microsoft Office, demostrar como mínimo dos años de experiencia en manejo de aplicaciones que realizan tareas ofimáticas. 	
<p>Justificación del proyecto</p>	<p>PARA LA EMPRESA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dedicada al servicio de Transporte Escolar e Institucional: posicionamiento en el mercado, experiencia del personal y la organización. • Reducción de los costos operativos actual de los furgones. • Fortalecimiento en relación con los servicios de transporte ante nuestros competidores. • Mejora de flujo de caja y utilidad de la empresa. <p>PARA EL CLIENTE:</p>	

Descripción del proyecto

- Mejorar los precios de los servicios de traslado como transporte escolar e institucional.
- Contar con personal capacitado con experiencia y conocimiento en logística y traslado seguro de estudiantes y trabajadores de las distintas empresas.
- Mejorar los tiempos de respuesta en el proceso de desplazamiento en toda la ciudad.

Es un proyecto estratégico basado en la exitosa metodología [Condecom] de un Sistema de control de las operaciones de transporte escolar e institucional del cantón Daule, que tiene como usuario final a empresas ubicadas por toda la provincia del Guayas. Se implantará en el cantón Daule - Ecuador.

El cual se compone de 3 bloques:

Asignación de rutas: va a constar de turnos que serán comunicados mediante la entrega de Planes de Trabajo a los socios cada viernes. También se elaborarán tablas de trabajo con los tiempos específicos tanto para la salida como para la llegada en cada uno de los focos de control, en todos los recorridos y movimientos que deban cumplirse.

Tarea de unidades: los cómplices con las mesas de trabajo planificadas considerarán la cantidad de Unidades de Transporte destinadas a cubrir cada recorrido, sin importar la forma en que estén listas dos Mesas adicionales, para ser utilizadas si un par de Unidades de Transporte no funcionan ese mismo día.

Asignación de clientes: con la elaboración de los Planes Semanales de Trabajo se pretende cubrir las necesidades o requisitos que se deben cumplir para lograr la satisfacción del cliente.

Es también parte del alcance:

- La optimización de tiempos muertos
- Capacitación del personal.
- Mantenimiento durante la operación.

Requisitos de alto nivel

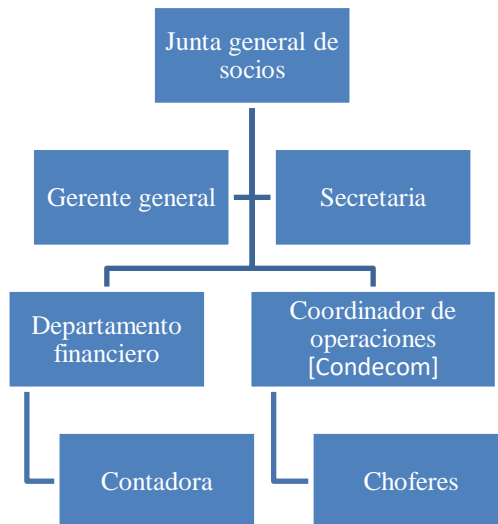
- Infraestructura tecnológica preparada para albergar el sistema de operaciones para la optimización de rutas, unidades, clientes.
- Capacidad de atención para el mantenimiento de 20 furgones.
- El tipo de sistema constructivo por sector:
 - Rutas
 - Tiempos muertos
 - Unidades
 - Choferes
 - Mantenimiento

Factores críticos de éxito

- Implicación del usuario final en el proceso de diseño, porque existen muchos requerimientos asociados a la operación.
- Correcta y oportuna gestión de procura, como puesta en marcha del equipamiento especializado: herramientas de Microsoft Office y equipamientos electromecánicos.

Organigrama funcional con la propuesta [Condecom]

Equipo del proyecto



Stakeholders clave

- **GERENTE GENERAL:** responsable administrativo de aprobar y controlar el proyecto.
- **GERENTE DE GENERAL:** Encargado de dar seguimiento y aprobar las etapas.

Riesgos de alto nivel	<ul style="list-style-type: none"> • CONTADORA: Realiza el control de valores de entrada y salida de la compañía. • COORDINADOR DE OPERACIONES [Condecom]: Supervisa las unidades, las rutas y el mantenimiento de los furgones. • Que los pliegos de condiciones y términos de referencia no contemplen la totalidad del alcance para la ejecución y operación del proyecto, incurriendo en costos y plazos de espera no planificados inicialmente. <p>Que debido a la complejidad de equipos específicos para la metodología [Condecom], la Compañía Transemmanuel S.A no tengan la capacidad de cumplir con los requerimientos de calidad, tiempo y alcance exigidos para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.</p>
Supuestos	<ul style="list-style-type: none"> • El proyecto contará con oposición política y social al ser para el beneficio de la Compañía Transemmanuel S.A. • El trámite de licencias y permisos contará con el apoyo de las organizaciones encargadas. • La instalación del sistema para el control de las operaciones será realizada por el mismo experto en Project Manager. • El presupuesto máximo a gastar debe ser presentado a la junta de socios de la Compañía Transemmanuel S.A. • El plazo de ejecución del proyecto máximo será de 365 días con los siguientes hitos solicitados por la Compañía Transemmanuel S.A.:
Restricciones	<ul style="list-style-type: none"> ○ Expediente técnico e instalación completa del sistema a los 150 días calendarios. ○ Entrega parcial de la propuesta: será a los 320 días calendarios.
Condicionantes	<ul style="list-style-type: none"> • La Compañía Transemmanuel S.A. se encuentra en una zona residencial, en la urbanización "La Joya" en Etapa "Rubí", Avenida León Febres Cordero, Mz. 6 solar 19, Vía a Daule. Lo que puede

afectar los tiempos de desplazamiento y la disponibilidad de unidades para el resto de la ciudad de Guayaquil.

Revisado por:


Aprobado por:

Nota: Planificación del Proyecto con designación de roles y responsabilidades.

Elaborado por: Guerrero (2021).

Tabla 17

Ficha definición metas del proyecto, alcance y objetivos.

Planificación Inicial y Preparación del Proyecto.		Código:	Fecha de elaboración:
		Versión:	Fecha de aprobación:
Propósito	Definición metas del proyecto, alcance y objetivos.	Entregables:	
	<p>Sistema de control de las operaciones: Es la medición y corrección del desempeño del transporte escolar e institucional para asegurar los objetivos de la organización y los planes ideados para cumplirlos.</p>		
Definición			
Metas del proyecto	<p>Las metas del proyecto están basadas a la finalidad que tiene la metodología [Condecom] al ser implementada en las compañías, que busca minimizar el riesgo y reducir el costo total de implementación. Contando con plantillas, herramientas, cuestionarios y listas de verificación, incluyendo la documentación requerida.</p>		
Objetivos del Proyecto:	<p>Los objetivos que se plantearon son los siguientes:</p> <p>Objetivo General</p> <p>Fortalecer y optimizar el servicio de transporte Escolar e Institucional que brinda la Compañía Transemmanuel S.A. en el cantón Daule, a través de un servicio de calidad, cumpliendo con los requerimientos del cliente, con una ordenación competente que va en busca de la excelencia y el desarrollo empresarial.</p> <p>Objetivos Específicos</p> <p>Se presentan objetivos específicos de cada área de la empresa que serán claves en el logro del objetivo general.</p>		

Alcance:	<p>Financiera</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar sistemas de control de las operaciones para disminuir los gastos y costos de operación. • Buscar una utilidad ampliada mediante la expansión de unidades, nuevos recorridos e instituciones escolares e institucionales. <p>Clientes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliar las modalidades del servicio de transporte escolar e institucional, ampliando la cartera de clientes. • Solventar la imagen y marca de la compañía de transporte escolar e institucional, en el mercado y la sociedad donde se desarrolla. • Lograr el cumplimiento de los requisitos de los clientes, buscando su comodidad, confianza e identificación con la organización. <p>Proceso de mantenimiento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los mantenimientos correctivos, preventivos y predictivos. • Obtener indicadores a partir de la información ingresada al sistema. <p>Capacitar a los <i>key users</i> en la utilización de la metodología [Condecom]</p> <p>Desarrollo Humano y tecnológico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buscar el buen desempeño del personal interno a través de motivaciones laborales. • Implementar la preparación de proyectos y planes para el personal. <p>Contar con la tecnología para el sistema para el control de las operaciones acorde a los requerimientos de la metodología [Condecom] del mercado y avances innovadores.</p> <p>Al obtener un sistema de control de las operaciones se pretende documentar las acciones necesarias para optimizar los procesos respecto a la calidad y productividad de los conductores y vehículos.</p>
----------	---

Revisado por:

Aprobado por:

Nota: Planificación del Proyecto con *metas, alcance y objetivos*. Elaborado por: Guerrero (2021).

Elaborado por: Guerrero (2021)

Secretaria	<p>Llevar la correcta ejecución de los diferentes ejercicios monetarios en la Compañía Transemmanuel S.A., Encargado de analizar derechos, bienes, adquisiciones que determinarán el estado patrimonial de la entidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyar a la administración de la organización. • Organización del archivo. • Atención a los socios. • Supervisión y generación de documentos.
Coordinador de operaciones	<p>Planificar, coordinar, controlar y supervisar todas las actividades en materia del transporte escolar e institucional, del mantenimiento de las unidades, vialidad, y seguridad para la circulación de los furgones, los choferes y las personas en las vías del cantón Daule.</p>
Choferes	<p>Supervisar el desplazamiento de estudiantes escolares, operarios, administrativos y ejecutivos de empresas por el cantón Daule y la ciudad de Guayaquil de acuerdo con las normas en vigor, logística y las orientaciones o programa de administración, así como desarrollar los imprescindibles mantenimientos preventivos del vehículo y el mantenimiento de averías sencillas echas en el camino.</p>
Revisado por:	Aprobado por:

Nota: Planificación del proyecto identificación de los miembros del equipo.
Elaborado por: Guerrero (2021).

4.10. Etapa III Diseño de la propuesta

Durante esta etapa se deberá extraer información útil y especializada que se archivan en la compañía del funcionamiento de las áreas a mejorar, lo que será pertinente para el proceso del plan que se está organizando a futuro. Cada documentación obtenida se registra en forma detallada. Se elabora estrategias con los resultados obtenidos de las reuniones en las que se investigaron los requerimientos, lo que será documentado en un diagrama de base de datos de preguntas y respuestas [Condecom] dirigido por asesores especializados. Lo que deberá realizarse como mínimo en cuatro niveles:

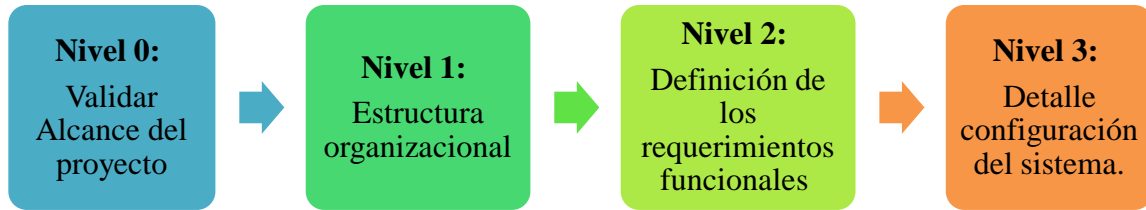



Figura 27. Niveles del diseño conceptual

Elaborado por: Guerrero (2021)

En general es una perspectiva gráfica sobre la estructura de la compañía, como una adaptación de lo que había antes en la empresa y lo que se necesita por parte de la solución [Condecom] según lo indicado anteriormente. En este sentido, esta etapa será de carácter repetitivo.

Tabla 19

Ficha tipo de documentos.

Planificación Inicial y Preparación del Proyecto.	Código:	Fecha de elaboración:		
Propósito	Versión:	Fecha de aprobación:		
Identificar y garantizar los miembros del equipo.				
 Documentos	Tipo de Documento	Descripción	Fecha	Módulo req.
	ACTACS	Acta de reunión del Comité de Seguimiento	<input type="checkbox"/>	
	ACTACD	Acta de reunión del Comité de Dirección	<input type="checkbox"/>	
	REGIST	Registro de Puntos Críticos		
	SOLCMB	Solicitud de Cambios		Opcional
	PLNPRD	Plan de proyecto Detallado	<input type="checkbox"/>	
	PRGSPC	Especificación y documentación de programa		Opcional
	TSTPLN	Plan de Pruebas		Opcional
TSTRST	Resultados de las pruebas		Opcional	
Revisado por:		Aprobado por:		

Nota: Planificación del proyecto Documentos.

Elaborado por: Guerrero (2021).

4.11. Etapa III Aplicación de la propuesta


Sobre la base de la información técnica obtenida y según su análisis previo, en esta etapa se configura el sistema *Customer Relationship Management* (CRM) y se prueba en la asignación de rutas, de unidades y de clientes. Al principio se ejecuta, se prueba y se confirma la configuración técnica básica, que aborda los procesos fundamentales de la compañía, se verifica que sean ejecutados, probados y confirmados.

Se ase seguimiento de configuración y mejora, hasta que se llevan a cabo todas las soluciones. El ajuste a los parámetros que permiten caracterizar los ciclos en [Condecom] se realiza a través del *Customizing IMG* que es la configuración/parametrización del sistema en cada uno de sus módulos, esta definición la hacen los expertos prácticos quienes toman como premisa los planos y explicados en la etapa pasada los cuales deben ser aprobados por el cliente. Cada uno de los ajustes ejecutados debe guardarse en los pedidos de transporte y demás necesidades trazadas en los procesos requeridos por la Compañía Transemmanuel S.A. como la asignación de rutas, de unidades y de clientes.

Deben crearse tanto las interfaces como los programas de apilamiento subyacentes, la configuración. Se archiva con cada uno de sus turnos de eventos e informes. Por último, se introducen los sistemas generados.

Tabla 20

Ficha preventivo y correctivo

Planificación Inicial y Preparación del Proyecto.	Código:	Fecha de elaboración:
Propósito	Versión:	Fecha de aprobación:
Preventivo y correctivo	Entregables:	
	De acuerdo con el catálogo de mantenimiento de la Furgoneta FOTON CS2 que debe tener.	

Mantenimiento

Rutinas de mantenimiento

(I): Inspección que puede incluir también limpieza; (A): Ajuste; (R): reemplazo o cambio; (T): torqueo o apriete; lubricación o engrase.

Período de Mantenimiento		Mes																				
Kilómetros (x 1000)	1	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
*Aceite de Motor	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
*Filtro de Aceite de Motor	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Filtro de combustible					R				R				R				R				R	
*Cartucho filtro aire	I	I	I	I	R	I	I	I	I	R	I	I	I	I	I	R	I	I	I	I	I	I
Tubería de admisión (limpieza)					I				I				I				I				I	
Marcha mínima y aceleración					I				I				I				I				I	
Pérdida de conexión en mangueras o daño en el tanque de combustible									I								I					2
Tanque y mangueras de combustible	I		I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Refrigerante									R								R					2
*Tubería de escape (daños)					I				I				I				I				I	
Sistema de refrigeración					I				I				I				I				I	

Mantenimiento

Rutinas de mantenimiento

(I): Inspección que puede incluir también limpieza; (A): Ajuste; (R): reemplazo o cambio; (T): torqueo o apriete; (L): lubricación o engrase.

Período de Mantenimiento		Mes																				
Kilómetros (x 1000)	1	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
Embrague																						
Recorrido libre y total pedal embrague		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	3
Caja de Velocidades																						
Palanca de cambios							R					R							R			
Articulaciones y guayas de cambios									I								I					12
Eje propulsor					A				A								A				A	12
Unión cardanes		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	6
Cardán trasero					I				I								I				I	24
Cruceas cardán									I								I					24
Troque delantero																						6
Troque trasero			L		L		L		L		L		L		L		L		L		L	6
*Aceite de diferencial																						6
Pines y pivotes de dirección			L		L		L		L		L		L		L		L		L		L	
Sistema de dirección																						

Mantenimiento

Rutinas de mantenimiento

(I): Inspección que puede incluir también limpieza; (A): Ajuste; (R): reemplazo o cambio; (T): torqueo o apriete; (L): lubricación o engrase.

Período de Mantenimiento		Mes																				
Kilómetros (x 1000)	1	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
Freno de parqueo																						
Guaya freno de parqueo			I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Funcionamiento freno de parqueo			I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Palanca freno de parqueo			I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Campana freno de parqueo			I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Bandas del freno de parqueo			I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Suspensión																						
Hojas de muelles			I		I		I		I		I		I		I		I		I		I	
Grapas hojas de muelles		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
Daños o pérdidas generales en partes		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	

Mantenimiento**Rutinas de mantenimiento**

(I): Inspección que puede incluir también limpieza; (A): Ajuste; (R): reemplazo o cambio; (T): torqueo o apriete; (L): lubricación o engrase.

Período de Mantenimiento	Mese																							
	Kilómetros (x 1000)	1	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
Amortiguadores			I		I			I		R			I				I		R		I		I	6
Lubricación de los amortiguadores			I		I			I		I			I				I		I		I		I	6
Ruedas																								
Pernos de ruedas		T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	6
Daño en los rines					I				I				I				I			I			I	12
Grasa de rodamientos			R		R			R		R			R			R		R		R		R		12
Presión de aire en las llantas		I		I		I		I		I		I		I		I		I		I		I		6
Dispositivos eléctricos																								
Líquido de baterías			I		I			I		I			I			I		I		I		I		6
Luces, pito			I		I			I		I			I			I		I		I		I		6
Brazos limpiadores, plumillas			I		I			I		I			I			I		I		I		I		6
Vidrios y espejos			I		I			I		I			I			I		I		I		I		6
Latonería y pintura			I		I			I		I			I			I		I		I		I		6

Revisado por:**Aprobado por:**

Nota: Planificación del proyecto, mantenimiento preventivo y correctivo.

Elaborado por: Guerrero (2021).

Tabla 21

Ficha Valores preventivos

Planificación Inicial y
Preparación del Proyecto.

Código:

Fecha de elaboración:

Versión:

Fecha de aprobación:

Propósito

Entregables:

Valores preventivos



De acuerdo con el catálogo de mantenimiento de la Furgoneta FOTON CS2 que debe tener.

Rutina de mantenimiento según la carga de trabajo del vehículo
 Se establecen 4 condiciones de trabajo:

A: Trabajo continuo en distancias cortas. C: Trabajo en terreno sin pavimentar.
 B: Trabajo en terreno rugoso. D: Trabajo en invierno o en terrenos li

Ítem	Periodo	Condición			
		A	B	C	D
Aceite de Motor	Reemplace cada 5000 Km.			x	
Filtro Aceite de Motor	Reemplace cada 5000 Km.			x	
Tubería de escape (daños)	Revise cada 10000 Km.	x	x		x
Cartucho filtro aire	Reemplace cada 5000 Km.			x	
Sistema de dirección	Revise cada 3000 Km.		x		
Enflanche de cardán	Lubrique cada 10000 Km.		x		
Aceite de caja de velocidades y diferencial	Reemplace cada 10000 Km.		x		
Disco de freno y campanas	Revise cada 5000 Km.	x	x	x	
Bandas de freno	Revise cada 5000 Km.	x	x	x	

Revisado por:

Aprobado por:

Nota: Planificación del proyecto, rutina de mantenimiento de las unidades.
 Elaborado por: Guerrero (2021).

4.12. Etapa IV Validar la propuesta

En esta etapa se desarrollan el plan para su puesta en marcha. Se establecerá la configuración de la estructura de la compañía. El sistema de control de las operaciones es montado con las rutas y los datos de los clientes. Al finalizar esta etapa se garantiza que todo el sistema funcione correctamente y que el nuevo sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel esté listo para la inicialización de un nuevo ambiente.

Se resuelven todas las cuestiones de coordinación que se avecinan. Se hacen pruebas por cada uno de los procesos, esto permite adquirir reconocimiento del cliente y si existiera errores se tiene la oportunidad de realizar las debidas correcciones. Las pruebas finales son aquellas que se ejecutan para comprobar la integración entre los módulos y demuestran si el nuevo sistema de control de las operaciones está preparado para una actividad útil.

4.13. Diagramas de Flujo para los procedimientos.

En la metodología ASAP cada etapa es estructurada en torno a procesos de trabajo clave compuestos por diagramas de flujos con registros de entregables que deben crearse en cada etapa. Además, el procedimiento [Condecom] para la ejecución del proyecto aborda un diseño estandarizado de órdenes de trabajo; que se caracteriza por ser el camino hacia la partición de los entregables del proyecto en segmentos más modestos y de fácil manejo que pueden dar a la Compañía de Transporte Escolar e Institucional EMMANUEL S.A, la

caracterización de los ejercicios de ejecución del proyecto, de una manera variada, nivelada y ubicada en el entregable, que permitan una adecuada organización del trabajo.

A continuación, se presenta los diferentes diagramas de flujo que se proponen para las asignaciones de clientes, de unidades y de rutas.

En la transportación de cada cliente hacia su destino final, la compañía podría efectuar el siguiente flujo de actividades:

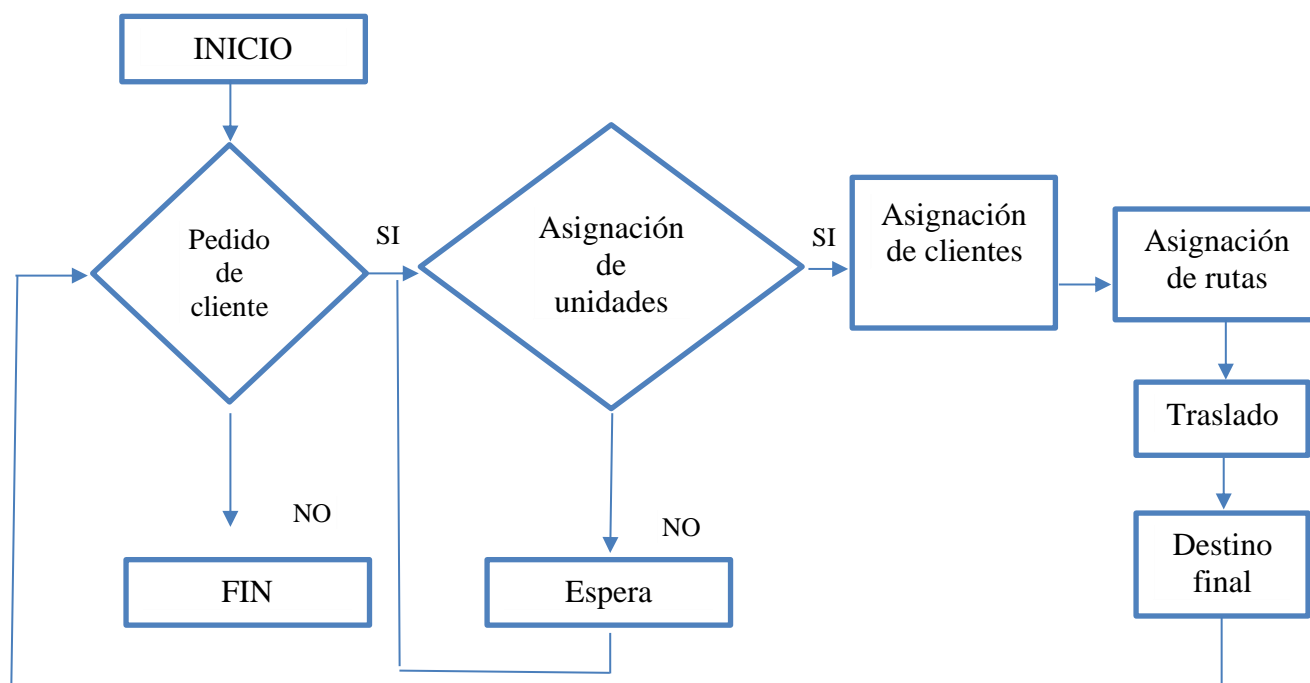


Figura 28 Flujo de actividades.
Elaborado por: Guerrero (2021)

4.14. Análisis de costos con el modelo [Condecom]

El resultado obtenido a través de las tablas siguientes puede servir como precedente para comparar la situación de la empresa antes y después del diseño de la metodología [Condecom] y ver la evolución que tendrá la compañía en posteriores periodos ya con la aplicación del sistema de control de las operaciones. Con la propuesta se tendrá que disminuir los kilometrajes para poder cubrir los costos.

4.14.1. Clasificación de los costos por ruta especial

Tabla 22

Clasificación de los costos ruta especial

Clasificación de costos	No de unidades	Valor vehículo	Valor total mensual
Combustible	8	\$ 90,63	\$ 725,04
Llantas	8	\$ 94,87	\$ 379,48
Lubricantes	8	\$ 23,00	\$ 184,00
Filtros	8	\$ 3,00	\$ 24,00
Mantenimiento	8	\$ 87,00	\$ 696,00
Conductores	8	\$ 200,00	\$ 1.600,00
Seguro	8	\$ 50,00	\$ 400,00
Depreciación de vehículo	8	\$ 40,00	\$ 320,00
Rastreo satelital	8	\$ 30,00	\$ 240,00
Administrativos	8	\$ 29,98	\$ 239,84
Total	8	\$ 648,48	\$ 4.808,36

Elaborado por: Guerrero (2021)

Los valores que se observan en la tabla 22, son diarios y mensuales por unidad, contabilizando de 8 unidades. Estos gastos administrativos son valores mensuales con salarios y decimos de acuerdo con el seguro social por hora de trabajo

Tabla 23

Ruta especial, porcentaje de asignación de cliente

Actividad	Proceso	Tiempo estimado horas	Porcentaje de asignación
Contacto con el cliente	Toma de listado	0,17	20%
	Recibir órdenes de transportar	0,17	20%
	Recibir autorización de salida	0,5	60%
Total		0,84	100%

Elaborado por: Guerrero (2021)

En la tabla 23 se observa:

- Se toma el listado del personal que ingresa o sale. 0:17 minutos.
- Se recibe las órdenes a transportar al personal .017 minutos
- Se transporta al personal 0.50 minutos
- Y en 45 minutos que duró el traslado a 1 hora se confirma ruta terminada.

Tabla 24

Ruta especial, porcentaje de traslado de los clientes

Actividad	Proceso	Tiempo estimado horas	Porcentaje de asignación
Traslado de los clientes	Preparar rutas	0,3	19%
	Distribuir unidades	0,2	12%
	Abordo del usuario	0,2	13%
	Traslado del usuario	0,45	28%
	Ruta terminada	0,45	28%
Total		1,6	100%

Elaborado por: Guerrero (2021)

En la tabla 24 se muestra:

- Se prepara la ruta con el encargado de bodega. 0.30 minutos
- Se distribuye las unidades de cada ruta 0.20 minutos
- Se transporta al personal a sus domicilios 0.45 minutos
- Y en 45 minutos a 1 hora se termina la ruta.

Tabla 25

Ruta especial, actividades primarias

AP1	Toma de pedido
AP2	Recibir órdenes de transportar
AP3	Recibir autorización de salida

Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 26

Ruta especial, recursos y Cost. Driver de Actividades primarias

No Unidades	Recursos	Cost. Driver	Actividades primarias			
			No	AP1	AP2	AP3
8	Rastreo satelital	No horas	5760	1152	1152	3456
8	Administrativos	No horas trabajadas	600	120	120	360
8	Depreciación	No horas	5760	1152	1152	3456
8	Seguro	No horas	5760	1152	1152	3456

Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 27

Ruta especial, Distribución de recursos para cada actividad primaria

No Unidades	Recursos	Valor mensual	Actividades primarias		
			AP1	AP2	AP3
8	Rastreo satelital	\$ 240,00	\$ 48,00	\$ 48,00	\$ 144,00
8	Administrativos	\$ 239,84	\$ 47,97	\$ 47,97	\$ 143,90
8	Depreciación	\$ 320,00	\$ 64,00	\$ 64,00	\$ 192,00
8	Seguro	\$ 400,00	\$ 80,00	\$ 80,00	\$ 240,00

Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 28

Ruta especial, actividades secundarias

AS1	Preparar rutas
AS2	Distribuir unidades
AS3	Abordo del usuario
AS4	Traslado del usuario
AS5	Ruta terminada

Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 29

Ruta especial, recursos y Cost. Driver de Actividades secundarias

No Unidades	Recursos	Cost. Driver	No	AS1	AS2	AS3	AS4	AS5
8	Combustible	No Km recorridos	1200				1200	
8	Llantas	No Km recorridos	3034,4				3034	
8	Lubricantes	No Km recorridos	160				160	
8	Filtros	No Km recorridos	96				96	
8	Mantenimiento	No Km recorridos	1040				1040	
8	Conductores	No Horas requeridas en la actividad	4000				4000	
8	Seguro	No Horas	800	152	96	104	224	224
8	Depreciación de vehículo	No Horas	320	61	38	42	90	90
8	Rastreo satelital	No Horas	784	149	94	102	220	220
8	Administrativos	No Horas trabajadas	8000	1520	960	1040	2240	2240

Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 30

Distribución de recursos para cada actividad secundaria.

No Unidades	Recursos	Valor mensual	Actividades secundarias				
			AS1	AS2	AS3	AS4	AS5
8	Combustible	\$ 90,63				\$ 90,63	
8	Llantas	\$ 94,87				\$ 94,87	
8	Lubricantes	\$ 23,00				\$ 23,00	
8	Filtros	\$ 3,00				\$ 3,00	
8	Mantenimiento	\$ 87,00				\$ 87,00	
8	Conductores	\$ 200,00				\$ 200,00	
8	Seguro	\$ 50,00	\$ 9,50	\$ 6,00	\$ 6,50	\$ 14,00	\$ 14,00
8	Depreciación de vehículo	\$ 40,00	\$ 7,60	\$ 0,91	\$ 5,20	\$ 11,20	\$ 11,20
8	Rastreo satelital	\$ 30,00	\$ 5,70	\$ 0,68	\$ 3,90	\$ 8,40	\$ 8,40
8	Administrativos	\$ 29,98	\$ 5,70	\$ 0,68	\$ 3,90	\$ 8,39	\$ 8,39
	Total	\$ 648,48	\$ 28,50	\$ 8,28	\$ 19,50	\$ 540,49	\$ 41,99

Elaborado por: Guerrero (2021)

4.15. Evaluación económica y financiera

A través del estudio financiero se distinguirán los procesos relacionados en la identificación, orden y sistematización de los Ítems que resultaron por la inversión, ingresos y costos que se derivan de la ejecución del del sistema para el control de las operaciones.

Las inversiones que se proyectan en la propuesta comprenden la utilización de activos monetarios vinculados a la optimización de rutas, unidades y clientes, con el fin de aumentar los activos fijos o financieros de la compañía. Es relevante considerar las opciones de inversión en el sistema de control de las operaciones. Debido a que con esta propuesta se quiere optimizar la rentabilidad en la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel durante un período prolongado, de esta decisión depende el futuro financiero positivo de la empresa.

Esta evaluación económica se realiza con el propósito de definir el monto de la inversión para llevar a cabo el sistema para el control de las operaciones en la compañía, el tiempo que se ha evaluado será de 5 años, en los cuales se espera incrementar las utilidades y disminuir costos, contribuyendo al crecimiento económico y de la organización Transporte Escolar e Institucional Transemmanuel S.A.

4.15.1. Presupuesto del Proyecto

A continuación, se resumen los costos de la implementación de los proyectos para 5 años:

Tabla 31

Resumen de costos

	PROYECCIONES					
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
INGRESOS						
Humano	13.600,00	4.800,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00
Operacional	9.800,00	4.500,00				
Tecnológico	15.000,00					
TOTAL INVERSION	38.400,00	9.300,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00
Costo Financiamiento directo proyecto		19%				
Inversión	\$48.432,42					

Elaborado por: Guerrero (2021)

Se ha realizado la proyección de 5 años sumado los Costos fijos y costos variables para la propuesta teniendo un valor de \$ 48.432,42 (cuarenta y ocho dólares con cuatrocientos treinta y dos con 42/100)

4.15.2. Flujo de Caja Projectado

El flujo de caja refleja cuanto efectivo genera la organización, como se obtiene y el motivo de los gastos. Reconocer ingresos y los costos del efectivo por períodos y permitir examinar si la organización tendrá suficientes activos para cumplir con sus responsabilidades y, en este sentido, medir el beneficio rentable de la metodología ASAP.

Las tablas que se presentan se estructuran a partir de valores correspondientes al estado de resultados con proyección a 5 años, períodos de vigencia de la propuesta, en el que la empresa se beneficiara con flujos de caja en niveles rentables. A continuación, se presenta el flujo de efectivo de caja proyectado para los siguientes 5 años de Operaciones de la compañía de Transporte Escolar e Institucional Transemmanuel S.A.

4.15.3. Evaluación Financiera

Con este procedimiento se podrá cuantificar, medir y señalar el valor de la propuesta, para la toma de decisión de iniciar o no el sistema para el control de las operaciones e incrementar las acciones financieras en la compañía.

Tabla 32

Tasa Interna de Retorno

	PROYECCIONES				
	2022	2023	2024	2025	2026
INGRESOS					
Ingresos por servicios	6.771,74	73.998,50	91.079,34	103.603,16	116.165,16
TOTAL INGRESOS	6.771,74	73.998,50	91.079,34	103.603,16	116.165,16
EGRESOS					
Mano de obra relacionado a la actividad	6.878,00	5.358,00	7.868,00	9.028,00	10.058,00
Costos Relacionados a la actividad	4.708,00	26.752,00	27.776,00	28.718,00	29.859,00
Gastos Administrativos	530,00	320,00	2.650,00	3.800,00	4.809,00
Gastos de Ventas	1.914,00	2.068,00	2.572,00	3.221,00	4.041,00
Gastos financieros	28,00	8,00	113,00	38,00	108,00
TOTAL EGRESOS	14.058,00	34.506,00	40.979,00	44.805,00	48.875,00
FLUJO DE CAJA NETO	48.432,42	7.286,26	39.492,50	50.100,34	67.290,16

Tasa Interna de Retorno 50%
Elaborado por: Guerrero (2021)

Tabla 33

Estado de resultados integrales

TRANSEMANUEL ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	AÑOS BASE				PROYECCIONES					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
INGRESOS										
Ingresos por servicios	230.890,00	239.479,00	369.785,23	163.286,84	170.058,58	237.285,34	254.366,18	256.890,00	279.452,00	
TOTAL INGRESOS	230.890,00	239.479,00	369.785,23	163.286,84	170.058,58	237.285,34	254.366,18	256.890,00	279.452,00	
COSTOS										
Mano de obra relacionado a la actividad	57.000,00	60.789,00	64.870,00	35.262,00	32.140,00	30.620,00	33.130,00	34.290,00	35.320,00	
Costos Relacionados a la actividad	33.332,00	33.870,00	42.598,00	25.554,00	27.848,00	28.892,00	29.916,00	30.858,00	31.999,00	
Depreciaciones / Amortizaciones	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00	7.200,00	
Total costos	97.532,00	101.859,00	114.668,00	68.016,00	67.188,00	66.712,00	70.246,00	72.348,00	74.519,00	
Utilidad Bruta	133.358,00	137.620,00	255.117,23	95.270,84	102.870,58	170.573,34	184.120,18	184.542,00	204.933,00	
%Margen Bruto	58%	57%	69%	58%	60%	72%	72%	72%	73%	
GASTOS										
Gastos Administrativos	32.790,00	35.509,00	48.860,00	25.170,00	20.700,00	20.490,00	21.820,00	22.970,00	23.979,00	
Gastos de Ventas	11.090,00	11.796,00	28.120,00	7.824,00	7.738,00	7.592,00	7.696,00	7.645,00	6.865,00	
Gastos financieros	920,00	1.290,00	1.623,00	1.812,00	1.840,00	1.820,00	1.925,00	1.850,00	1.920,00	
Depreciaciones /Amortizaciones	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00	
Total Gastos	46.300,00	50.095,00	80.103,00	36.306,00	31.778,00	31.402,00	32.941,00	33.965,00	34.264,00	
Utilidad antes de impuestos	87.058,00	87.525,00	175.014,23	58.964,84	71.092,58	139.171,34	151.179,18	150.577,00	170.669,00	
%Margen Operativo	38%	37%	47%	36%	42%	59%	59%	59%	61%	

Elaborado por: Guerrero (2021)

Estado de resultado integrales. - se acogido los primeros años de base 2018 al 2021 donde consta los ingresos que se tuvo en ese tiempo con los gastos administrativos y costos directos e indirectos relacionados al trabajo. Pudiendo tener una utilidad bruta del ejercicio y obtener la utilidad antes del impuesto. pudiendo tener el margen operativo. tanto base como proyectado a 5 años 2022 al 2026.

Tabla 34

Estado de resultados administrativo

TRANSEMANUEL ESTADO DE RESULTADOS ADMINISTRATIVO	AÑOS BASE				PROYECCIONES				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Ingresos	230.890,00	239.479,00	369.785,23	163.286,84	170.058,58	237.285,34	254.366,18	256.890,00	279.452,00
Costos Variables									
Mano de obra relacionado a la actividad	27.800,00	29.500,00	36.870,00	25.372,00	22.300,00	20.900,00	23.500,00	24.570,00	25.400,00
Costos Relacionados a la actividad	15.902,00	16.890,00	12.898,00	8.940,00	9.320,00	9.450,00	9.560,00	9.830,00	9.910,00
Gastos Administrativos	26.790,00	27.989,00	28.920,00	15.230,00	12.100,00	11.230,00	11.900,00	12.100,00	12.500,00
Gastos de Ventas	8.790,00	9.290,00	8.320,00	5.100,00	5.090,00	5.020,00	5.200,00	5.500,00	5.720,00
Gastos financieros	120,00	90,00	123,00	122,00	120,00	150,00	180,00	200,00	250,00
Total Costos Variables	79.402,00	83.759,00	87.131,00	54.764,00	48.930,00	46.750,00	50.340,00	52.200,00	53.780,00
Contribución Marginal	151.488,00	155.720,00	282.654,23	108.522,84	121.128,58	190.535,34	204.026,18	204.690,00	225.672,00
%Margen de contribución	66%	65%	76%	66%	71%	80%	80%	80%	81%
Costos Fijos									
Mano de obra relacionado a la actividad	29.200,00	31.289,00	28.000,00	9.890,00	9.840,00	9.720,00	9.630,00	9.720,00	9.920,00
Costos Relacionados a la actividad	17.430,00	16.980,00	29.700,00	16.614,00	18.528,00	19.442,00	20.356,00	21.028,00	22.089,00
Gastos Administrativos	6.000,00	7.520,00	19.940,00	9.940,00	8.600,00	9.260,00	9.920,00	10.870,00	11.479,00
Gastos de Ventas	2.300,00	2.506,00	19.800,00	2.724,00	2.648,00	2.572,00	2.496,00	2.145,00	1.145,00
Gastos financieros	800,00	1.200,00	1.500,00	1.690,00	1.720,00	1.670,00	1.745,00	1.650,00	1.670,00
Depreciaciones / Amortizaciones	8.700,00	8.700,00	8.700,00	8.700,00	8.700,00	8.700,00	8.700,00	8.700,00	8.700,00
Total Costos Fijos	64.430,00	68.195,00	107.640,00	49.558,00	50.036,00	51.364,00	52.847,00	54.113,00	55.003,00
Utilidad antes de impuestos	87.058,00	87.525,00	175.014,23	58.964,84	71.092,58	139.171,34	151.179,18	150.577,00	170.669,00
%Margen Operativos	38%	37%	47%	36%	42%	59%	59%	59%	61%

Elaborado por: Guerrero (2021)

Estado de resultados administrativos. Estamos años base del 2018 al 2021 y proyectados del 2022 al 2026 donde consta los costos fijos y costos variables de la actividad de la empresa. En años base se sacó los valores realizados a la actividad que esos nos sirvieron para proyectar los costos fijos y variables. Para así obtener el margen operativo de la actividad de acuerdo al recorrido.

Tabla 35

Capacidad productiva

TRANSEMANUEL CAPACIDAD PRODUCTIVA	AÑOS BASE				PROYECCIONES					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Km estimados totales	1.641.600	1.641.600	1.641.600	1.641.600	1.641.600	1.641.600	1.641.600	1.641.600	1.641.600	
Km recorridos	1.091.520	1.091.520	1.598.400	1.091.520	1.091.520	1.209.600	1.281.600	1.290.240	1.347.840	
%Capacidad Utilizada	66,5%	66,5%	97,4%	66,5%	66,5%	73,7%	78,1%	78,6%	82,1%	
Indicadores Ingresos										
Ingresos / Km Recorrido	0,212	0,219	0,231	0,150	0,156	0,196	0,198	0,199	0,207	
Indicadores Costos										
Costo Tradicional / Km Recorridos	0,089	0,093	0,072	0,062	0,062	0,055	0,055	0,056	0,055	
Costo Variable / Km Recorridos	0,073	0,077	0,055	0,050	0,045	0,039	0,039	0,040	0,040	
Costo Fijo / Km Recorridos	0,059	0,062	0,067	0,045	0,046	0,042	0,041	0,042	0,041	
Indicadores Rentabilidad Contable										
Utilidad Bruta / Km Recorrido	0,122	0,126	0,160	0,087	0,094	0,141	0,144	0,143	0,152	
Contribución Marginal / Km Recorrido	0,139	0,143	0,177	0,099	0,111	0,158	0,159	0,159	0,167	
EBIT / Km Recorrido	0,080	0,080	0,109	0,054	0,065	0,115	0,118	0,117	0,127	
Clientes Existentes	5	5	10	5	5	6	7	8	9	

Elaborado por: Guerrero (2021)

La capacidad productiva estamos relacionando los kilómetros proyectados que deben realizar el recorrido por las 8 unidades. El recorrido actual base por las 8 unidades es de 379 km por día donde debe de acuerdo a la propuesta es de 570 km diarios por unidad. Con eso detalles hemos podido obtener los indicadores de rentabilidad contable por recorrido. Así nos damos cuenta que tenemos la rentabilidad por ruta a nuestra propuesta.

4.16. Conclusiones de la propuesta

- La propuesta Sistema de control de las operaciones [Condecom] para la compañía de transporte escolar e institucional Emmanuel, se plasmó mediante cuatro etapas, en las que se procedió a revisar la situación actual de las rutas de la empresa de transporte. También se clasificó por sectores para determinar la asignación de rutas, para luego diseñar la propuesta. En las cuatro etapas del Sistema de control de las operaciones [Condecom], se trabaja con los diferentes procesos de la compañía de transporte, se revisaron los documentos que envían los clientes cada viernes, se clasificaron las rutas por sectores, se entrega la asignación de rutas, se realizaron análisis considerando; kilometraje y tiempo.
- Se determinó la metodología ASAP, como base para la correcta gestión del Sistema de control de operaciones [Condecom] orientada a documentación fácil de manejar y aplicar en proyectos, debido a que minimiza riesgo de operación e inversión y reduce el costo total de la implementación.
- La propuesta sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional [Condecom] garantizó la identificación y registro de las operaciones en la asignación de rutas, de unidades y de clientes, así como la reducción de los kilometrajes y costos de mantenimiento de los transportes que permiten la entrega oportuna, confiable y veraz de los usuarios.
- Se elaboró la evaluación económica y financiera del proyecto, considerando una proyección presupuestaria de 5 años, los costos fijos y variables comparativos de la situación sin la propuesta y con la propuesta, flujo efectivo de caja sin y con la propuesta, comparativo del flujo incremental sin y con la propuesta. Lo que evidenció el crecimiento de la rentabilidad si se implementará la propuesta.

Conclusiones

- Se detalló las bases teóricas que fundamentan el sistema de control de las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional mediante la investigación documental actualizada en libros, artículos de revistas e informes digitales como repositorios de diferentes universidades nacionales e internacionales que hayan investigado sobre los sistemas de control de las operaciones de las empresas de transporte escolar e institucional que hacen vulnerable a estas compañías. La recopilación de esta información permitió ver que el control de las operaciones se lo realiza en muchas de ellas de manera muy esporádica sin ningún procedimiento de calidad.
- Para el diagnóstico de la situación actual de las compañías de Transporte Escolar e Institucional se escogió a Transemmanuel S.A. lo que evidencio que la misma carecía de sistemas informáticos que viabilicen la gestión eficiente en las operaciones que le permitieran reunir datos y analizarlos. Además, a los directivos no podían proponer y ejecutar acciones en vías de la mejora de la misma. La empresa no efectúa la evaluación de los procesos de las operaciones de asignación de rutas como control, ni tiene estrategias que incluyan políticas y procedimientos de la información financiera, para el logro de los objetivos económicos y financieros. Para mejoras en las compañías de transporte se sugirió diseñar un Sistema de control de las operaciones con base en una metodología que se adapte a los requerimientos de las áreas críticas.
- La propuesta de un Sistema de control de las operaciones se elaboró para la compañía de transporte escolar e institucional Emmanuel S.A., [Condecom]. La misma se orientó a la implementación de procesos organizacionales en las áreas críticas como es la asignación de rutas, de unidades y de clientes. Para cumplir con este requerimiento se plasmaron cuatro fases estructuradas con el ejemplo de la metodología ASAP. Que permitió revisar la situación actual de las rutas de la empresa de transporte. Luego clasificar por sectores para determinar la asignación de rutas. Para finalizar se proyectó la situación económica y financiera de la empresa antes y después de la propuesta [Condecom]. Demostrando la optimización de recursos en kilometrajes para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel.

Recomendaciones

- La compañía de transporte escolar e institucional Emmanuel debe establecer el control y estrategias para la implementación de las normas y políticas de control contable, de acuerdo a las necesidades operacionales en la asignación de rutas, de unidades y de clientes, procedimiento que permitirá optimizar la rentabilidad de la misma.

- Se recomienda utilizar herramientas informáticas que le permitan gestionar de manera eficiente, eficaz y oportuna las operaciones de la compañía transporte escolar e institucional. Además, que viabilicen la gestión eficiente en las operaciones, que les permitan reunir datos y analizarlos. Para que los directivos puedan proponer y ejecutar acciones en vías de la mejora de la misma.

- Para garantizar la seguridad de los ocupantes y mayor disponibilidad de unidades funcionando, se recomienda regularizar los permisos que están pendientes, cumpliendo así las normativas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. De esta manera se mejora, la imagen y calidad de servicio.

- Se recomienda utilizar el Sistema de control de las operaciones [Condecom] en los diferentes procesos de la compañía de transporte con la finalidad de obtener el control operacional ideal en costo, tiempo de las unidades y el desarrollo de la prestación de servicio de acuerdo a las exigencias y necesidades de los clientes.

- Con la implementación del sistema de control de las operaciones para la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel [Condecom] se garantiza la identificación y registro de las operaciones en la asignación de rutas, de unidades y de clientes, así como la reducción de los kilometrajes y costos de mantenimiento de los transportes que permiten la entrega oportuna, confiable y veraz de los usuarios. Debido a que en la evaluación financiera se refleja el flujo incremental comparativo de la situación de la empresa sin el proyecto y con el proyecto, se refleja un incremento positivo proyectado de los años 2021 al 2024. Demostrando los beneficios de la implementación de la propuesta [Condecom], en la empresa de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel.

Referencias Bibliográficas

- Adanaqué, F. S. (2018). *Cultura financiera para mejorar la capacidad de ahorro en caja Piura agencia Jaén, 2017*. . Obtenido de Universidad Señor de Sipán:
<http://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/uss/5290/Adanaqu%C3%A9%20Fern%C3%A1ndez%20Sheylla%20Geraldine.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Aguilar, P. (2017). *Antecedentes y conceptos*. Obtenido de
https://www.academia.edu/10573784/1_ANTECEDENTES_Y_CONCEPTOS
- Aguirre, V. D., & She, L. T. (2018). *Estudio de factibilidad para la creación de una Cooperativa de Transporte Escolar e Institucional en el Cantón Durán*. Guayaquil, Ecuador: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Obtenida en:
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/11578/1/T-UCSG-PRE-ECO-ADM-474.pdf>. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/11578/1/T-UCSG-PRE-ECO-ADM-474.pdf>
- Andino, Y. (2018). *Módulo de Tutoría 1*.
- Apaza, M. (2017). *Contabilidad de instrumentos financieros. (1ra Edición)*. Lima: Pacífico Ediciones.
- Asencio, C. L., González, A. E., & Lozano, R. M. (2017). El inventario como determinante en la rentabilidad de las distribuidoras farmacéuticas. *RETOS. Revista de Ciencias de la Administración y Economía*. Obtenida en:
http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-86182017000100231#B6.
- ATM Centro Guayas. (30 de noviembre de 2017). *Acta de la Sesión Ordinaria celebrada por el*. Obtenido de Directorio de la Empresa Pública. Autoridad de Tránsito Mancomunada Centro Guayas - EP: https://atmcentroguayas.gob.ec/tran0+s2|sparencia/ATMCGEP/2017/Literal_s/Anexos/ACTA_30_NOVIEMBRE_2017.pdf
- Autoridad de Tránsito Mancomunada Centro Guayas - EP . (2018). *Informe Rendición de Cuentas 2018. ATM Centro Guayas – EP*. Obtenido de ATM Centro Guayas:
<http://www.atmcentroguayas.gob.ec/RENDICION-DE-CUENTAS/2018/INFORME%20RENDICI%C3%93N%20DE%20CUENTAS%202018%20ATM%20CENTRO%20GUAYAS%20-%20EP.pdf>

- Autoridad de Tránsito Municipal. (noviembre de 2016). *Reglamento de Furgonetas Escolar e Institucional 5ta. revisión*. Obtenido de ATM:
<https://drive.google.com/file/d/0B6HSQTYj662xTTlxQUZGTkc0QTA/view>
- Bernal, C. A. (2014). *Metodología de la investigación*. Colombia: Pearson.
- Bravo, S. (2011). *Los índices de rentabilidad económica y financiera de corto plazo son: el ROA y el ROE*.
- Celis, C. (2016). *¿Cómo elaborar un trabajo final de máster?* Editorial UOC.
- Centros Culturales de México A.C. (2020). *¿Qué es el control interno y cuáles son sus componentes?* Obtenido de <https://hipodec.up.edu.mx/blog/definicion-control-interno-y-componentes#:~:text=Tambi%C3%A9n%20denominado%20sistema%20de%20gesti%C3%B3n,eficiencia%20de%20los%20procesos%20y>
- Cervera, A. (2007). *Tema 3: la empresa como sistema*. Obtenido de https://ocw.uca.es/pluginfile.php/178/mod_resource/content/1/transparencias_TEM A_03.pdf
- Chavarría, E. (2017). *Las empresas mexicanas más atractivas para invertir*. Obtenido de <http://www.finamex.com.mx/the-visionary/soy-inversionista/las-empresas-mexicanas-mas-atractivas-para-invertir/>
- Chumpitaz, D. O. (2015). Caracterización del control interno en la gestión de las empresas comerciales del Perú 2013. -73. *In Crescendo*, 6(1), 64-73.
- Codigo Tributario. (2015). *Referencia al Consejo Nacional y la Comisión de Legislación y Codificación*. Obtenido de <http://www.ejprado.com/actualidad/category/reformas-al-coacutedigotributario>.
- Cruz, R. X. (2017). *Propuesta de un sistema de control interno a los procesos administrativos de la empresa Trans- Zozoranga S.A., dedicada al transporte escolar e institucional, ubicada en el distrito metropolitano de Quito*. Obtenido de Universidad Central del Ecuador. Tesis:
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/15698/1/T-UCE-0003-CAD-023CA.pdf>

- Deloitte. (2019). *NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo*. Obtenido de <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/audit/documentos/nic-2019/NIC%207%20-%20Estado%20de%20Flujos%20de%20Efectivo.pdf>
- EMIS. (2019). *Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel Transemmanuel S.A. (Ecuador)*. Obtenido de https://www.emis.com/php/company-profile/EC/Compania_de_Transporte_Escolar_e_Institucional_Emanuel_Transemmanuel_SA_es_8175592.html
- Estrategias y Políticas aplicadas por la empresa*. (s.f.). Obtenido de Universidad Politécnica Salesiana Sede Quito: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/14149/1/UPS-QT11559.pdf>
- Fonseca, L. O. (2015). *Sistemas de Control Interno Para Organizaciones*. Lima-Perú: IICO. Instituto de Investigación en Accountability y Control, 542 páginas.
- Gómez, G. E. (2017). *¿Qué son las operaciones en una empresa?* Obtenido de <http://impcconsultores.com/que-son-las-operaciones-en-una-empresa/>
- Gómez, G. E. (2017). *¿Qué son las operaciones en una empresa?* Obtenido de <http://impcconsultores.com/que-son-las-operaciones-en-una-empresa/>
- Grupo Universitario de Investigación Analítica de Riesgos. (s.f.). *Sistema de gestión de la seguridad - SGS*. Obtenido de GUIAR: <https://guiar.unizar.es/1/Accident/Rd1254/SGS.htm#:~:text=Se%20puede%20definir%20como%20la,llevar%20a%20efecto%2C%20revisar%20y>
- Hurtado, P. M. (2019). *Implementación del sistema de control interno y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de transporte el crucero de Jaen S.A.C., Jaen - 2018*. Pimentel – Perú: Universidad Señor de Sipán. Obtenido de <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/6133/Hurtado%20P%20C3%A9rez%20Maggali.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- INEC. (2019). *Ecuador - Estadísticas de Transportes 2017*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística y Censos: <https://anda.inec.gob.ec/anda/index.php/catalog/704>
- Intedy. (2018). *Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. ISO 45001:2018*. Obtenido de International Dynamic Advisors: <https://www.intedy.com/internacional/178/consultoria-sistemas-de-gestion-de-seguridad-y-salud-en-el-trabajo-iso-450012018.html>

- K. Dawson y Associates Inc. (2021). *Desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad - SGS-*. Obtenido de KDA:
<http://www.kdawson.net/Espanol/Service/SafetyManagementSystems.php>
- Ley de Compañías. (2017). *Registro Oficial 312 de 05-nov.-1999* . Obtenido de Última modificación: 29-dic.-2017: https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2018/02/ley_de_companias.pdf
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (31 de diciembre de 2014). *Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Estado: Vigente*. Obtenido de LEXIS: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Llunitaxi, S. J., & Vélez, S. J. (2015). *Diseño de un sistema de control Interno basado en el modelo COSO para el área contable y financiera*. Obtenido de Universidad Politécnica Salesiana Ecuador:
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/9952/1/UPS-GT001082.pdf>
- Martínez, N. (2015). *Factores de rentabilidad en las decisiones financieras*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f.). *Norma Internacional de Contabilidad N° 1 (NIC 1)*. Obtenido de Gub.uy: <https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/institucional/normativa/norma-internacional-contabilidad-1-nic-1>
- Muñoz, R. C. (2015). *Metodología de la Investigación*. México, D.F.: Oxford University Press, 2015 M10 1 - 432 páginas. Obtenido de <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2019/08/56-Metodologia-de-la-investigacion-Carlos-I.-Munoz-Rocha.pdf>
- NIC NIIF. (2007). *Norma Internacional de Contabilidad n° 1. Presentación de Estados Financieros*. Obtenido de
<http://www.nicniif.org/files/NIC%201%20Presentacion%20de%20Estados%20Financieros.pdf>
- NIC, N. I. (1997). *Norma Internacional de Contabilidad n° 1 (NIC 1)*. Norma Internacional de Contabilidad n° 1 (NIC 1). Obtenido de:
<http://www.normasinternacionalesdecontabilidad.es/nic/pdf/NIC01.pdf>.

- Pérez, C. V. (2015). *Control de gestión empresarial. 8va Edición*. Madrid: ESIC Editorial, 383 páginas.
- Pérez, G. T., & Ramos, G. M. (2016). *Implementación de un sistema de control interno en las cuentas por cobrar y su incidencia en la liquidez de la empresa*. Trujillo – Perú: Universidad Privada del Norte. Obtenida en:
<https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/10098/P%20c3%20a9rez%20Guevara%20Tatiana%20-%20Ramos%20Garrido%20Marilyn.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Plasencia, A. C. (2015). El Sistema de Control Interno: garantía del logro de los objetivos. *Scielo*, MEDISAN v.14 n.5 Santiago de Cuba.
- Porras, T. D. (2019). *Modelo de control contable financiero para la compañía de transporte estudiantil comtranschool de la provincia de Cotopaxi - Latacunga*. Ambato-Ecuador: Pontifica Universidad Católica del Ecuador. Obtenido en:
<http://repositorio.pucesa.edu.ec/bitstream/123456789/2829/1/76994.pdf>.
- Ramos, C. M. (2015). *Diseño del sistema de control interno en la empresa ab optical de la ciudad de Loja*. Obtenido de Universidad Nacional de Loja:
<https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/10494/1/TESIS%20DE%20CONTROL%20INTERNO.pdf>
- Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional. (2014). *Edición Especial No.241 , 31 de Diciembre 2014*. El directorio de la agencia nacional de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Obtenido de <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2017/06/03NOR2014-REGLAMENTO-PARA-SERVICIO-TRANSPORTE-COMERCIAL-ESCOLAR-E-INSTITUCIONAL.pdf>
- Rodriguez, C. D. (2013). *Administración del capital de trabajo y su influencia en la rentabilidad de la empresa Consorcio Roga S.A.C*. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego.
- Sanjinés, P. M. (2017). *El clima organizacional en la gestión de calidad administrativa*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil. Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación.

- Teca, P. V. (2017). *Mecanismos de control interno para la Unión de Compañías de Transporte Escolar e Institucional de la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura*. Obtenido de UNIANDES:
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/6864/1/PIUICYA014-2017.pdf>
- Teruel, S. (10 de junio de 2019). *Control financiero: definición, objetivos e implementación*. Obtenido de Captio: Obtenido en:
<https://www.captio.net/blog/control-financiero-definicion-objetivos-utilidades-y-estrategias-de-implementacion>
- Torres, M. J., & González, U. W. (2015). *Costos – Gastos y su impacto en la rentabilidad de empresas exportadoras de peces, crustáceos y moluscos*. Obtenido de Universidad laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil:
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/rentabilidad.html>
- TransEmmanuel S.A. (2020). *Quienes somos*. Obtenido de Compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel: <http://www.transemmanuel.com/clientes.html>
- Ujaen. (s.f.). *Tema 1. Introducción al concepto de empresa*. Obtenido de <http://www4.ujaen.es/~tgarrido/Tema%201%20OYMT%20I.htm>
- Vega, R. R. (2015). *El control interno y su efecto en la rentabilidad de la empresa Akabados de la ciudad de Ambato*. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato :
<http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/1700/1/TA0044.pdf>

ANEXOS

Anexo 1 Análisis financiero de las Compañía de Transporte Escolar e Institucional

Activos	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule Peñaherrera y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Express Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía de Expreso Escolar e Institucional Raúl Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Daule Expres S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Efectivo y equivalentes	0	6.788	3.685	3.548	8.252	4.970	393	587	1.918	2.456	2.014	1.348	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800
Clientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inventarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activos por impuestos	0	0	0	0	0	0	0	57	101	33	114	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activos para la venta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activos biológicos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos anticipados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros activos corrientes	0	0	0	0	57	21.429	0	0	0	0	0	1.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Otros activos corrientes	0	0	0	0	57	21.429	0	57	101	33	114	1.520	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Activos Corrientes	0	6.788	3.685	3.548	8.309	26.399	393	644	2.019	2.489	2.128	2.868	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800
Propiedad, planta y equipo	0	675	600	600	600	525	0	0	0	0	627	564	0	0	0	0	0	33.290	0	0	0	0	0	0
Intangibles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inversiones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activos biológicos LP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recursos minerales LP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Propiedades de inversión LP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CXC Comerciales LP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuestos diferidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros activos LP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Otros activos no corrientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Activos No Corrientes	0	675	600	600	600	525	0	0	0	0	627	564	0	0	0	0	0	33.290	0	0	0	0	0	0
Total Activos	0	7.463	4.285	4.148	8.909	26.924	393	644	2.019	2.489	2.755	3.432	0	0	0	0	800	34.090	800	800	800	0	800	800

Pasivos	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule Peñaherrera Y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía de Expreso Escolar e Institucional Raúl Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Daule Expres S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Proveedores	0	0	0	0	0	0	477	29	0	0	709	468	0	0	0	0	0	15.000	0	0	0	0	0	0
Pasivos bancarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasivo tributario	0	111	98	115	48	205	0	0	293	23	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasivo laboral	0	89	78	81	39	2.567	0	88	295	739	118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anticipos y diferidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros pasivos corrientes	0	6.423	2.923	2.769	7.812	10.849	0	0	26	0	14	15	0	0	0	0	0	12.300	0	0	0	0	0	0
Otros Pasivos Corrientes	0	6.623	3.099	2.965	7.899	13.621	0	88	613	761	143	15	0	0	0	0	0	12.300	0	0	0	0	0	0
Total Pasivos Corrientes	0	6.623	3.099	2.965	7.899	13.621	477	117	613	788	852	484	0	0	0	0	0	27.300	0	0	0	0	0	0
Proveedores no corrientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasivos bancarios no corrientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.990	0	0	0	0	0	0
Pasivos por beneficios empleados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuestos diferidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anticipos y diferidos LP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros pasivos no corrientes	0	0	0	0	0	5.188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros pasivos no corrientes	0	0	0	0	0	5.188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasivos No Corrientes	0	0	0	0	0	5.188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.990	0	0	0	0	0	0
Total Pasivos	0	6.623	3.099	2.965	7.899	18.809	477	117	613	788	852	484	0	0	0	0	0	33.290	0	0	0	0	0	0

Patrimonio	Transporte Escolar E Institucional Expreso Daule Peñaherrera Y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.						Compañía De Transporte Escolar E Institucional Expreso Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía De Expreso Escolar E Institucional Raúl Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía De Transporte Escolar E Institucional Daule Expres S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Capital	0	840	840	840	840	840	920	920	920	920	920	920	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800
Capital no pagado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aportes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital y Aportes	0	840	840	840	840	840	920	920	920	920	920	920	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800
Reservas	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultados NIIF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	262	202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros resultados integrales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reservas + ORI + Adop. NIIF	0	0	0	0	11	11	0	0	0	262	202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultados acumulados	0	0	0	0	0	0	0	-1.004	-393	519	781	983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Resultado del ejercicio	0	0	346	343	159	7.264	-1.004	611	879	0	0	1.045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total Patrimonio	0	840	1.186	1.183	1.010	8.114	0	527	1.406	1.701	1.903	2.948	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800

Detalle de Costos	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule Peñaherrera y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Express Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía de Expreso Escolar e Institucional Raúl Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Daule Expres S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Variación de Inventarios	0	0	0	0	0	0	9.945	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Compras locales	0	0	0	0	0	0	0	0	11.213	0	0	0	0	0	0	0	0	32.316	30	0	50	0	720	4.208
Importaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consumo de Inventarios	0	0	0	0	0	0	9.945	0	11.213	0	0	0	0	0	0	0	0	32.316	30	0	50	0	720	4.208
Mano de Obra	0	0	0	0	0	0	0	8.319	6.567	0	0	0	0	0	0	0	0	3.550	0	0	0	0	8.650	3.480
Honor, comis, regalías, servicios	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.100	0
Provisiones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Depreciaciones y amortizaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pérdidas en venta activos y siniestros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuestos	0	0	0	0	0	0	0	861	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Servicios públicos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transporte, combust., y lubricantes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Suministros y materiales	0	0	0	0	0	0	0	386	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros costos de fabricación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos financieros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos de Fabricación	0	0	0	0	0	0	0	1.247	118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.100	0
Total Costos	0	0	0	0	0	0	9.945	9.566	17.898	0	0	0	0	0	0	0	0	35.866	30	0	50	0	10.470	7.688

Estado de Resultados	Compañía de Transporte Escolar E Institucional Expreso Daule Peñaherrera Y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.						Compañía De Transporte Escolar E Institucional Expres Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía De Expreso Escolar E Institucional Raúl Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía De Transporte Escolar E Institucional DAULE EXPRES S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ventas	0	0	0	0	0	201.553	8.940	12.480	24.602	13.320	8.880	49.520	0	0	0	0	0	35.854	100	0	0	0	11.820	7.858
Otros Ingresos	0	2.250	5.070	8.660	5.557	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Ingresos	0	2.250	5.070	8.660	5.557	201.553	8.940	12.480	24.602	13.320	8.880	49.520	0	0	0	0	0	35.854	100	0	0	0	11.820	7.858
Consumo de Inventarios	0	0	0	0	0	0	9.945	0	11.213	0	0	0	0	0	0	0	0	32.316	30	0	50	0	720	4.208
Mano de Obra	0	0	0	0	0	0	0	8.319	6.567	0	0	0	0	0	0	0	0	3.550	0	0	0	0	8.650	3.480
Costos de Fabricación	0	0	0	0	0	0	0	1.247	118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.100	0
Total Costos	0	0	0	0	0	0	9.945	9.566	17.898	0	0	0	0	0	0	0	0	35.866	30	0	50	0	10.470	7.688
Margen Bruto	0	2.250	5.070	8.660	5.557	201.553	-1.004	2.914	6.704	13.320	8.880	49.520	0	0	0	0	0	-11	70	0	-50	0	1.350	170
Sueldos de Adm. y Ventas	0	0	0	5.921	5.188	6.070	0	0	2.204	9.200	5.880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos Operacionales	0	1.655	4.547	2.201	112	184.527	0	2.303	3.121	3.857	2.798	48.475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	720	0
Gastos Financieros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos No Operacionales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Gastos	0	1.655	4.547	8.121	5.300	190.597	0	2.303	5.325	13.058	8.678	48.475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	720	0
Ut. antes de Imp. y 15%	0	595	523	539	257	10.956	-1.004	611	1.378	262	202	1.045	0	0	0	0	0	-11	70	0	-50	0	630	170
15% Part. Laboral	0	89	0	81	39	1.643	0	0	207	39	30	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	95	0
Impuesto Causado	0	111	89	115	57	2.049	0	73	293	56	38	230	0	0	0	0	0	0	13	5	0	0	134	43
Utilidad Neta	0	394	434	343	161	7.264	-1.004	538	879	167	134	815	0	0	0	0	0	-11	46	-5	-50	0	402	128

Estado de Situación Financiera	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule Peñaherrera y Ponce TRANSEXPRESDAUP S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Express Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía de Expreso Escolar e Institucional Raúl Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Daule Expres S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Activos Corrientes	0	6.788	3.685	3.548	8.309	26.399	393	644	2.019	2.489	2.128	2.868	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800
Activos No Corrientes	0	675	600	600	600	525	0	0	0	0	627	564	0	0	0	0	0	33.290	0	0	0	0	0	0
Total Activos	0	7.463	4.285	4.148	8.909	26.924	393	644	2.019	2.489	2.755	3.432	0	0	0	0	800	34.090	800	800	800	0	800	800
Pasivos Corrientes	0	6.623	3.099	2.965	7.899	13.621	477	117	613	788	852	484	0	0	0	0	0	27.300	0	0	0	0	0	0
Pasivos No Corrientes	0	0	0	0	0	5.188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.990	0	0	0	0	0	0
Total Pasivos	0	6.623	3.099	2.965	7.899	18.809	477	117	613	788	852	484	0	0	0	0	0	33.290	0	0	0	0	0	0
Total Patrimonio	0	840	1.186	1.183	1.010	8.114	0	527	1.406	1.701	1.903	2.948	0	0	0	0	800	800	800	800	800	0	800	800

Indicadores Financieros	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule Peñaherrera Y Ponce TRANSEXPRES DAUP S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Expreso Daule TRANSPEREX S.A.						Compañía de Expreso Escolar e Institucional Raul Arreaga RAULARREAGA S.A.						Compañía de Transporte Escolar e Institucional Daule Expres S.A. DAULEXPRES					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EBITDA	0	670	598	539	257	11.030	-1.004	613	1.379	263	204	1.109	0	0	0	0	0	-11	70	0	-50	0	630	170
Promedio Mensual Ventas	0	0	0	0	0	16.796	745	1.040	2.050	1.110	740	4.126	0	0	0	0	0	2.987	8	0	0	0	985	654
Importaciones / Total Compras	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Compras Locales / Total Compras	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	0%	100%	0%	100%	100%
Total Nómina / Ventas	0	0	0	5.921	5.188	6.070	0	8.319	8.771	9.200	5.880	0	0	0	0	0	0	3.550	0	0	0	0	8.650	3.480
Total Nómina / Ventas	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	67%	36%	69%	66%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	0%	73%	44%
No. Empleados	0	4	3	4	5	0	2	3	3	2	4	0	0	0	0	0	4	0	4	4	12	4	4	0
Nómina mensual por empleado	0	0	0	123	86	0	0	231	244	383	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	0
Ventas mensual por empleado	0	0	0	0	0	0	373	347	683	555	185	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	246	0
Capital de Trabajo	0	165	586	584	411	12.777	-85	527	1.406	1.701	1.277	2.384	0	0	0	0	800	-26.500	800	800	800	0	800	800
Índice de Liquidez	0,00	1,02	1,19	1,20	1,05	1,94	0,82	5,49	3,29	3,16	2,50	5,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Días Cartera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Días inventario	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Días proveedores	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	101	4	0	0	0	0	0	169	0	0	0	0	0	0
Ciclo de Efectivo	0	0	0	0	0	0	0	-4	0	0	-101	-4	0	0	0	0	0	-169	0	0	0	0	0	0
Rotación Activos Fijos (Vtas / AF)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	383,91	0,00	0,00	0,00	0,00	14,17	87,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Activos Corrientes / Activo Total	0%	91%	86%	86%	93%	98%	100%	100%	100%	100%	77%	84%	0%	0%	0%	0%	100%	2%	100%	100%	100%	0%	100%	100%
Activos No Corrientes / Activo Total	0%	9%	14%	14%	7%	2%	0%	0%	0%	0%	23%	16%	0%	0%	0%	0%	0%	98%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total Pasivos Bancarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	5.990	0	0	0	0	0	0	0
Pasivos Bancarios / Ventas	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	76%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pasivos Corrientes / Pasivo Total	0%	100%	100%	100%	100%	72%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	82%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pasivos No Corrientes / Pasivo Total	0%	0%	0%	0%	0%	28%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ROA (Rentabilidad / Activos)	0%	0%	8%	8%	2%	27%	-256%	95%	44%	0%	0%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ROE (Rentabilidad / Patrimonio)	0%	0%	29%	29%	16%	90%	0%	116%	63%	0%	0%	35%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Rentabilidad / Ventas	0%	0%	0%	0%	0%	4%	-11%	5%	4%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total Pasivo / Total Activo	0%	89%	72%	71%	89%	70%	121%	18%	30%	32%	31%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	98%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total Patrimonio / Total Activo	0%	11%	28%	29%	11%	30%	-21%	82%	70%	68%	69%	86%	0%	0%	0%	0%	100%	2%	100%	100%	100%	0%	100%	100%

Anexo 2 Perfil de los entrevistados

Curriculum Vitae

Nombre: Luis Antonio

Apellidos: Sandoval Cueva

Ciudadanía: ecuatoriano

CI: 0909499329

Fecha Nacimiento: 22 Dic/1971

Tipo Sangre ORH Positivo

Estudios Primarios

Instituto Particular: Abdón Calderón

Primaria Completa

Estudios Secundarios

Academia Naval Almirante Illinworth

1ero a 5to curso

Liceo Cristiano Guayaquil

6to curso

Bachiller: Químico-Biólogo

Estudios Superiores

Instituto Superior Franklin Verduga Loo

Técnico en Mercadotecnia y Publicidad

Tecnólogo en Mercadotecnia y Publicidad

Licencia Profesional Tipo E

Otras Actividades

Miembro del Cuerpo de Bomberos Guayaquil

Ingreso: 28 Marzo 1994

CB: 16259

Grado: Capitán

Cursos Realizados

Manejo y Uso de Extintores Norma NFPA 10

Curso Primeros Auxilios Intermedio
Manejo de Equipos ERA [MSA] Norma NFPA 1981
Manejo de Equipos ERA [Sperian] Norma NFPA 1981
Curso PRIMAP [USAID]
Curso de Operaciones Contra Incendios
Curso SCI [Comando de Incidentes]
Curso Control de Incendio en Túneles
Curso BREC [Búsqueda y Rescate en Estructuras Colapsadas] USAID
Curso Rescate Acuático e Introducción al Buceo
Curso de Buso Open Wáter Licencia SSI 818040031LA
Curso Bomberos Forestal [USAID]
Curso de Operaciones Forestales Nivel 1
Curso de Operaciones con Medios Aéreos en Incendios Forestales
Curso Avanzado de Extinción de Fuegos Forestales
Curso Manejo de Emergencias en Gasolineras [Norma NFPA 30]
Curso de Bombero Aeronáutico abalizado por la Dirección de Aviación Civil del Ecuador



CURRICULUM VITAE

BETHY YESENIA GUERRERO CASTILLO

Cdla. Mucho Lote MZ 2494 Villa 5
Fono: casa 2070128 Celular 091004333
bethy10@hotmail.com
Guayaquil * Ecuador

DATOS DE IDENTIFICACION:

Fecha de Nacimiento:	1 de junio de 1979
Edad:	39 años
Lugar de Nacimiento:	Macará Prov. De Loja.
Nacionalidad:	Ecuatoriano
Cedula de ciudadanía:	1102360979
Estado Civil:	Casada

ESTUDIOS REALIZADOS

Primaria:	Santa Mariana de Jesús (macará)
Secundaria:	Técnico Agropecuario (macará)
Superior:	Universidad Laica (Guayaquil)
Título Obtenido:	CONTADORA PÚBLICA AUTORIZADA
Licencia:	Chofer Profesional categoría E
Actual:	Cursando Magister en contabilidad y Auditoria

ESPECIALIZACION Y CAPACITACION:

- Seminario de computación: Word, Excel, Power Point, e Internet Avanzado.
(Duración: 60 horas)
- Seminario de Contabilidad I: Declaraciones y Anexos.
(Duración: 40 horas)
- Seminario de Marketing y Ventas: como llegar al consumidor final. Estrategias que pudieran afectar al proyecto en un corto plazo, Aplicación de FODA.
(Seminario: 30 Horas)
- Informática Aplicada a la contabilidad
(Duración 40 horas)
- Escuela de Sindicato de Choferes Profesionales
(2 años)
- Seminario a las Relaciones Humanas
(2 horas)
- Cursos Virtuales del INCOP - Instituto Nacional de Contratación Pública:

Anexo 3 Certificado SRI



Quita marcas de agua



Wondershare
PDFelement

Registro Único de Contribuyentes

Razón Social
COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E
INSTITUCIONAL EMMANUEL
TRANSEMMANUEL S.A.

Número RUC
0993026042001

Representante legal

• GRANDA PORRAS ROBERTO JAVIER

Estado
ACTIVO

Régimen
REGIMEN GENERAL

Inicio de actividades
18/05/2017

Reinicio de actividades
No registra

Cese de actividades
No registra

Fecha de constitución
28/04/2017

Jurisdicción
ZONA 8 / GUAYAS / DAULE

Obligado a llevar contabilidad
SI

Tipo
SECTOR PRIVADO

Agente de retención
NO

Domicilio tributario

Ubicación geográfica

Provincia: GUAYAS **Cantón:** DAULE **Parroquia:** LA AURORA (SATÉLITE)

Dirección

Calle: AV LEON FEBRES CORDERO **Número:** SL 19 **Intersección:** VIA DAULE **Código postal:** 091910 **Conjunto:** RUBY **Número de piso:** 0 **Manzana:** 6 **Referencia:** ANTES LLEGAR A SUPERMAXI

Actividades económicas

• H49220501 - SERVICIOS DE AUTOBUSES ESCOLARES Y AUTOBUSES PARA EL TRANSPORTE DE EMPLEADOS.

Establecimientos

Abiertos
1

Cerrados
0

Obligaciones tributarias

- 1021 - DECLARACIÓN DE IMPUESTO A LA RENTA SOCIEDADES
- ANEXO ACCIONISTAS, PARTÍCIPES, SOCIOS, MIEMBROS DEL DIRECTORIO Y ADMINISTRADORES – ANUAL
- ANEXO TRANSACCIONAL SIMPLIFICADO
- ANEXO DE DIVIDENDOS, UTILIDADES O BENEFICIOS - ADI
- 2011 DECLARACION DE IVA

Razón Social

COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E
INSTITUCIONAL EMMANUEL
TRANSEMMANUEL S.A.

Núm

0993026042001

- ANEXO RELACIÓN DEPENDENCIA



Las obligaciones tributarias reflejadas en este documento están sujetas a cambios. Revise periódicamente sus obligaciones tributarias en www.sri.gob.ec.

Números del RUC anteriores

No registra



Código de verificación:

CATRCR2021000490746

Fecha y hora de emisión:

29 de enero de 2021 21:29

Dirección Ip:

10.1.2.142

Validez del certificado: El presente certificado es válido de conformidad a lo establecido en la Resolución No. NAC-DGERCGC15-00000217, publicada en el Tercer Suplemento del Registro Oficial 462 del 19 de marzo de 2015, por lo que no requiere sello ni firma por parte de la Administración Tributaria, mismo que lo puede verificar en la página transaccional SRI en línea y/o en la aplicación SRI Móvil.

Anexo 4 Certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal



REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS

CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES Y EXISTENCIA LEGAL

DENOMINACIÓN DE LA COMPAÑÍA:	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A		
SECTOR:	SOCIETARIO <input checked="" type="checkbox"/> MERCADO DE VALORES <input type="checkbox"/> SEGUROS <input type="checkbox"/>		
NÚMERO DE EXPEDIENTE:	712101	DOMICILIO:	DAULE
RUC:	0993026042001		
REPRESENTANTE(S) LEGAL(ES):	GUERRERO CASTILLO BETHY YESENIA; GRANDA PORRAS ROBERTO JAVIER;		
CAPITAL SOCIAL:	\$ 800,0000	SITUACIÓN ACTUAL:	ACTIVA
LA COMPAÑÍA TIENE ACTUAL EXISTENCIA JURÍDICA Y SU PLAZO SOCIAL CONCLUYE EL:	28/04/2067		
DISPOSICIÓN JUDICIAL QUE AFECTA A LA COMPAÑÍA:	NINGUNA		
CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES:	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> HA CUMPLIDO		

Siendo responsabilidad del Representante Legal la veracidad de la información remitida a esta Institución, la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros certifica que, a la fecha de emisión del presente certificado, esta compañía ha cumplido con sus obligaciones.

FECHA DE EMISIÓN: 28/01/2021 15:32:31

Es obligación de la persona o servidor público que recibe este documento validar su autenticidad ingresando al portal web www.supercias.gob.ec/portalinformacion/verifica.php con el siguiente código de seguridad:



C3421846182

Anexo 5 Calificación SGS



Quita marcas de agua



Wondershare
PDFelement

Constancia de Auditoria

N° 01603/20

SGS DEL ECUADOR S.A. por solicitud de DISTRIBUIDORA FARMACEUTICA ECUATORIANA DIFARE S.A., ha llevado a cabo el proceso de auditoria al proveedor:

COMPañIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A.

RUC: 0993026042001

Daule - Ecuador.

TRANSPORTE URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS POR VÍA TERRESTRE.

ASPECTO	PUNTAJE	ASPECTO	PUNTAJE	ASPECTO	PUNTAJE
ACTIVIDAD\n10.00 0/10	100.00	EVALUACIÓN FINANCIERA\n7.50 0/15	50.00	CAPACIDAD OPERATIVA\n30.00 0/30	100.00
ASPECTO	PUNTAJE	ASPECTO	PUNTAJE	ASPECTO	PUNTAJE
GESTIÓN COMERCIAL Y CALIDAD\n20.000/2 0	100.00	SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MEDIO AMBIENTE\n15.000 /15	100.00	EVALUACIÓN DOCUMENTAL\n10 .000/10	100.00

Total:	92.50%	Nivel:	A
--------	--------	--------	---

Periodo de Validez Del: 06/11/2020 al 14/10/2021

Emisión 2- REC

Autorizado Por

Mariela Naranjo
Performance Assessment Coordinator
SGS del Ecuador S.A.

CONDICIONES DE EMISIÓN

- 1) La Información consignada en la presente constancia es un resumen del informe de resultados y fiel reflejo de nuestros hallazgos en el lugar y fecha de la auditoria.
- 2) El alcance de la presente constancia se extiende exclusivamente a la actividad evaluada. Esta auditoria y sus resultados no constituyen un vínculo contractual con DISTRIBUIDORA FARMACEUTICA ECUATORIANA DIFARE S.A.
- 3) La responsabilidad de nuestra empresa se extiende a garantizar unicamente que el proveedor ha sido auditado de acuerdo al procedimiento establecido por DISTRIBUIDORA FARMACEUTICA ECUATORIANA DIFARE S.A. SGS del Ecuador S.A. no asume responsabilidad alguna si el proveedor falla en algún producto o servicio, que fue objeto de la auditoria.

La Calificación mínima aprobatoria es de 85%

OL 159-1056/14



La presente constancia reposa en la base de datos de SGS DEL ECUADOR S.A., y los resultados es

Quita marcas de agua



Wondershare
PDFelement

CÓDIGO VERICADOR	ORDEN DE INSPECCIÓN	FECHA P	
SGS01520201590010560611202 0	OL159-1056	06/11/2020	1

Anexo 6 Certificado aprobación Reglamento Interno Transemmanuel S.A.

Quita marcas de agua



Wondershare
PDFelement

MINISTERIO DEL TRABAJO



APROBACIÓN

CONSIDERANDO:

Que el artículo 64 del Código de Trabajo establece: "Las fábricas y todos los establecimientos de trabajo colectivo elevarán a la Dirección Regional de Trabajo en sus respectivas jurisdicciones, copia legalizada del horario y del reglamento interno para su aprobación. Sin tal aprobación, los reglamentos no surtirán efecto en todo lo que perjudiquen a los trabajadores, especialmente en lo que se refiere a sanciones(..)".

Que el Proyecto de reglamento interno de la empresa COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A., domiciliada en el cantón GUAYAQUIL provincia de GUAYAS, fue presentado con fecha 22/09/2020 para su aprobación por intermedio de su representante legal debidamente legitimado.

RESUELVE:

Art. 1.- Aprobar el reglamento interno de la empresa COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A.; con domicilio en la Provincia de GUAYAS, Cantón GUAYAQUIL.

Art. 2.- Quedan incorporadas al reglamento interno de la empresa COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A. las disposiciones del Código del Trabajo, que prevalecerán en todo caso, así como lo convenido en el Contrato Colectivo, si lo hubiere;

Art. 3.- Todo lo que se contraponga con la Constitución de la República del Ecuador, a los Tratados Internacionales en materia laboral y al Código de Trabajo se entenderán como nulos.

Art. 4.- La presente Resolución junto al Reglamento Interno de trabajo deberán ser exhibidos permanentemente en lugares visibles del lugar del trabajo.

Art. 5.- Se deja constancia de la Dirección Regional de Trabajo y Servicio Público deslinda cualquier tipo de responsabilidad, respecto de la veracidad y autenticidad de la información y documentación anexa para la aprobación del presente reglamento.

Con sentimiento de distinguida consideración,

Abg. Alfonso Benigno Romero Ortega

Director Regional de Trabajo y Servicio Público de Guayaquil, Encargado

MINISTERIO DEL TRABAJO

Dirección: República de El Salvador N 34-183 y Suiza.
Código postal: 170505 / Quito Ecuador
Teléfono: 593-2-381 4000 - www.trabajo.gob.ec

Lenin



Anexo 7 Certificado aprobación RHS Transemmanuel S.A.

Quita marcas de agua



Wondershare
PDFelement

MINISTERIO DEL TRABAJO



APROBACIÓN

CONSIDERANDO:

Que el artículo 434 del Código de Trabajo establece: "En todo medio colectivo y permanente de trabajo que cuenta con más de diez trabajadores, los empleadores están obligados a elaborar y someter a aprobación del Ministerio del trabajo, por medio de la Dirección Regional del Trabajo, un reglamento de higiene y seguridad, el mismo que será renovado cada dos años".

Que el Proyecto de reglamento higiene y seguridad de la empresa COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A. , domiciliada en el cantón GUAYAQUIL provincia de GUAYAS, fue presentado con fecha 22/09/2020 para su aprobación por intermedio de su representante legal debidamente legitimado.

RESUELVE:

Art. 1.- Aprobar el reglamento higiene y seguridad de la empresa COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A.; con domicilio en la Provincia de GUAYAS, Cantón GUAYAQUIL.

Art. 2.- Quedan incorporadas al reglamento higiene y seguridad de la empresa COMPAÑIA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EMMANUEL TRANSEMMANUEL S.A. las disposiciones del Código del Trabajo, que prevalecerán en todo caso, así como lo convenido en el Contrato Colectivo, si lo hubiere;

Art. 3.- Todo lo que se contraponga con la Constitución de la República del Ecuador, a los Tratados Internacionales en materia laboral y al Código de Trabajo se entenderán como nulos.

Art. 4.- La presente Resolución junto al Reglamento Higiene y Seguridad deberán ser exhibidos permanentemente en lugares visibles del lugar del trabajo.

Art. 5.- Se deja constancia de la Dirección Regional de Trabajo y Servicio Público deslinda cualquier tipo de responsabilidad, respecto de la veracidad y autenticidad de la información y documentación anexa para la aprobación del presente reglamento.

Con sentimiento de distinguida consideración,

Abg. Alfonso Benigno Romero Ortega

Director Regional de Trabajo y Servicio Público de Guayaquil, Encargado

MINISTERIO DEL TRABAJO

Dirección: República de El Salvador N 34-183 y Suiza.
Código postal: 170505 / Quito Ecuador
Teléfono: 593-2-381 4000 - www.trabajo.gob.ec

Lenin



Anexo 8 Formato de Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)

	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD					REVISIÓN:	00
	MEJORAMIENTO CONTINUO					APROBACIÓN:	1/01/2021
	FORMATO					PÁGINA 1 de 1	
Identificación de no Conformidades del Sgs	Acción inmediata	Análisis de causa raíz	Plan de acción	Quien/cuando	Estado de levantamiento	Medición de la eficacia	Evidencia



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

Anexo 9 Formato de entrevista

Objetivo: Diseñar un sistema de control de las operaciones para el logro de la rentabilidad de la compañía de Transporte Escolar e Institucional.

Dirigido a:

Entrevistado:

Entrevistadora:

Fecha:

1. ¿Qué clases de controles posee para monitorear las operaciones?

2. ¿Cada cuánto tiempo usted evalúa los procesos de las operaciones?

3. ¿Usted posee un sistema informático que le permita controlar las operaciones?

4. ¿Sabes si la rentabilidad de la empresa se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo?

5. ¿Cuenta la empresa con un sistema de control interno que permita el cumplimiento de los objetivos?

6. ¿Usted posee información contable oportuna para tomar decisiones?

7. ¿Qué factores influyen en el crecimiento en la empresa?

8. ¿Cuáles son los factores que influyen en la rentabilidad de la compañía?

9. ¿La empresa para poder adquirir unidades utiliza recursos propios o de terceros y a que términos?

10. ¿Considera Usted que se están aplicando correctamente los procesos y normas contables, laborales, tributarias?

11. ¿Cree usted que es necesario proponer un sistema de control interno para mejorar la rentabilidad en la compañía?



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

Anexo 10 Formato de encuestas

Objetivo: Diseñar un sistema de control de las operaciones para el logro de la rentabilidad de la compañía de Transporte Escolar e Institucional Emmanuel.


N°	Descripción	Siempre	Casi siempre	Pocas veces	Nunca
1	¿La empresa cuenta con controles para monitorear las operaciones?	1	0	2	1
2	¿Se evalúan los procesos de las operaciones de la institución?	2	1	0	1
3	¿La empresa cuenta con un sistema informático que le permita controlar las operaciones?	1	0	2	1
4	¿Cree usted que el área operativa es la vulnerable de la empresa?	0	1	2	1
5	¿Se controlan las operaciones de las unidades?	1	2	0	1
6	¿En las unidades se implementan protocolos de operatividad para garantizar el bienestar de los ocupantes?	4	0	0	0
7	¿Cree que se cumple con las características que deben tener las unidades para su correcta operación?	3	1	0	0
8	¿Existen suficientes unidades para prestar sus servicios?	3	0	1	0
9	¿Cree que el actual control de gestión con el que cuenta la empresa es el adecuado en lo referente a los servicios que se brinda a los diferentes clientes?	1	0	3	0

10	¿Cree que el cliente se siente satisfecho con los servicios que prestan?	3	1	0	0
11	¿Está usted de acuerdo con el control contable que se lleva en la compañía?	3	1	0	0
12	¿Cree usted que la empresa está cumpliendo con los objetivos planteados?	3	0	1	0
13	¿La rentabilidad de la empresa se encuentra en una situación que le permite seguir creciendo?	2	1	1	0
14	¿Cree que existan los suficientes recursos para adquirir unidades si fuese necesario?	0	2	2	0
15	¿Qué indicadores se utiliza para medir la rentabilidad en la empresa?	2	2	0	0
16	¿Cree usted que en la empresa existe un presupuesto bien elaborado?	2	1	0	1
17	¿Usted posee información contable oportuna para tomar decisiones?	2	2	0	0
18	¿Conoce usted las estrategias de la empresa para ayudar a maximizar la rentabilidad?	2	2	0	0
19	¿Cree que con las unidades que tienen disponibles se está generando suficientes recursos económicos?	1	2	1	0
20	¿Cree usted que la rentabilidad incide directamente en la liquidez de la empresa?	3	0	1	0
21	¿Cree que es necesario un sistema de control interno de las operaciones para mejorar la rentabilidad en la empresa?	3	0	1	0

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Anexo 11 Solicitud de información Publica Transporte Terrestre

- Colimes
- Daule
- Isidro Ayora
- Nabol
- Palesina
- Pedro Carbo
- Santa Lucía
- Lomas de Sargento



Autoridad de Tránsito Mancomunada
Centro Guayas - EP

Oficio Nro. ATMCG-JTT-2021-0046-O
Daule, 06 de mayo de 2021

Asunto: SOLICITUD DE INFORMACION PUBLICA TRANSPORTE TERRESTRE

Bethy Yesenia Guerrero Castillo
En su Despacho


De mi consideración:

En atención a su requerimiento, ingresado mediante No. ATMCG-SG-2021-0146-E, ante la Autoridad de Tránsito Mancomunada Centro Guayas-EP, en la que indica que está realizando una tesis de maestría, razón por lo cual requiere conocer cuantas compañías de Transporte Escolar e Institucional hay en el cantón Daule ; al respecto me permito indicar a usted lo siguiente:

Revisado los archivos existente en el área de Transporte Público, se verifica que existente en el Cantón Daule, 13 compañías de transporte en la modalidad de Escolar e Institucional, que cuentan con su respectivo título habilitante (Permiso de Operación)

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



Abg. Guisela del Rosario Contreras Sanchez
JEFA DE TRANSPORTE TERRESTRE (ENCARGADA)

Referencias:
- ATMCG-SG-2021-0146-E

Anexos:
- solicitud_de_informacion_publica_transporte_terrestre.pdf

Av. Vicente Piedrahíta y Gral. Francisco de Paula y Santander.
ATM Centro Guayas - EP | www.atmcentroguayas.gob.ec
(+593) 4-3726440 | info@atmcentroguayas.gob.ec

Documento generado por Gulpus

1/1

Anexo 12 Art. 82 LRTI.- impuesto a los consumos especiales vehículos motorizados

GRUPO II	TARIFA AD VALOREM
1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%
2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32%
3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricares, cuadrones, yates y barcos de recreo.	15%

Respecto de los vehículos motorizados de transporte terrestre cuya base imponible, según lo previsto en el artículo 76 de esta Ley, sea de hasta cuarenta mil dólares de los Estados Unidos de América (USD\$ 40.000,00) sujetos al pago de ICE que cuenten con al menos tres de los siguientes elementos de seguridad y con estándares de emisiones superiores a