



# **UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**

**ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

## **PROYECTO DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

**MODALIDAD: INVESTIGACIÓN**

**LINEA DE INVESTIGACIÓN: ECONOMÍA Y DESARROLLO SOSTENIBLE**

**SUBLINEA DE INVESTIGACIÓN: GESTIÓN Y CONTROL FINANCIERO Y  
TRIBUTARIO**

**TÍTULO A OBTENER:**

**INGENIERA EN AUDITORÍA – CONTADOR PÚBLICO**

**TEMA:**

Relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía del cantón jipijapa.

**AUTORAS:**

RUIZ CEDEÑO MARIA JOSE

SORNOZA JARAMILLO KARLA GISSELLA

**TUTOR:**

ING. IGNACIO ALCÍVAR ÁLAVA

**PORTOVIEJO – MANABÍ – ECUADOR**

**2018**

## DEDICATORIA

La educación enaltece al hombre, su perseverancia y esfuerzo hace posible todos sus sueños.

La vida está llena de barreras, dificultades que muchas veces tienden a impedir el logro de los objetivos, pero es el coraje, el empuje, y el apoyo, la energía necesaria para superar cualquier obstáculo.

Este trabajo de titulación está dedicado a todos aquellos quienes hicieron posible este sueño:

En primer lugar a Dios.

Por ser el faro de mi vida, el ser bondadoso que ha mirado con ojos misericordiosos todas mis acciones y me ha direccionado hacia el buen camino.

A mi madre amada y atesorada.

Nieve Cedeño, quien con paciencia y amor está presente en todo momento de mi vida.

A mis hermanas

Karen Ruiz y María Ruiz, han sido una influencia importante para este logro, ya que cuento con el apoyo incondicional de ellas.

Este paso en mi formación profesional es un éxito que dedico a todas las personas que de una u otra forma influyeron en el logro de esta meta.

*María José Ruiz Cedeño.*

## **DEDICATORIA**

Al haber culminado este trabajo de investigación me siento orgullosa porque he realizado un proceso que me incentiva a seguir adelante.

Dedico este trabajo a Dios, Mis padres, Mis hermanos y Amigos.

Dios: porque es el ser supremo que nos dio la vida, nos guía por buen camino y por haberme dado las facultades para ser una profesional.

Mis padres: por quienes me inspiro a constituirme en una mujer con constante búsqueda de la superación y del triunfo, por su apoyo durante mi vida, me han brindado lo mejor de ellos y han sido el motor para que yo no decaiga en momentos difíciles

Mis hermanos: porque han sido mi motor y fuerza para llegar a este momento, por enseñarme que con esfuerzo y dedicación se logra lo que deseamos

Mis amigos: porque siempre estuvieron conmigo apoyándome dentro y fuera del aula son unas excelentes personas que estarán en mi corazón mis eternos oche oches.

Con amor

***Karla Gissella Sornoza Jaramillo***

## **AGRADECIMIENTO**

La vida es un conjunto de enseñanzas, metas y compromisos; el hombre es realmente grande cuando ha entendido y aprendido a vivir meritoriamente esa vida.

Agradezco a Dios por bendecirme la vida, por guiarme a lo largo de mi existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.

Me van a faltar páginas para agradecer a las personas que se han involucrado en la realización de este trabajo, sin embargo merece reconocimiento especial mi Madre que con su esfuerzo y dedicación me ayudo a culminar mi carrera universitaria y me brindo el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible.

Mi agradecimiento se extiende a la, Universidad Técnica de Manabí, Alma Mater que constituyó un portal de enseñanzas, a la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas y su Carrera de Contabilidad y Auditoría, quien me formó día a día, y donde en sus aulas aprendí a ser una profesional holística, fundamentados en la conciencia humana.

A todos los Ingenieros y Licenciados quienes fueron docentes de bien, de los cuales aprendí el valor del conocimiento, la experiencia profesional y la calidad humana.

Finalmente doy un meritorio agradecimiento a los docentes responsables y comprometidos con este trabajo de titulación Ing. Ignacio Alcívar e Ing. Marjorie.

*María José Ruiz Cedeño.*

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por darme la vida y que siempre está junto a mí, con sincero afecto agradezco la oportunidad que nos brindó la Universidad Técnica de Manabí, a la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas y su Carrera de Contabilidad y Auditoría, quien me formó día a día para poder ser una gran profesional.

Gracias al Gerente de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía, Ing. Italo Choez Lucas quienes colaboraron desinteresadamente con nosotras.

Un profundo agradecimiento al Economista Jefferson Calle, quien con sus conocimientos me ayudo en mi realización de mi tesis.

Finalmente doy un apreciable agradecimiento a los docentes responsables y comprometidos con este trabajo de titulación Ing. Ignacio Alcívar e Ing. Marjorie Zambrano.

***Karla Gissella Sornoza Jaramillo.***

## **Certificado del tutor del trabajo de titulación**

Ing. Ignacio Alcívar Álava Catedrático de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Técnica de Manabí.

### **CERTIFICO:**

Que las estudiantes Ruiz Cedeño María José y Sornoza Jaramillo Karla Gissella de la Escuela de Contabilidad y Auditoría, realizaron su trabajo de titulación denominado “Relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa Stereo Guía del cantón Jipijapa”, previo a la obtención del título de Ingeniero en Auditoría – Contador Público, bajo la modalidad Investigativa desarrollado bajo mi dirección y supervisión, el mismo que una vez realizada las observaciones y correcciones del Revisor, se encuentra concluido en su totalidad.

En tal virtud los autores del trabajo de titulación pueden hacer uso de la presente certificación para los fines que estimen pertinentes.

Dado en la ciudad de Portoviejo en el mes de noviembre de 2018.

---

Ing. Ignacio Alcívar Álava  
**Tutor del Trabajo de Titulación**

## **Certificado del Tribunal de Defensa del Trabajo de Titulación**

Quienes suscribimos la presente, Miembros del Tribunal de Defensa del Trabajo de Titulación denominado “Relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa Stereo Guía del cantón Jipijapa”, presentado por las estudiantes Ruiz Cedeño María José y Sornoza Jaramillo Karla Gissella, previo a la obtención del título Ingeniero en Auditoría – Contador Público, tenemos a bien certificar que la misma ha sido desarrollada y culminada de manera satisfactoria.

**Aprobado por:**

---

**Docente Delegado del Honorable Consejo Directivo**

---

**Docente de la Escuela de Contabilidad y Auditoría**

---

**Docente de la Escuela de Contabilidad y Auditoría**

## **Declaración de los Derechos de los Autores**

Los hechos, ideas, pensamientos y doctrinas expuestos en el presente trabajo de titulación, denominado:

Relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa Stereo Guía del cantón Jipijapa.

Corresponden únicamente a sus autores:

---

Ruiz Cedeño María José

**Estudiante de la Escuela de Contabilidad y Auditoría**

---

Sornoza Jaramillo Karla Gissella

**Estudiante de la Escuela de Contabilidad y Auditoría**



## ÍNDICE DE CONTENIDO

1. TEMA .....	1
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	2
2.1 Antecedentes.....	3
2.2 Justificación.....	4
2.3 Objetivos de la investigación .....	5
2.3.1 Objetivo General.....	5
2.3.2 Objetivos Específicos.....	5
3. INMERSIÓN INICIAL EN EL CAMPO .....	6
3.1 Costos.....	6
3.1.1 Definición de costo .....	6
3.1.2 Objeto de costo .....	6
3.1.3 Definición de la contabilidad de costo.....	7
3.1.4 Administración de los costos y los sistemas de contabilidad.....	7
3.1.5 Enfoque costo-beneficio .....	9
3.1.6 Relación costo y utilidad.....	9
3.1.7 Costo del transporte automotor .....	10
3.1.8 Costos de operación .....	14
3.1.9 Estructura del costo de operación .....	14
3.2 Parque automotor.....	18
3.2.1 Plan de renovación vehicular (renova) .....	19
3.2.2 Entes que intervienen en el programa renova .....	21
4. DESCRIPCIÓN DEL AMBIENTE ESPECÍFICO DE ESTUDIO.....	22
4.1 Misión .....	22
4.2 Visión.....	22
4.3 Valores Institucionales.....	22
5. CONCEPCIÓN DEL DISEÑO DE ESTUDIO.....	23
5.1 Diseño metodológico .....	23
5.1.1 Tipo de investigación.....	23
5.1.2 Método de investigación .....	23
5.1.3 Técnicas de investigación .....	23
6. DEFINICIÓN DE LA MUESTRA INICIAL DEL ESTUDIO Y ACCESO A ESTA.	
24	

6.1	Población.....	24
6.2	Muestra.....	24
7.	Recolección de los datos .....	25
7.1	Encuesta realizada a los trabajadores de la Pastelería Dulcinea.....	<b>¡Error!</b>
	<b>Marcador no definido.</b>	
7.2	Resultados de la Encuesta .....	27
8.	ANÁLISIS DE LOS DATOS.....	45
9.	INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS .....	48
10.	ELABORACIÓN DEL REPORTE DE RESULTADOS .....	49
10.1	Tema .....	49
10.2	Introducción.....	49
10.3	Objetivos .....	50
10.3.1	Objetivo General.....	50
10.3.2	Objetivos Específicos.....	50
10.4	Marco legal.....	50
10.5	Desarrollo .....	52
10.5.1	Cronograma de renovación del parque automotor de la cooperativa de taxis Stereo Guía .....	54
10.5.2	Instructivo para la administración, control y renovación del parque automotor de la cooperativa de taxis Stereo Guía .....	58
11.	CONCLUSIONES .....	60
12.	RECOMENDACIONES .....	60
13.	PRESUPUESTO.....	61
14.	CRONOGRAMA .....	63
15.	Bibliografía.....	64
16.	ANEXOS.....	65

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Año de producción de transporte .....	27
Tabla 2 Valor del automotor.....	28
Tabla 3 Persona que maneja el automotor .....	29
Tabla 4 combustible .....	30
Tabla 5 Lubricantes y Mantenimiento .....	31
Tabla 6 Pago de Choferes.....	32
Tabla 7 Ingresos generados por el automotor.....	33
Tabla 8 financiamiento del parque automotor .....	34
Tabla 9 chatarrización .....	35
Tabla 10 Monto del vehículo anterior.....	36
Tabla 11 Evaluación del dinero que recibió .....	37
Tabla 12 Beneficios del plan renova.....	38
Tabla 13 Mejor financiamiento de renovación del automotor .....	39
Tabla 14 Convenios con concesionarias .....	40
Tabla 15 Ayuda de la cooperativa en el proceso de renovación .....	41
Tabla 16 Años formando parte de la cooperativa .....	42
Tabla 17 Número de veces de renovación del automotor .....	43
Tabla 18 Razones de renovación .....	44
Tabla 19 costo operacional mensual .....	46
Tabla 20 Resumen del cronograma .....	53
Tabla 21 ficha de renovación vehicular .....	59

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 año de producción de transporte .....	27
Gráfico 2 Valor del automotor.....	28
Gráfico 3 Persona que maneja el automotor .....	29
Gráfico 4 combustible .....	30
Gráfico 5 Lubricantes y Mantenimiento .....	31
Gráfico 6 Pago de Choferes.....	32
Gráfico 7 Ingresos generados por el automotor.....	33
Gráfico 8 financiamiento del parque automotor.....	34
Gráfico 9 chatarrización.....	35
Gráfico 10 Monto del vehículo anterior.....	36
Gráfico 11 Evaluación del dinero que recibió .....	37
Gráfico 12 Beneficios del plan renova.....	38
Gráfico 13 Mejor financiamiento de renovación del automotor .....	39
Gráfico 14 Convenios con concesionarias .....	40
Gráfico 15 Ayuda de la cooperativa en el proceso de renovación .....	41
Gráfico 16 Años formando parte de la cooperativa .....	42
Gráfico 17 Número de veces de renovación del automotor .....	43
Gráfico 18 Convenios con concesionarias .....	44

## RESUMEN

Los medios de transporte tienen una gran importancia en la sociedad porque permite el traslado tanto de bienes como personas. Los taxistas forman parte de esta cadena por el servicio que prestan diariamente, es por este motivo que con el paso del tiempo siempre habrá una mejora eficiente con servicios mejorados y una utilización de recursos menor.

La inversión en renovación del automotor es necesaria para satisfacer con las necesidades y exigencias de movilización, ya que entre más eficiente sea el servicio más beneficio y acogida tendrá la Cooperativa de Transporte que los asegura. Dado que el mercado de transportación de personal es competitivo, es de vital importancia mantener un parque automotor en óptimas condiciones que permita una ventaja óptima ante las demás empresas que no posean una correcta prevención que evite posibles fallas humanas o mecánicas de estos vehículos y afecten el desarrollo normal del negocio para los socios de la cooperativa.

Los vehículos tienden a tener una vida útil de 10 años y aquellos que llegan a cumplir este tiempo deben someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo que indica el reglamento. La chatarrización es un proceso en que los automotores de servicio de transporte público pasan a un procedimiento de selección y validación, permitiendo a éstos reponer la unidad que tenga más de 10 años de fabricación por una nueva, mediante un proceso establecido por el gobierno en coordinación con instituciones financieras públicas mediante decreto de la Agencia Nacional de Tránsito en su Ley del Plan Renova, como consecuencia el gobierno fomenta nuevas plazas de trabajo, disminuye la emisión de contaminación y mejora el nivel de vida de los ciudadanos que utilicen dicho servicio.

## **SUMMARY**

The means of transport have a great importance in society because it allows the transfer of both goods and people. Taxi drivers are part of this chain for the service they provide daily, that is why over time there will always be an efficient improvement with improved services and a lesser use of resources.

The investment in automotive renovation is necessary to meet the needs and demands of mobilization, since the more efficient the service, the more benefit and welcome the Transport Cooperative will have that assures them. Given that the market for personnel transportation is competitive, it is vital to maintain a vehicle fleet in optimal conditions that allows an optimal advantage to other companies that do not have a proper prevention, which prevents possible human or mechanical failure of these vehicles and affect the normal development of the business for the members of the cooperative.

Vehicles tend to have a lifespan of 10 years and those who reach this time must undergo the process of renewal and cauterization of the vehicle fleet, according to the regulations. The scrapping is a process in which the public transport service drivers pass a selection and validation procedure, allowing them to replace the unit that has more than 10 years of manufacture with a new one, through a process established by the government in coordination with public financial institutions by decree of the National Transit Agency in its Renova Plan law, as a consequence the government encourages new jobs, reduces the emission of pollution and improves the standard of living of citizens who use this service.

## INTRODUCCIÓN

La historia del automóvil supera ampliamente los cien años, en los que se ha demostrado ser un útil excepcional para el desarrollo económico, social y generador de libertad, las ventajas que proporciona son incuestionables, pero hay que tener en cuenta que también tiene repercusiones negativas para el entorno y el medio ambiente.

Los vehículos fuera de vida útil son aquellos automóviles que dejan de ser operativos por quedar técnicamente obsoletos. Estos vehículos pasan a convertirse en un residuo peligroso para el ambiente. Esto hace que tengan que ser gestionados adecuadamente por un organismo del estado o por un gestor autorizado, que cumpla con la normativa y que sea viable.

Resultado de todo lo citado y refiriéndose exclusivamente al tema de los vehículos fuera de su vida útil, la adquisición de nuevos automóviles son al momento una alternativa viable tanto como inversión y solución al problema de la movilización y la seguridad vial; los vehículos usados se encuentran demasiados deteriorados por ende se han desvalorizado tanto que conviene más deshacerse de los mismos, que repararlos ya que los costos de mano de obra y repuestos son elevados, a más de esto la duración y la seguridad de los mismos no es garantizada.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial. Menciona en el Título III Del Patrimonio; Disposiciones Generales; Decimoquinta “Los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley”

La chatarrización es un proceso en que los automotores de servicio de transporte público pasan a un procedimiento de selección y validación, permitiendo a éstos reponer la unidad que tenga más de diez años de fabricación por una nueva, mediante un proceso establecido por el gobierno en coordinación con instituciones financieras públicas. Mediante decreto de la Agencia Nacional de Tránsito en su Ley del Plan Renova, como consecuencia el gobierno fomenta nuevas plazas de trabajo, por este medio las marcas automotoras se favorecen con la exoneración de los impuestos arancelarios que genera el importe, generando beneficios para los compradores y favoreciendo al momento de adquirir un crédito para comprar unidades nuevas, siempre que hayan cumplido con su máximo funcionamiento, tengan un deterioro que les permita pasar por este proceso.

## **1. TEMA**

Relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía del cantón Jipijapa.



## **2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La Cooperativa de Taxis Stereo Guía es una empresa creada para satisfacer las necesidades y exigencias de movilización para los sectores corporativos, empresariales, educativos y lúdicos que involucra a los niños, adolescentes y personal de empresas que tengan la necesidad de llegar a su destino, en el tiempo preciso de manera segura y responsable.

Debido que el problema a investigar es de vital importancia para los socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía, se tomarán datos verificables y medibles para que sean un aporte importante para la mencionada cooperativa.

Dado que el mercado de transportación de personal es competitivo, es de vital importancia mantener un parque automotor en óptimas condiciones que permita una ventaja óptima ante las demás empresas que no posean una correcta prevención, que evite posibles fallas humanas o mecánicas de estos vehículos y afecten el desarrollo normal del negocio para los socios de la cooperativa.

Por desconocimiento de ciertos detalles técnicos o por fallas humanas han tenido desperfectos y/o deterioro de piezas y daños visibles que generan incomodidad de los usuarios. Debido a estos inconvenientes, surge la necesidad de realizar un proyecto de investigación, que es alcanzar la correcta utilización de estos activos tangibles de la cooperativa con programas que disminuyan errores por la falta de controles preventivos, que no solo causan pérdidas económicas a los dueños de los vehículos sino también a la compañía, perdiendo el posicionamiento alcanzado en el mercado.

El presente trabajo de titulación se enfocará en los vehículos que se encuentran en mal estado físico ya que para los organismos de control aún son rentables o están dentro de los parámetros de vida útil de los mismos, analizando la viabilidad entre hacer arreglos físicos hasta que cumplan su vida funcional y después continuar con el proceso de “CHATARRIZACION” o “PLAN RENOVA”, para renovar el parque automotor de la Cooperativa Stereo Guía del cantón Jipijapa mediante acuerdos con la Corporación Financiera Nacional (CFN) para un adecuado procedimiento de chatarrización con los vehículos que no cumplen con lo estipulado en los actuales momentos tanto para CFN como la Comisión De Tránsito Del Ecuador (CTE) observando las disposiciones del Decreto Ejecutivo No. 1791-A, del Reglamento General de Bienes del Sector Público y del Reglamento General Sustitutivo para el Manejo y Administración de Bienes del 8 de

enero de 2016, del Manual General de Administración y Control de los Activos Fijos del Sector Público, la normativa de contabilidad emitida por el Ministerio de Finanzas reformadas en el 2015

La Cooperativa de Taxis no lleva un control de la relación costo beneficio de renovar el parque automotor, ni de los vehículos que están en circulación, por eso surge la siguiente pregunta:

¿Cuáles son los costos y beneficios de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa Stereo Guía del Cantón Jipijapa?

## 2.1 Antecedentes

La Cooperativa de Taxi Stereo Guía 104.9” de la ciudad de Jipijapa, cantón Jipijapa, provincia de Manabí, fue creada el 22 de octubre de 1994, a través de una asamblea general en las oficinas principales de la radio “STEREO GUIA 104.9 FM”, con el objeto de conformar y constituir una Cooperativa de Transporte en Taxis, contando con el número legal de personas interesadas en formar la Cooperativa, se procede a elegir como Director de Asamblea al Señor Dr. Ecuador Parrales Quijije y como Secretario al señor Tonis Delvalle Barahona, los mismos que aceptan los cargos y están prestos a colaborar con los objetivos propuestos.

El Dr. Ecuador Parrales Quijije, conocedor a carta cabal del Sistema Cooperativo, procede a dar una amplia explicación de los beneficios y ventajas que tiene el sistema cooperativo y las garantías que el gobierno brinda a las organizaciones cooperadas, a través de su Ley y Reglamento General.

Dada la necesidad del grupo se conforma la Cooperativa de Transporte en Taxis, moción que es apoyada por los presentes, decidiendo que la Cooperativa de Taxis lleve el nombre de “STEREO GUIA 104.9”

Una vez que se logra conseguir el Acuerdo Ministerial, se procede a dar cumplimiento con lo dispuesto en la Ley de Cooperativa y su Reglamento General que es la de elegir la directiva que regirá los destinos de la Institución de una manera legal y jurídica.

Cabe indicar que la cooperativa se inició con 35 socios de los cuales solamente se calificaron 13 socios que reunían todos los requisitos de Ley y en la actualidad tienen 60 socios. Muestra de que esta Institución en los actuales momentos ante la faz pública de la

Provincia de Manabí y del país se convierte en una de las mejores Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Taxis no solo por su crecimiento en socios sino también en su organización y administración hechos que llenan de complacencia a quienes la conforman.

En el trabajo de Tufino y Aristizábal (2016) titulado análisis beneficio – costo de la adquisición de una flota de transporte encargada de la operación logística entre barranquilla y Bogotá para la compañía corpacero S.A, señala que; “De acuerdo al análisis beneficio-costo, se considera que invertir en la compra de la flota de transporte es una buena decisión para la compañía, ya que los costos atribuibles al proyecto son menores a los beneficios, es decir que por cada peso invertido se espera un beneficio de 1,88 pesos”

Coronel (2015) en su tesis denominada “análisis costo beneficio de inversión en la actualización del parque automotor en la compañía sporticorp s.a, señala que los automotores que aun no cumpliendo su ciclo de vida presentan daños o fallas que no permiten desarrollar un trabajo de calidad, y nos limitan al momento de trasladar a los pasajeros a su lugar de destino”

Dichos trabajos se relaciona con la investigación ya que trata de invertir en estos automotores será a primera vista un gasto, el mismo que se recuperará al momento que se desarrollen los trabajos de transporte, aquí veremos que frente a la inversión habrá una ganancia con los automotores a los que les dan un nueva imagen física.

## 2.2 Justificación

La concentración de la población en las ciudades, ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana, también debemos pensar en competir con otras empresas que se dedican al mismo tipo de servicio.

Se considera de vital importancia sentar precedentes sobre el manejo del negocio, en lo concerniente al servicio que la cooperativa ofrece, ya que el principal medio de desarrollo del negocio son los automotores, deben de ser valorados adecuadamente e invertir tanto en un correcto control preventivo en base a la vida útil de los repuestos, accesorios, evaluaciones periódicas y sofisticación de los mismos, como en mantener la imagen y comodidad que ha caracterizado y llevado a posicionarnos en el mercado.

Los gerentes y los empresarios quieren saber cómo se modificarán las ganancias a medida que cambien las unidades de su servicio.

La relación de Costo Beneficio ayuda a los gerentes a entender el comportamiento de los costos totales, de los ingresos y de la utilidad en operación a un servicio

### 2.3 Objetivos de la investigación

#### 2.3.1 Objetivo General

1. Determinar la relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía del Cantón Jipijapa.

#### 2.3.2 Objetivos Específicos

2. Sistematizar las referencias teóricas de la relación costo beneficio de inversión en el sector automotor.
3. Establecer el valor, los procesos de renovación y concesión del parque automotor de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía.
4. Diseñar un programa de renovación del parque automotor basadas en las diferentes fuentes de financiamiento públicas y privadas.

### **3. INMERSIÓN INICIAL EN EL CAMPO**

#### 3.1 Costos

##### 3.1.1 Definición de costo

“Se entiende por costo la suma de las erogaciones en que incurre una persona para la adquisición de un bien o servicio, con la intención de que genere un ingreso en el futuro”. Rojas, (2007)

Costo es toda erogación o desembolso de dinero para obtener algún bien o servicio.

“Los costos representan erogaciones y cargos asociados clara y directamente con la adquisición o la producción de los bienes o la prestación de los servicios, de los cuales un ente económico obtendrá sus ingresos.” Cárdenas, Hardagon, & Múnera (2007)

Costo son todas las reparticiones e inversiones que realiza una persona en la adquisición de un bien o servicio, con el objetivo de ser recuperable en un futuro.

##### 3.1.2 Objeto de costo

Un contador usualmente define un costo como un recurso que se sacrifica o consume en aras de alcanzar un objetivo específico. La mayoría de las personas consideran que un costo es sencillamente la cantidad de dinero que hay que pagar a fin de adquirir un producto o un servicio.

Un objeto de costo es cualquier rubro, como los productos, los clientes, los departamentos, los proyectos, las actividades y así sucesivamente, respecto del cual los costos se miden y asignan.

Una actividad es una unidad de trabajo básica que se desempeña dentro de una organización. Una actividad también puede definirse como la suma de acciones dentro de una organización útil para los administradores con propósitos, de planeación, de control y de toma de decisiones.

En años recientes, las actividades han emergido como objetos de costo importantes. Las actividades desempeñan un papel fundamental en la asignación de costos a otros objetos de costo y son elementos esenciales de un sistema de contabilidad administrativa basado en actividades.

El objetivo es medir y asignar de la manera más exacta posible el costo de los recursos empleados por un objeto de costo. Algunos métodos de asignación de costos son claramente más exactos que otros.

Costo Directo: son entonces costos que están directamente relacionados a un determinado objeto de costo y que pueden ser reconocidos en este mediante un fácil y a veces obvio, mecanismo de seguimiento económicamente factible y efectivo en términos del costo.

Costos Indirectos aunque están relacionados con un objeto de costo específico, no pueden ser reconocidos en este mediante una simple fórmula económica. Para poder asignarlos debemos aplicar a un mecanismo de asignación particular.

El objeto de costo viene a ser algo para lo cual se desea una medición separada de los costos de un producto o servicio determinado. La medición son los factores y las causas que intervengan dentro de la producción de un producto en particular.

### 3.1.3 Definición de la contabilidad de costo

“La contabilidad de costo consiste en un conjunto de técnicas cuyo principal objetivo es determinar cuál es el resultado interno de la empresa, con el objeto de obtener la información necesaria para facilitar y mejorar la toma de decisiones.” Cárdenas, Hardagon, & Múnera (2007)

Es un sistema contable que mide, consolida y reporta información tanto financiera como no financiera relativa de adquisición o consumo de insumos por parte de una empresa, proveyendo información tanto a la contabilidad administrativa como a la contabilidad financiera.

Debe tener cumplimiento de requisitos legales, tanto internos como externos, de una empresa, de acuerdo de normas y regulaciones establecidas por un gobierno o por una asociación pública o privada.

La contabilidad de costo es considerada analítica porque reúne toda información financiera como no financiera con el fin de determinar el estado interno de la empresa para la toma correcta de decisiones.

### 3.1.4 Administración de los costos y los sistemas de contabilidad

La administración de costos es el reconocimiento de que una decisión administrativa anterior a menudo compromete a la empresa en procesos y que la misma

influye en forma apreciable en el costo de manejo de nivel diario y permanente de materiales e insumos.

Los sistemas de contabilidad de costos giran siempre alrededor de la necesidad de contar con información contable y financiera actualizada, confiable, y oportuna en forma permanente.

El sistema de información de administración de costos está sobre todo relacionado con la producción de resultados finales para los usuarios internos que utilizan los insumos y los procesos necesarios para satisfacer los objetivos de la administración. No está restringido por criterios impuestos de manera externa que definan los insumos y los procesos. En lugar de ello, los criterios que gobiernan los insumos y los procesos son establecidos por personal de cada empresa.

El sistema de información de administración de costos tiene tres amplios objetivos que proporcionan información para:

1. El costeo de los servicios, los productos y otros objetos de interés para la administración
2. La planeación y el control
3. La toma de decisiones

Los requerimientos de información para satisfacer el primer objetivo dependen de la naturaleza del objeto que está siendo costeado y de la razón por la cual la administración desea conocer el costo.

La información de costos se utiliza también para la planeación y para el control. Debería ayudar a los administradores a decidir qué, por qué, cómo debería hacerse y qué tan bien se está haciendo. Por ejemplo, la información acerca de los ingresos y de los costos esperados para un nuevo producto podría utilizarse como un insumo para el costeo objetivo. En esta etapa, los ingresos y los costos esperados pueden cubrir la totalidad de la vida del nuevo producto.

Por lo tanto, los costos de diseño proyectados, el desarrollo, las pruebas, la manufactura, la comercialización, la distribución y el servicio serían información esencial.

La administración de costo determina si la decisión que ha sido tomada anteriormente influye de manera positiva o negativa en los costos diarios o permanentes de los materiales e insumos.

### 3.1.5 Enfoque costo-beneficio

“El criterio costo beneficio consiste en seleccionar entre varias alternativas la que mejor contribuya al logro de los objetivos financieros de una empresa y sobre la base de los costos de desarrollo de cada una de éstas.” Toro, (2010)

Los recursos pueden proceder bien de la empresa a través de las aportaciones de los socios, o del exterior, solicitando créditos bancarios a las entidades financieras o préstamos a los propios proveedores. Una vez obtenidos a los recursos financieros procedemos a la inversión.

“Beneficio es el plan prospectivo de una unidad de acción capaz de materializar algún aspecto del desarrollo económico o social. Esto implica desde el punto de vista económico, proponer la producción de algún bien o la prestación de algún servicio, con miras a obtener un determinado resultado económico o social.” (Pimentel, 2008)

Una inversión es el aporte de un recurso con fines productivos o de reproducción de capital con ánimo de una ganancia.

“Los cambios en los niveles de ingresos y de costos surgen únicamente como resultado de las variaciones en el número de unidades vendidas del producto o servicio.” Horngren, (2012)

El enfoque costo-beneficio en una organización permite tomar decisiones que contribuyan al beneficio y desarrollo óptimo de la empresa entre varias alternativas.

### 3.1.6 Relación costo y utilidad.

Una característica importante del análisis costo-beneficio es la distinción entre los costos fijos y los costos variables. No obstante siempre se deberá tener en mente que si un costo es variable o fijo depende del período de tiempo para una decisión.

“El análisis costo beneficio examina el comportamiento de los ingresos totales, de los costos totales y de los ingresos operacionales en la medida que se efectúan cambios en los variables fundamentales de un proceso productivo. Estas preguntas suelen ser denominadas en forma genérica como “Qué pasa si “.” Toro( 2010)



“El modelo costo-beneficio está elaborado para servir de apoyo fundamental a la actividad de planear, es decir, diseñar las acciones a fin de lograr el desarrollo integral de la empresa.” (Backer, 1996)

“Analiza el mejor manejo de guías o normas para desarrollar en las empresas y permite conocer con mayor facilidad, la forma en que se complementa tanto lo actual con lo ya existente y a la vez desarrollar mejor sus recursos.”

“Establecer que si se llega a dar los perjudicados no solo serían los que utilizan el servicio sino también los propietarios de los automotores”

“Nos muestra la mejora en los procesos de renovación y actualización para mejorar los servicios a la comunidad.”

Ingresos son flujos de entrada de activos recibidos en intercambio por productos o servicio que se suministran a los clientes. Un generador de ingresos es un factor que afecta los ingresos y el generador de costo es un factor que afecta los costos.

Las empresas son creadas con un propósito, prestarle un servicio a la comunidad con el fin de que cada operación de venta genere una utilidad. La relación costo y utilidad permite medir y analizar el comportamiento de los ingresos totales, costos totales e ingresos operacionales en un proceso productivo, así se deducirá si lo aplicado en el proceso es correcto o habría que mejorar para beneficio mismo de la empresa.

### 3.1.7 Costo del transporte automotor

Los rubros que pueden formar parte del costo del transporte automotor.

Vehículos: inciden en los costos las depreciaciones, reparaciones y gastos de atención especializada, necesarios para el mantenimiento de los vehículos en condiciones de prestar servicios.

Las incidencias de las depreciaciones por lo común, es de un monto proporcionalmente elevado, en relación a los demás gastos de los vehículos, pues se trata de unidades que exigen grandes inversiones, no sólo en parte mecánica (chasis y motor), sino también en lo relacionado con las comodidades de que deben estar dotados. (Carrocerías)

Personal: el rubro de gastos en personal está constituido por las remuneraciones a los que cumplen tareas de conducción (choferes), ya sean en carácter efectivo o suplentes.

La empresa que tenga servicios auxiliares propios deberá contar con una persona con personal para el suministro del combustible, aceite, aire etc. Algunas empresas prefieren contratar dicho servicio a otras entidades especializadas (estaciones de servicio).

Deben computarse también las inversiones en personal para la atención de las cargas, o de pasajeros, así como para los servicios técnicos, de dirección, de administración etc. Cuya incidencia siempre es indirecta sobre cada unidad, salvo el caso (excepcional por cierto) de que se trate de una empresa transportadora que explote un solo vehículo.

Será también indirecto el cargo por estos conceptos cuando se trate de empresas dedicadas a cualquiera ramo de actividad y que tenga un solo vehículo para sus acarreos. Este cargo será el resultante del prorrateo que le corresponda con los demás servicios de la empresa que sean atendidos por el mismo personal.

Materiales varios: cuando la empresa tiene servicios propios para la atención a sus vehículos, deberá afrontar una serie de inversiones en materiales destinados a satisfacer las necesidades de los mismos. Entre esos materiales podremos contar los repuestos para motores, grasas, aceites lubricantes, elementos de limpieza e higiene.

Si la empresa contrata con terceros servicios de atención mecánica, el monto de las inversiones será dado por las facturas correspondientes que se abonen al proveedor. Lo mismo sucederá cuando se contraten los servicios de engrase, aire, agua etc.

En algunas empresas pueden presentarse ambas formas de inversiones, especialmente cuando se realiza transportes a larga distancia. Por lo general resulta económica la instalación de servicios propios para la atención de los vehículos en las cabeceras de las líneas, pero no así en los lugares intermedios para lo cual será más ventajoso recurrir al servicio de terceros.

Neumáticos: Este rubro es de suma importancia para el transporte automotor, no sólo en cuanto al monto de las inversiones, sino también por las reparaciones a que deben ser sometidas periódicamente.

Dada la naturaleza del rubro y la vida efectiva de los mismos; se imputa a los costos, en forma directa, una depreciación normal, así como el de las cámaras y las reparaciones que deben de realizarse en ambos rubros.

Combustibles: cuando la empresa cuenta con servicios propios para el suministro de combustibles a sus vehículos deberán tener en cuenta todos los bienes (tanques, surtidores, máquinas etc.) para determinar la depreciación que ha de incidir en los costos así como el personal para el aprovisionamiento de los vehículos y papelería de control y registración necesarios, no solo para la verificación de existencias y consumos, sino también para establecer las entregas de cada unidad.

Si la empresa se provee de entidades especializadas, el control del consumo por vehículo surgirá de las facturas que se reciban, o pagos efectuados, cuando sean al contado.

Patentes: deberá computarse en los costos el monto de la patente, puede que haya más de una patente por vehículo.

Garajes: Si la empresa posee garajes propios para depositar de sus vehículos, habrá que computar las inversiones considerándolas como una sección individual. En ciertos casos, los garajes están ubicados en un cuerpo general de edificación, donde se concentran pasajeros, administración, dirección.

El espacio que corresponda al garage, propiamente dicho recibirá, como todos los demás sus cargos directos por depreciaciones, reparaciones, vigilancia de vehículos etc. Serán gastos indirectos los servicios de incendio, material de limpieza, seguros etc.

Administración: por razones obvias, en las empresas de transporte automotor, en lo referente a tareas de dirección o administración, no se encontrara una división seccional tan acentuada. Por esa razón en los servicios de pasajeros comprenderá la atención en los mismos, emisión de los boletos, despachos de vehículos, preparación de tarifas, horarios etc. Todo esto sin perjuicio de las planillas y libros de contabilidad que le compete llevar.

Distribución seccional: este tipo de actividad se caracteriza por la posibilidad de apropiar directamente una cantidad apreciable de inversiones a cada vehículo, toda vez que la forma de trabajo de cada unidad permite considerarla como una sección independiente.

El sistema de costo deberá tender a resumir, en cada una de ellas, el gasto directo que produce, más las inversiones indirectas por todos los servicios auxiliares requeridos.

En última instancia también interesará la empresa conocer el comportamiento de cada uno de los servicios, para determinar su rendimiento, fijar las tarifas y ajustar la política de la empresa a los resultados de todas las unidades en explotación.

La distribución seccional deberá tender no sólo a la determinación de las inversiones de cada departamento, sino también a su imputación directa a las unidades que hayan requerido los servicios, de tal manera que solo puede un mínimo de inversiones para prorratear como sobrecargas indirectas.

En las unidades de transporte automotor, serán gastos directos las depreciaciones del vehículo, y de sus neumáticos, las reparaciones de ambos y sus repuestos, patentes, sueldos del personal conductor y auxiliares, combustibles, aceites, grasas etc. Así como los cargos por atención mecánica ya que es posible imputar directamente muchos de sus cargos.

En concepto de sobrecargas indirectas tendrá los gastos de administración y dirección, luz de locales generales, personal de limpieza etc.

Cuando el estudio se refiere a una empresa de cualquier ramo, que cuente con vehículos para los servicios auxiliares de su actividad específica, el problema se circunscribirá a determinar los costos por unidades.

Unidad de costo: en las empresas específicamente transportadoras la unidad de costo será pasajeros-kilometro. No habrá dificultad alguna cuando se trate de servicios que se cumplan con un solo viaje, por la totalidad de la carga, siempre que las mismas sean homogéneas.

Si se trata de operaciones de distribución, será más conveniente determinar el tiempo de entrega de cada bulto, para lo cual se contará con la planilla de reparto; entonces en la distribución de sobrecargas podrá tenerse en cuenta al tiempo requerido para la entrega.

El costo del transporte automotor consta de todos los rubros que generan un ingreso, costo y gasto para la empresa. Cada rubro mencionado involucra una proporción de costo para el parque automotor, estos interfieren directamente o indirectamente en el servicio que la Cooperativa presta.

### 3.1.8 Costos de operación

Costos a los usuarios. Comprenden los costos de operación de los vehículos y también los costos que afectan a los particulares, por efectos de la congestión. De esta manera, puede suponerse que si los costos son percibidos en su real magnitud, un viaje se realizará si los beneficios exceden a los costos de los usuarios.

Costos público.- Constituyen el costo de proveer las vías y la infraestructura de transporte.

Costos a la comunidad.- Estos, efectivamente son externalidades, impuestos por los usuarios (ejemplo: ruido, contaminación, accidentes, etc.).

“El enfoque se hará en los costos a los usuarios de dicha clasificación. Se denominan costos de operación a todos los costos que ya sea directa o indirectamente incurren por la prestación de servicio de taxi” (Egas & Otáñez, 2014)

. Se dividen en tres grupos, los cuales son:

Costos Fijos, Costos Variables, Costos de Capital.

Entonces, el cálculo se lo realiza con la siguiente fórmula:

$$CO = \sum(Cfi + Cvi + Cci)$$

Dónde:

CO: Costos Operacionales Mensuales

Cfi: Costos fijos mensuales

Cvi: Costos variables mensuales

Cci: Costos de capital mensual

Los costos de operación se lo consideran una valoración monetaria de la suma de los recursos destinados a la administración, operación y funcionamiento de la empresa.

### 3.1.9 Estructura del costo de operación

#### 3.1.9.1 Costos fijos

Son costos constantes que no se ven alterados aunque la unidad de taxi no realice actividad productiva. Los cuales el propietario de la unidad de taxi debe realizar

obligatoriamente para prestar el servicio. Su determinación se detalla en la siguiente ecuación:

$$Cfi = \sum(MO + Seg + Leg + GA + GOP)$$

Dónde:

Cfi: Costos fijos mensuales

MO: Gasto mensual en mano de obra

Seg: Gasto en seguros para el vehículo

Leg: Gastos en legalización

GA: Gastos administrativos

GOP: Gastos operativos

Cada uno de sus componentes se deriva en otras unidades que se mencionan a continuación:

Mano de obra: considera el sueldo del conductor, el mismo que debe estar acorde al salario mensual de conductor según la Comisión Sectorial No. 17 “Transporte, Almacenamiento y Logística”. La mano de obra está en función de las horas que trabaja la unidad.

Seguros: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT): seguro obligatorio para todos los vehículos automotores que transitan por el territorio nacional y ampara los daños corporales causados a las personas en un accidente de tránsito. Seguro Privado: aquellos seguros que cubren y protegen a las personas o entidades que contrata, pudiendo ser de suscripción obligatoria o voluntaria.

Legalización: consta de la Matriculación Vehicular, Permiso de Operación y Habilitación, Revisión Vehicular e Impuesto Fiscal.

Matrícula vehicular: valor que se paga como requisito para la matriculación de un vehículo, para que posteriormente pueda circular por la ciudad legalmente.

Permiso de Operación y Habilitación: autorización que otorga la municipalidad para la prestación del servicio de taxi.

Revisión vehicular (Corpaire): revisión técnica vehicular que incorpora los conceptos de inspección y mantenimiento de los automotores, en la necesidad de conseguir un funcionamiento adecuado de los vehículos que circulan en la ciudad.

Los taxis deben realizar dicha revisión dos veces al año.

Impuesto Fiscal: todo el dinero y los bienes que se encuentran vinculados con la ley tributaria.

Gastos administrativos Aportación a la cooperativa: contribución de una suma de dinero que se realiza a la organización por servicios prestados.

Otros gastos: otras contribuciones tales como, aportes por accidentes, mantenimientos. No incluye eventos sociales organizados por las cooperativas.

Gastos operativos Se compone de Comunicación de Radios, Kit de Seguridad de la Agencia Nacional de Tránsito, Taxímetro Factúrelo y Garaje.

Costo por Comunicación de Radios: valor que se paga para hacer uso de este servicio de comunicación.

Costo por Kit de Seguridad de la Agencia Nacional de Tránsito: valor de mantenimiento que se paga para hacer uso de este servicio de seguridad.

Costo por Taxímetro Facturero: valor que se paga para hacer uso de este aparato que calcula automáticamente el importe debido en proporción a la distancia recorrida del taxi.

Costo del Garaje: valor que se paga para hacer uso de un local público o privado en el que se guardan vehículos.

### 3.1.9.2 Costos variables

Es aquel costo que es modificado de acuerdo a las variaciones del volumen de producción (o nivel de actividad), tratándose tanto de bienes como de servicios.

$$Cvi = \sum(Com + Rod + MPre + Mco)$$

Dónde:

Cvi: Costos variables mensuales

Com: Gastos en combustible

Rod: Gasto en rodamiento

MPre: Mantenimiento preventivo

Mco: Mantenimiento correctivo

Combustible Se refiere a la compra diaria de combustible para el funcionamiento normal del vehículo.

Rodamiento Se compone de la reposición de neumáticos y rulimanes.

Mantenimiento preventivo Corresponde al cuidado regular del vehículo con el objetivo de evitar o mitigar daños mayores. Las tareas de mantenimiento preventivo incluyen cambio de piezas desgastadas, cambios de aceites y lubricantes.

Mantenimiento correctivo Consiste en la corrección de defectos o averías, en los cuales se contempla el reemplazo de la bomba de inyección, reparación del motor, reparación de caja, cambio de disco y tambores de freno.

### 3.1.9.3 Costos de capital

El costo de capital se refiere a la tasa mínima de rendimiento requerido de los distintos financiamientos para la adquisición del vehículo, en cual se detalla en la siguiente fórmula:

$$Rc = \frac{Va(1+r)^nr - Vs(r)}{(1+r)^n - 1}$$

Dónde:

Rc: Recuperación de Capital

Va: Valor actual del Vehículo

Vs: Valor de Salvamento (Valoración monetaria plan renova)

n: Vida útil del Vehículo

r: Tasa de Interés Real

Valor actual del vehículo Valor monetario promedio expresado en dólares del vehículo que presta servicios de taxi a los usuarios.



Valor de salvamento (valoración monetaria plan renova) Incentivo económico por chatarrización de vehículos que prestan servicio de transporte público cuando han cumplido su vida útil.

Vida útil del vehículo Es el tiempo durante el cual el vehículo puede ser utilizado generando renta o ganancia.

Tasa de interés real Es el tipo de interés esperado teniendo en cuenta la pérdida de valor del dinero a causa de la inflación.

### 3.2 Parque automotor

A lo largo de la historia, el Ecuador ha mantenido un mercado automotriz muy antiguo que generaba contaminación ambiental, automóviles con antigüedad mayor a los 20 años circulaban en el país, muchos ya habían cumplido su vida útil poniendo en peligro la vida de los usuarios al transportarse en los mismos; esto era una de las causas por las que se debían dar accidentes de tránsito.

Hasta septiembre del 2007 no existía un incentivo arancelario para renovar nuevas unidades para los transportistas, ni tampoco existían facilidades de créditos; entonces se establece temporalmente el Decreto Ejecutivo 636 el 17 de septiembre del mismo año, el cual consiste en: “(...) diferimiento arancelario temporal para la importación de vehículos terminados, chasis y carrocerías para transporte público”. (Ejecutivo, 2007, pág. 12). Que participen en el programa de Renovación del parque automotor. Luego con la Resolución 408 del COMEXI, el 30 de noviembre del 2007; Reglamento para la importación y adquisición de vehículos de conformidad con el convenio queda establecido la Renovación del Parque Automotor.

En enero 03 del 2008; se inicia el proceso de renovación vehicular bajo los requisitos de la resolución 408, mediante la entrega de formularios a las federaciones de transporte y se impulsa con más fuerza este Plan.

Los vehículos son parte fundamental para la vida cotidiana del ser humano, aunque claro está que también son un problema para el medio ambiente por la contaminación, por ellos al pasar de los años el estado busca minorar esto aplicando propuestas favorables a los transportistas para beneficio doble, ya que si mejora su vehículo, mejorará el servicio y la satisfacción del usuario.

### 3.2.1 Plan de renovación vehicular (renova)

Es un programa implementado por el Gobierno Nacional que permite renovar el parque automotor mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público y comercial que son sometidos al proceso de chatarrización, y por lo que reciben un incentivo económico que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial y mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados.

El Plan de Renovación Vehicular asegura que por cada vehículo nuevo que ingrese al parque automotor de transporte público y comercial, un vehículo salga y sea chatarrizado.

¿Quiénes aplican este plan?

El Plan Renova está dirigido a todos los transportistas federados que presten su servicio de transporte público, y comercial del Ecuador en los diferentes tipos y modalidades de vehículos sean estos:

Es un programa del Gobierno Nacional que renueva el parque automotor con la salida de las diferentes líneas de vehículos del transporte público y comercial que están depreciados y son sometidos a la chatarrización, recibiendo un incentivo de carácter económico que refleja la entrada a un nuevo vehículos a precio factible y con la exoneración de aranceles e impuestos por unidades vehiculares importadas.

El Plan Renova está dirigido a todos los transportistas federados que presten su servicio de transporte público, y comercial del Ecuador en los diferentes tipos y modalidades de vehículos sean estos:

- Transporte Liviano de Pasajeros.
- Transporte Pesado de Pasajeros.
- Transporte de Carga.

Requisitos

Los requisitos principales a cumplir para acceder al Programa de Renovación del Parque Automotor, son los siguientes:

- Pertenecer a una operadora de transporte legalmente reconocida y registrada en la Agencia Nacional de Tránsito o las entidades municipales que tienen la competencia en el transporte; por lo tanto deberá contar con el permiso de

operación vigente, con un tiempo mínimo de seis meses antes de su fecha de caducidad.

- Ser propietario de un vehículo con antigüedad igual o superior a 10 años registrado dentro del permiso de operación vigente correspondiente.

#### Beneficios

Entre los principales beneficios que brinda este Plan a los transportistas se pueden destacar:

- Contar con unidades nuevas totalmente equipadas para trabajar.
- Acogerse a la exoneración de aranceles.
- Acceder a crédito directo por parte de la CFN con bajos intereses.
- Obtener un cupo liberatorio ante la SENA E previa obtención del Certificado de Chatarrización.

Por otra parte este Plan beneficia a los usuarios a través de la movilización en taxis modernos y seguros con una tarifa económica.

Por todo lo antes expuesto, el Gobierno también se beneficia a través de:

- La modernización del Parque Automotor destinado a la transportación pública y comercial en el país.
- Generando menor contaminación al medio ambiente basado en la nueva tecnología implementada (motores EuroIII).
- Ofreciendo seguridad en la transportación a través de las nuevas unidades, reduciendo el índice de mortalidad por accidentes de tránsito.

Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización de vehículos

RANGO DE AÑOS	TAXIS Y CARGA LIVIANO
	LIVIANO ( AUTOMOVIL, CAMIONETA)
Desde 30	\$ 3.527,00
De 25 a 29	\$ 3.206,00
De 20 a 24	\$ 2.915,00
De 15 a 19	\$ 2.650,00
De 10 a 14	\$ 2.409,00

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito  
Elaborado por: Autores

### 3.2.2 Entes que intervienen en el programa renova

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO): ente administrador responsable de emitir la reglamentación que rige al plan.

Agencia Nacional de Tránsito (A.N.T): ente operativo encargado de emitir el Informe Técnico Favorable, Informe de nacionalización de vehículos importados y el Certificado de Chatarrización.

Corporación Financiera Nacional (C.F.N): ente operativo responsable de la asignación de créditos.

Secretaria Nacional de Aduanas (SENAE): ente operativo responsable de la nacionalización de vehículos importados.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio.

Es parte activa del quehacer nacional e internacional, facilitadores del Comercio Exterior, con un alto nivel profesional, técnico y tecnológico.

Para el Plan de Renovación Vehicular RENOVA, la Aduana es una de las etapas de culminación del proceso ya que es a partir de aquí que el socio (transportista) comienza a ingresar documentos, que emite la Aduana del Ecuador al Servicio de rentas internas SRI para matriculación y a CFN para el proceso de instrumentación del crédito.

Servicio de Rentas Internas es el Organismo fiscal recaudador de impuestos, contribuye a la concientización, promoción, persuasión y exigimiento del cumplimiento de las obligaciones tributarias en todas las ciudadanas y los ciudadanos.

En el Plan de Renovación Vehicular RENOVA, consideramos al SRI como el organismo encargado del control de las unidades que ingresan al país bajo este Plan de Gobierno y tienen la obligación de matricular su unidad, por ello establece los montos de avalúo para estos cobros, siempre tomando en cuenta el beneficio que tiene el sector transportista en el momento de exoneración de matrículas.

#### **4. DESCRIPCIÓN DEL AMBIENTE ESPECÍFICO DE ESTUDIO**

La Cooperativa de Taxis Stereo Guía del cantón Jipijapa se encuentra ubicada en Jipijapa, oficina terminal terrestre, Redondel, Cdla Parrayes I Guale.

##### 4.1 Misión

Brindar a la colectividad un servicio de transporte de calidad, con choferes profesionales y modernas unidades, dentro y fuera del Cantón Jipijapa. Y a través de esta prestación dar cumplimiento con el objetivo para el cual fue creada esta Institución y de esta manera generar la confianza y preferencia de los usuarios. Fomentando también los principios y valores morales, de esta forma proyectar una imagen positiva.

##### 4.2 Visión

Ser los líderes de la transportación de pasajeros en taxis, consolidándonos como una cooperativa pionera en generar confianza, seguridad y ser eficiente a través de la implementación de la tecnología de punta y el talento humano competente.

##### 4.3 Valores Institucionales

- Atención
- Honestidad
- Lealtad
- Respeto
- Compromiso

## 5. CONCEPCIÓN DEL DISEÑO DE ESTUDIO

### 5.1 Diseño metodológico

#### 5.1.1 Tipo de investigación

**De campo:** Porque para el desarrollo de la investigación se acudió al lugar donde suscitaron los hechos, es decir, que se asistió constantemente a la Cooperativa de Taxis Stereo Guía para la obtención de la información.

**Bibliográfica y Documental:** Debido a que la argumentación teórica se extrajo de fuentes bibliográficas como libros y documentos que expresaron un criterio normativo y legal sobre el tema de análisis.

#### 5.1.2 Método de investigación

Para el desarrollo de la propuesta metodológica se aplicaron los siguientes métodos:

**Descriptivo:** Debido a que se describieron los hechos de los cuales se trató la investigación, que permitió tener un contacto con la realidad de los automotores y las fuentes que guardan relación con la Cooperativa, y sirvió para interpretar de manera idónea los procesos que realizan para renovar los automotores.

**Analítico:** Este método ayudó a examinar la información conferida por los socios de la Cooperativa, que permitió presentar la propuesta de diseñar un programa de renovación del parque automotor basadas en las diferentes fuentes de financiamiento públicas y privadas.

#### 5.1.3 Técnicas de investigación

Las técnicas para obtener información suficiente y pertinente fueron:

**Observación:** Mediante esta técnica se observaron los automotores y darnos cuenta cuales ya estaban más dañados y necesitaban una inversión para renovar en la cooperativa de taxis Stereo Guía.

**Encuesta:** Dirigida a los socios de la cooperativa de taxis Stereo Guía

**Experimentación:** A través de las visitas y encuestas se llegará a conclusiones que luego servirán para el diseño del programa de inversión en la renovación del parque automotor.

## **6. DEFINICIÓN DE LA MUESTRA INICIAL DEL ESTUDIO Y ACCESO A ESTA.**

### 6.1 Población

La población la conforman todos los 60 socios de la cooperativa de taxis Stereo Guía del cantón Jipijapa

### 6.2 Muestra

La muestra está constituida por la totalidad de la población, es decir todo los socios de la cooperativa Stereo Guía debido a que la población es finita.

En la Cooperativa de Taxis Stereo Guía, el gerente ha permitido el acceso a la información sobre los procesos que se realizan para renovar los automotores de la misma, y con ello contribuye al desarrollo adecuado y el logro de los objetivos establecidos dentro de la organización.

## 7. RECOLECCIÓN DE LOS DATOS

Universidad Técnica De Manabí

Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas

Escuela de Contabilidad y Auditoría

Encuesta aplicada a los socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía del cantón Jipijapa y realizada por egresadas de la carrera de Contabilidad y Auditoría como parte del proceso de titulación que tiene por objetivo:

-Determinar la relación costo beneficio de inversión en la renovación del parque automotor de la cooperativa de taxis Stereo Guía del Cantón Jipijapa.

Sus valiosas respuestas servirán para terminar nuestro proyecto de titulación.

**1. ¿De qué año de producción es su unidad de transporte?**

- 2005-2008 ( )
- 2009-2018 ( )

**2. ¿Cuánto le costó su automotor?**

-----

**3. ¿La persona que maneja el automotor es el propietario o un chofer particular?**

- Propietario ( )
- Chofer particular ( )

**4. ¿Cuánto genera de costos mensuales el automotor en los siguientes aspectos?**

- Combustible ( )
- Lubricantes ( )
- Mantenimiento ( )
- Pago de chofer ( )

**5. ¿Cuál es el monto de ingresos que genera su automotor?**

-----

**6. ¿Cómo financió el costo del parque automotor en porcentaje? (%)**

- Propio ( )
- Banca pública ( )
- Banca privada ( )
- Plan renova ( )

**7. ¿El vehículo actual es resultado del plan de chatarrización?**

- Si ( )
  - No ( )
  - Porque \_\_\_\_\_
-



**8. ¿Si su respuesta anterior fue si, cuál fue el monto por su vehículo anterior?**

-----

**9. De haber recibido el beneficio de chatarrización, el dinero que recibió fue :**

- Muy justo (     )
- Justo       (     )
- Nada justo (     )

**10. Si escogió plan renova ¿cuáles fueron los beneficios que obtuvo?**

-----

**11. Para renovar su vehículo ¿que considera que es mejor?**

- Financiarlo por la banca pública (     )
- Financiarlo con la banca privada (     )
- Escogerse al plan renova       (     )

**12. ¿Tienen convenios con alguna concesionaria de vehículo?**

- Si (            )
  - No (           )
  - Porque \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

**13. ¿En qué les ayuda la cooperativa en el proceso de renovación?**

-----

**14. ¿Cuántos años llevan siendo parte de la cooperativa?**

-----

**15. ¿Cuántas veces ha renovado su automotor?**

-----

**16. ¿Por qué razones ha renovado su automotor?**

-----

## 8. Resultados de la Encuesta

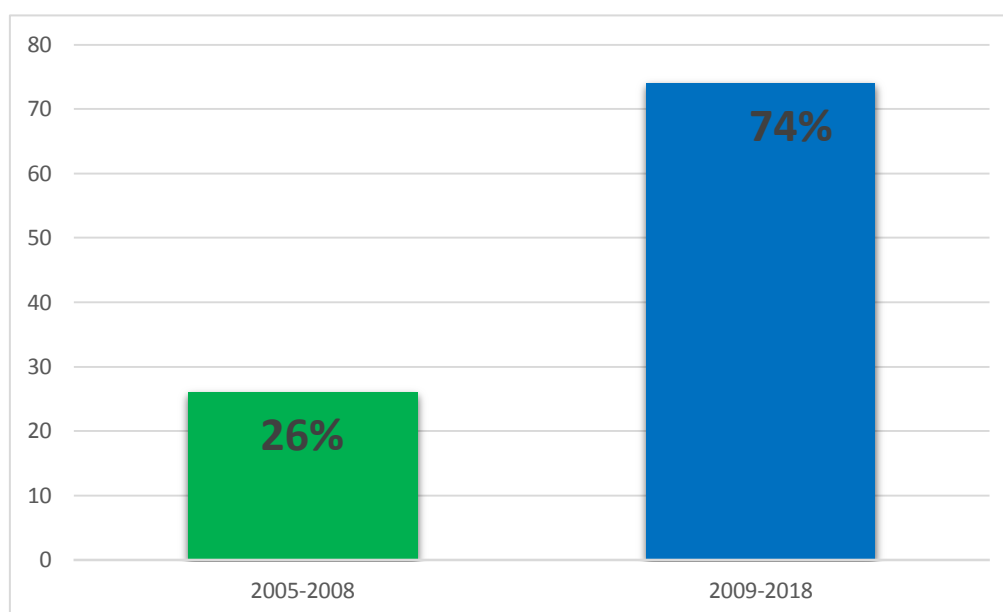
1-¿De qué año de producción es su unidad de transporte?

**Tabla 1 Año de producción de transporte**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
<b>2003-2008</b>	16	26%
<b>2009-2018</b>	44	74%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 1 año de producción de transporte**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados, 26% de la población que corresponde a 16 socios tienen su unidad de transporte en el año de producción comprendido entre el 2003 - 2008, y el 74% corresponden al rango del 2009-2018 es decir que los mencionados primeros deberán renovar su carro este año para cumplir lo que estipula la ley de renovar su medio de transporte cada 10 años para seguir laborando como medio de transporte público.

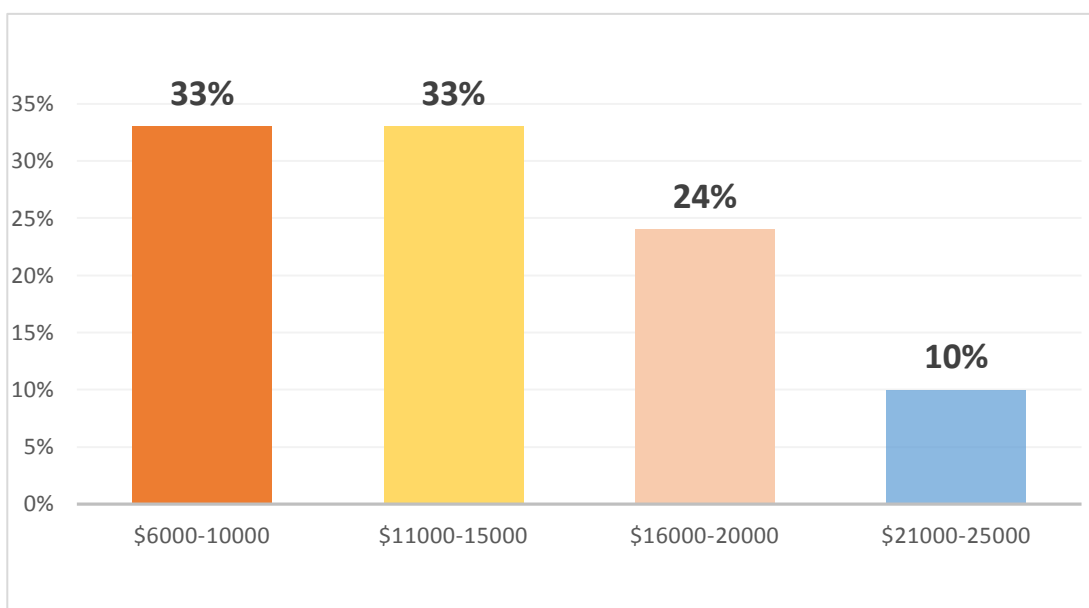
2-¿Cuánto le costó su automotor?

**Tabla 2 Valor del automotor**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
<b>\$6000-10000</b>	20	33%
<b>\$11000-15000</b>	20	33%
<b>\$16000-20000</b>	14	24%
<b>\$21000-25000</b>	6	10%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 2 Valor del automotor**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados, 33% de la población que corresponde a 20 socios el valor de su unidad de transporte va entre \$6000 a \$10000 y el mismo porcentaje de socios entre \$11000 a \$15000, el 24% socios compraron su entre \$16000 a \$20000 y el 10% les costó su automotor \$21000 y \$25000.

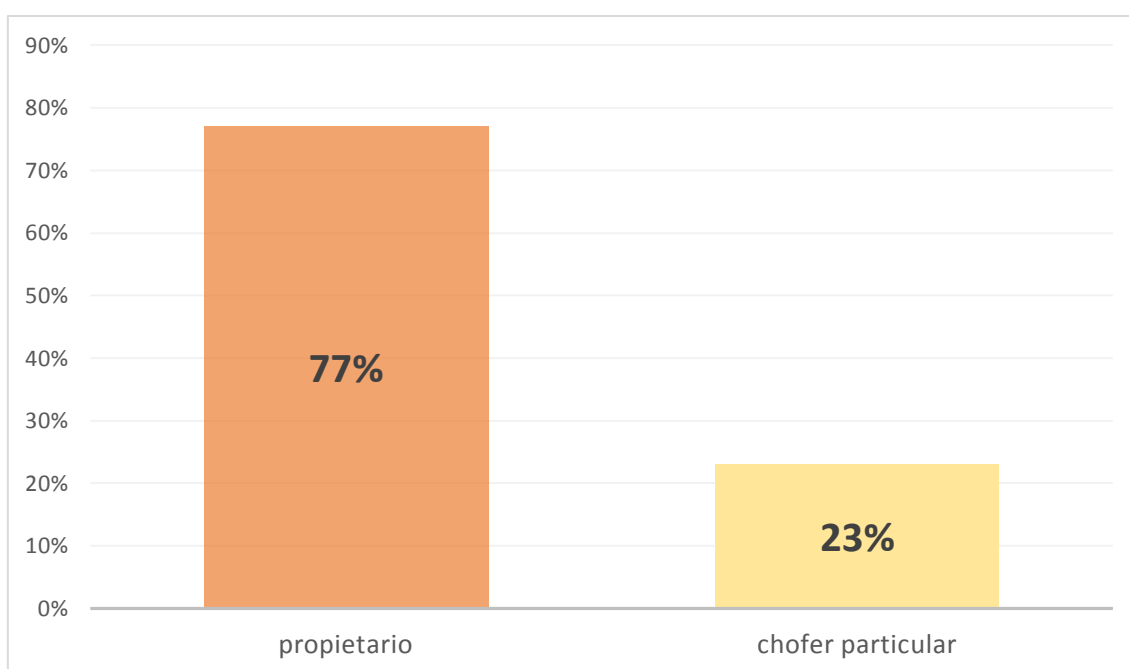
3-¿La persona que maneja el automotor es el propietario o un chofer particular?

**Tabla 3 Persona que maneja el automotor**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
<b>Propietario</b>	46	77%
<b>Chofer particular</b>	14	23%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 3 Persona que maneja el automotor**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados, 77% de la población que corresponde a 46 socios manejan sus propios automotores, mientras que el 23% que son 14 socios tienen contratados choferes particulares que trabajan diariamente.

4-¿Cuánto genera de costos mensuales el automotor en los siguientes aspectos?

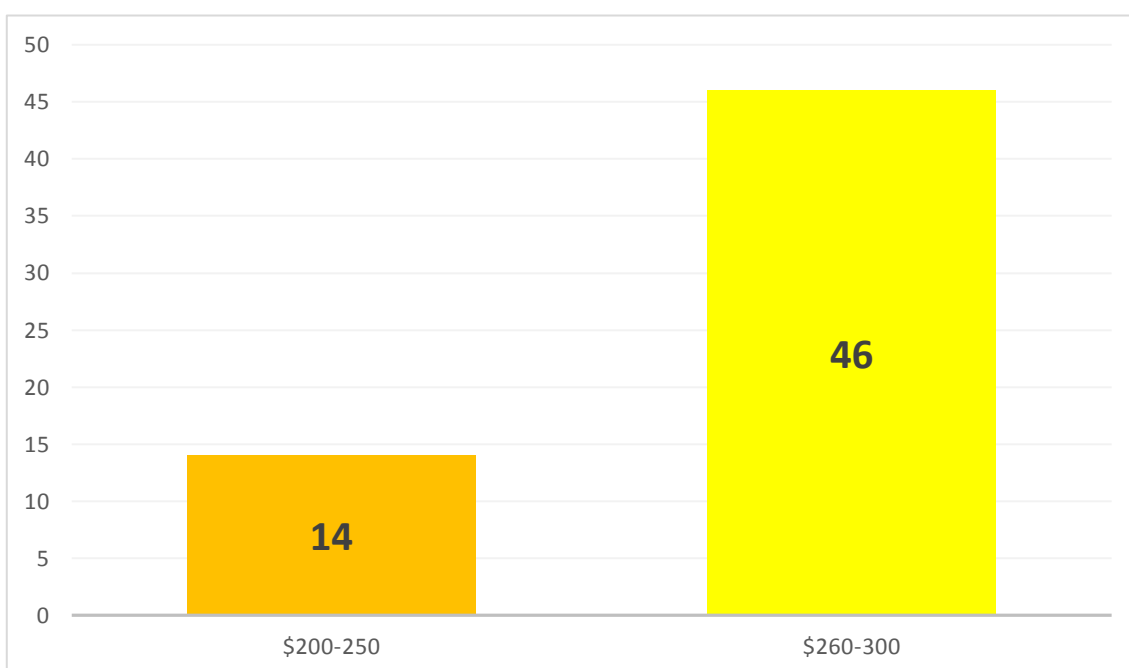
**Tabla 4 combustible**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$200-250	14	23%
\$260-300	46	77%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 4 combustible**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados, 23% de la población que corresponde a 14 mensualmente tienen un costo en combustible de \$200 a \$250 dólares, mientras que el 77% que son 46 tienen un costo del mismo de \$260 a \$300 dólares, ya que todos los días tienen que recargar para el siguiente día poder trabajar..

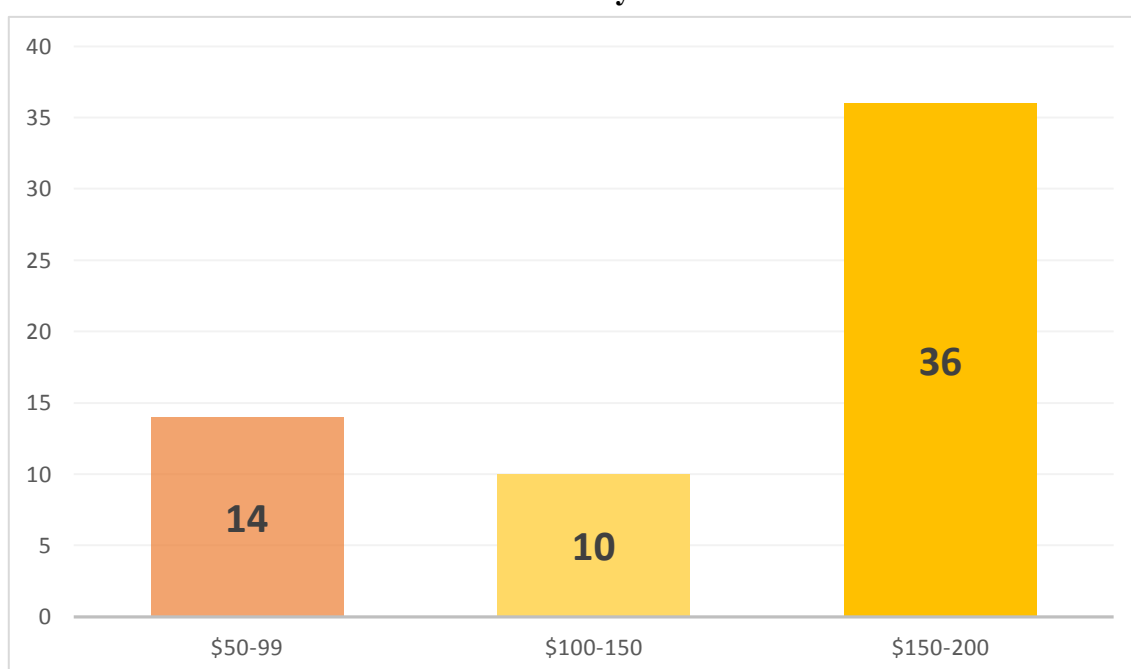
**Tabla 5 Lubricantes y Mantenimiento**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$50-99	14	23%
\$100-150	10	17%
\$160-200	36	60%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 5 Lubricantes y Mantenimiento**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados, 23% de la población que corresponde a 14 mensualmente tienen un costo en lubricantes y mantenimiento del automotor de \$50 a \$99 dólares, mientras que el 17% que son 10 socios tienen un costo del mismo de \$100 a \$150 dólares y el 60% tiene el costo mensual de \$160 - \$200.

**Tabla 6 Pago de Choferes**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$200	7	50%
\$300	7	50%
Total	<b>14</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 6 Pago de Choferes**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 14 socios encuestados que tienen choferes particular el 50% que corresponde a 7 socios tienen un costo mensual de \$200 y el otro 50% de \$300 dólares que son los 7 socios restantes.

5-¿Cuál es el monto de ingresos que genera su automotor?

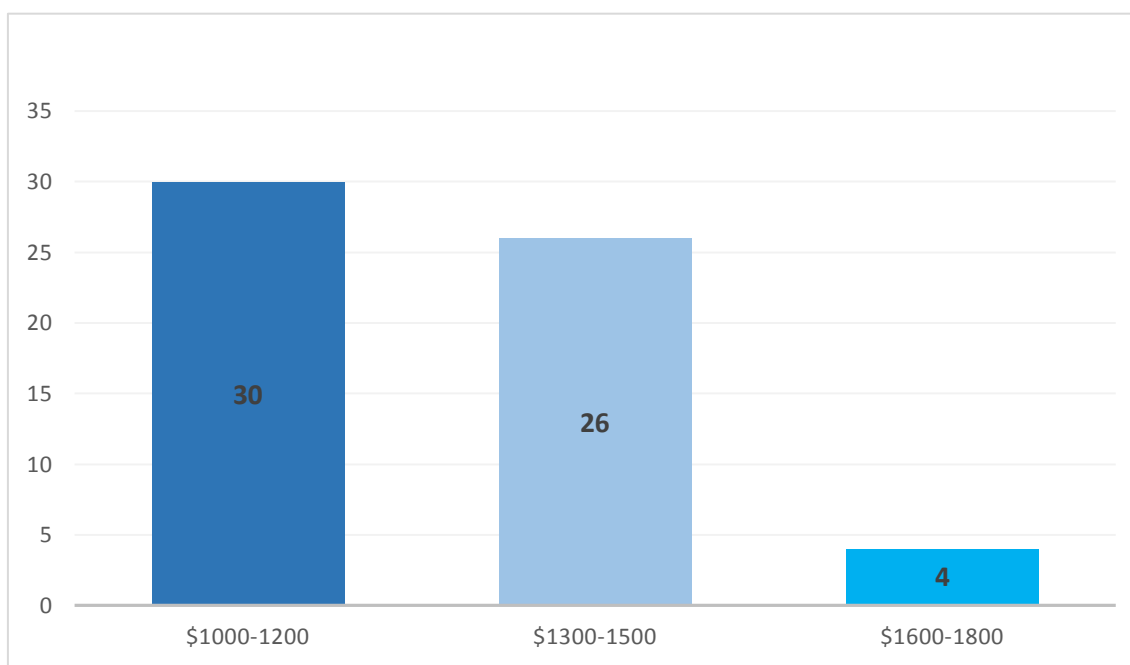
**Tabla 7 Ingresos generados por el automotor**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$1000-1200	30	50%
\$1300-1500	26	43%
\$1600-1800	4	7%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 7 Ingresos generados por el automotor**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados, 50% de la población que corresponde a 30 socios mensualmente tienen un ingreso de \$1000-1200 dólares, mientras que el 43% que son 26 socios tienen un ingreso de \$1300 a \$1500 dólares y el 7% que son 4 socios tienen de \$1600-1800 ingresos.



6-¿Cómo financió el costo del parque automotor en porcentaje? (%)

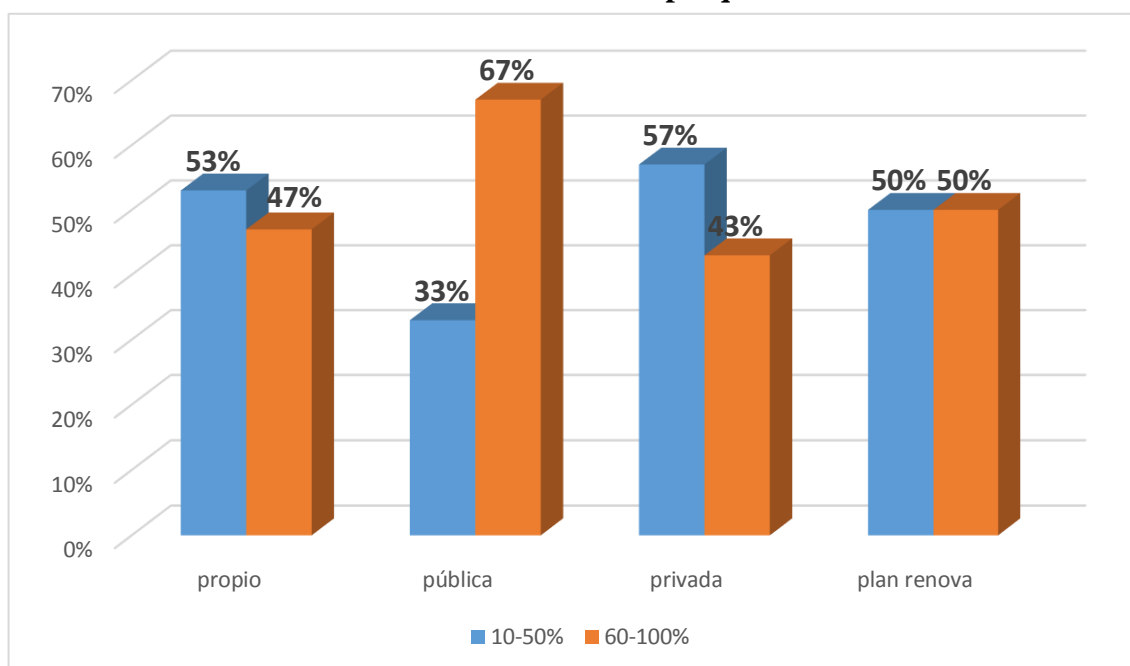
**Tabla 8 financiamiento del parque automotor**

	PROPIO		PÚBLICA		PRIVADA		PLAN RENOVA	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE	FRECUENCIA	PORCENTAJE	FRECUENCIA	PORCENTAJE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
10-50%	32	53%	2	33%	16	57%	1	50%
60-100%	28	47%	4	67%	12	43%	1	50%
Total	60	100%	6	100%	28	100%	2	100%

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 8 financiamiento del parque automotor**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados que financian su automotor el 53% lo hacen entre un 10 al 50% y el 47% lo hacen entre 60.100%, los que financian por la banca pública entre el un 10 al 50% son 2 socios y del 60 al 100% son 4, los que financian por la banca privada entre el un 10 al 50% son 16 socios y del 60 al 100% son 12 y por el plan renova entre el un 10 al 50% solamente es un socio y del 60 al 100% un socio.

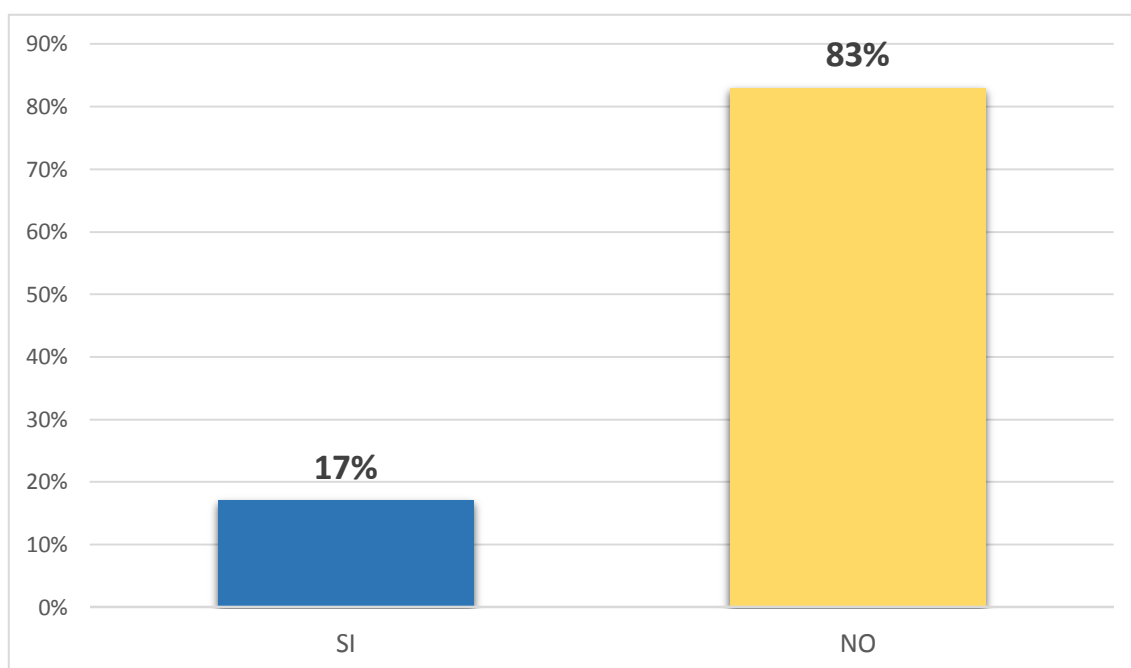
7. ¿El vehículo actual es resultado del plan de chatarrización?

**Tabla 9 chatarrización**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	10	17%
NO	50	83%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 9 chatarrización**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios encuestados el 17% se ha sometido al plan de chatarrización que son 10 socios, y el 83% que son 50 socios no se han al plan de chatarrización que ofrecía el estado.

8. ¿Si su respuesta anterior fue si, cuál fue el monto por su vehículo anterior?

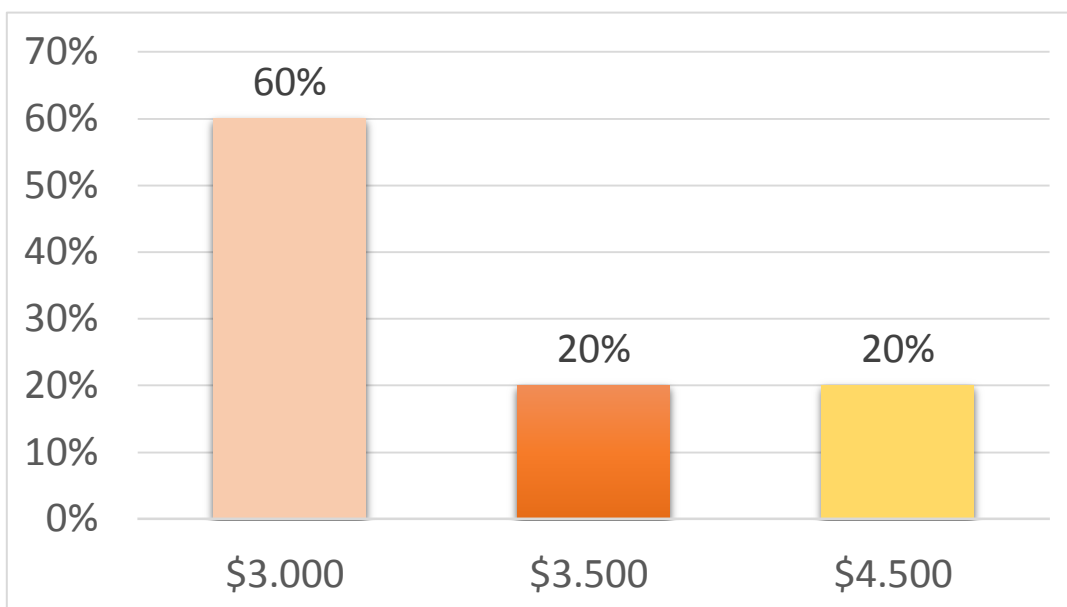
**Tabla 10 Monto del vehículo anterior**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$3000	6	60%
\$3500	2	20%
\$4500	2	20%
Total	<b>10</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 10 Monto del vehículo anterior**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 10 socios, el 60% que equivalen a 6 socios recibieron por el vehículo anterior sometido al plan de chatarrización \$3000, el 20% que equivale a 2 socios recibieron \$3500, y el otro 20% de los mismos \$4500.

9. De haber recibido el beneficio de chatarrización, el dinero que recibió fue

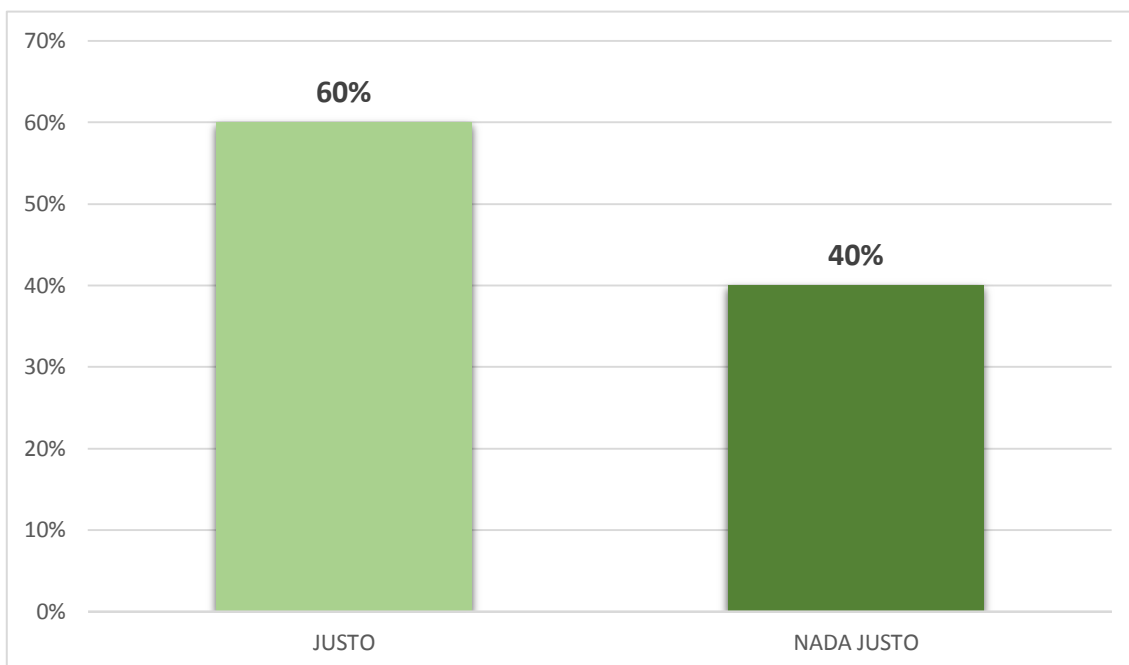
**Tabla 11 Evaluación del dinero que recibió**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
JUSTO	6	60%
NADA JUSTO	4	40%
Total	<b>10</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 11 Evaluación del dinero que recibió**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 10 socios, el 60% que equivalen a 6 socios les parece justo el valor que recibieron por el vehículo anterior sometido al plan de chatarrización, el 40% que equivale a 4 socios les pareció Nada justo puesto que le dieron un valor menor a lo que ellos esperaban o a lo que realmente podían vender su automotor.

10. Si escogió plan renova ¿cuáles fueron los beneficios que obtuvo?

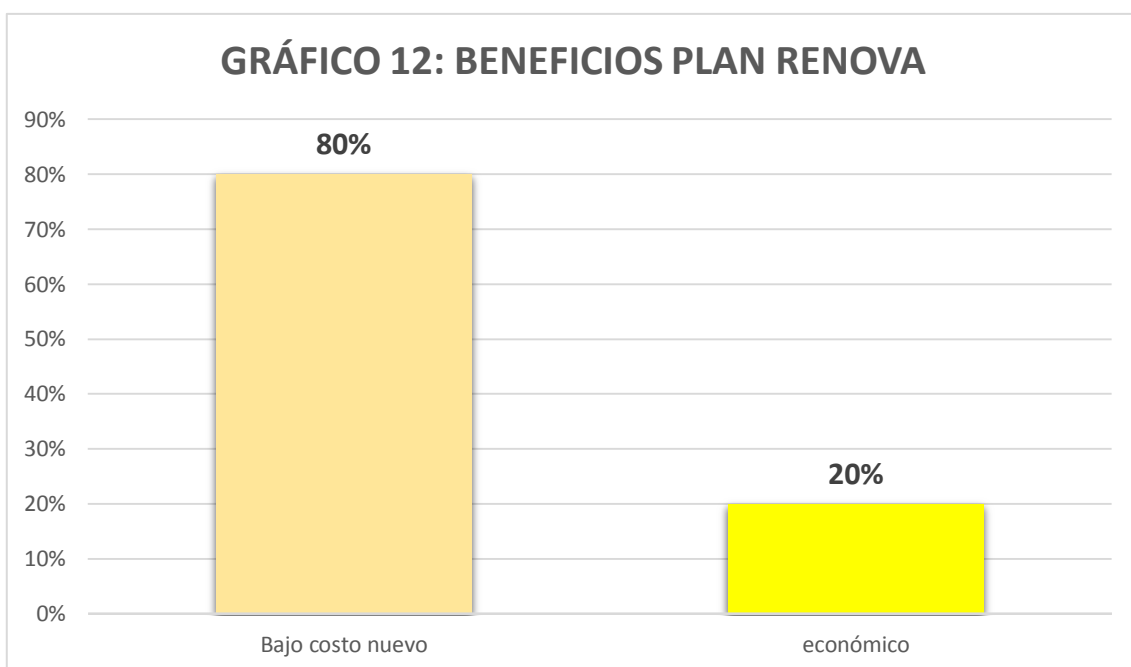
**Tabla 12 Beneficios del plan renova**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Bajo costo del nuevo automotor	8	80%
Económico	2	20%
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 12 Beneficios del plan renova**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 10 socios, el 80% que equivalen a 8 socios el beneficio que obtuvieron por el plan del estado fue que al adquirir el nuevo automotor fue a un bajo costo por la exoneración de aranceles, mientras que el 20% que equivale a 2 socios el beneficio que obtuvieron fue económico.

11. Para renovar su vehículo ¿que considera que es mejor?

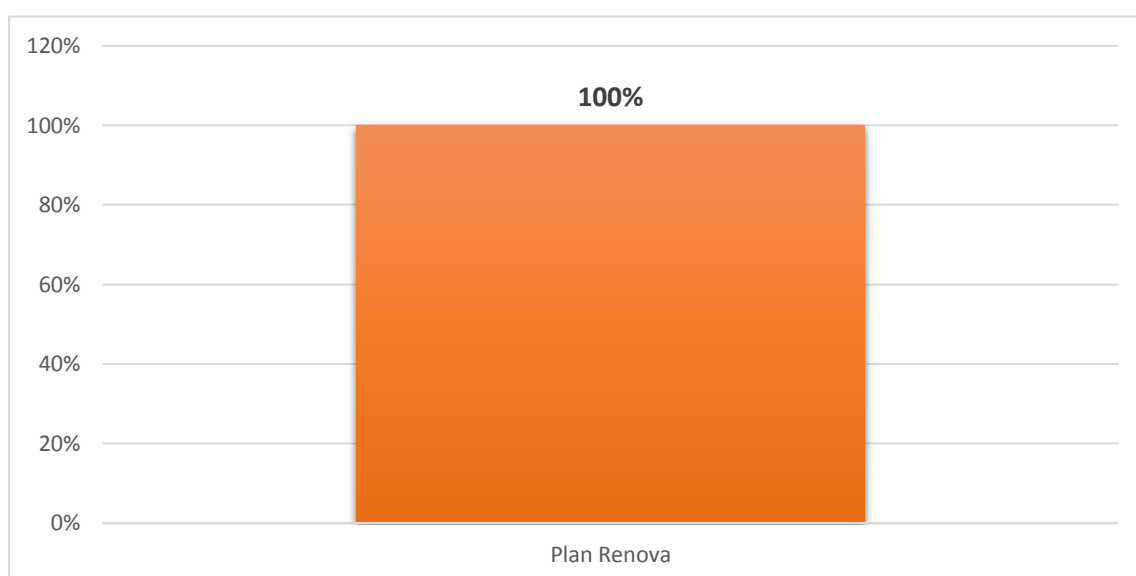
**Tabla 13 Mejor financiamiento de renovación del automotor**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Plan Renova	60	100%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 13 Mejor financiamiento de renovación del automotor**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios, en su totalidad que equivale al 100% cree que es conveniente financiar la renovación del automotor por medio del plan renova que ofrece el Estado.

12. ¿Tienen convenios con alguna concesionaria de vehículo?

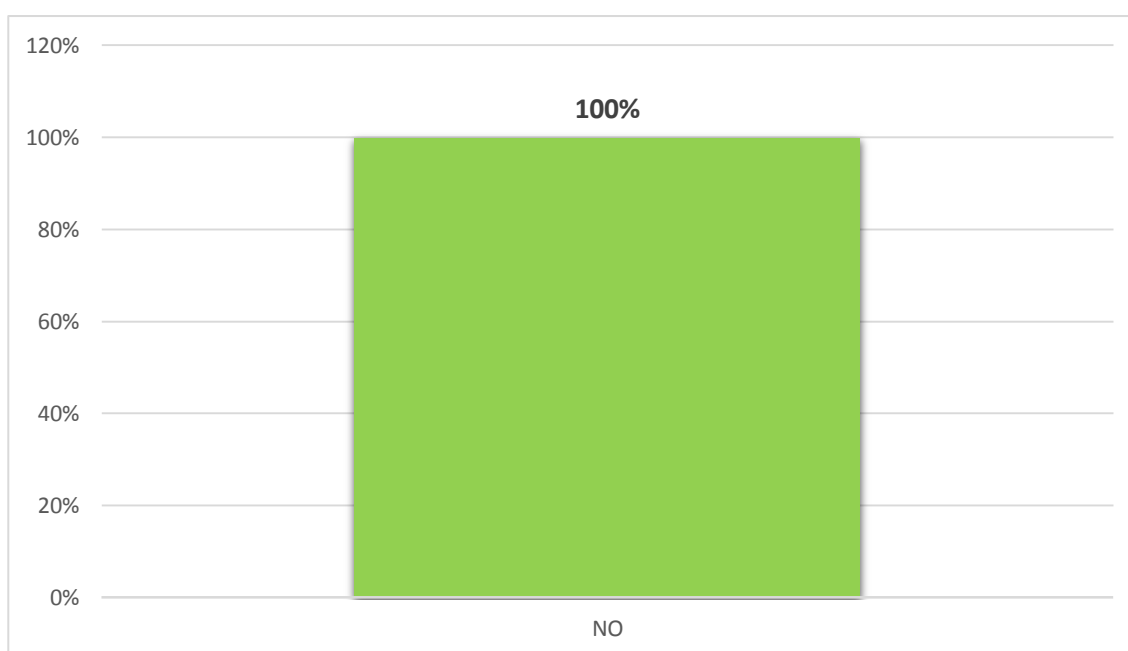
**Tabla 14 Convenios con concesionarias**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
NO	60	100%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 14 Convenios con concesionarias**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios, en su totalidad que equivale al 100% NO tienen convenios con ninguna concesionaria del país para renovar los automotores que pertenecen a la cooperativa.

13. En qué les ayuda la cooperativa en el proceso de renovación?

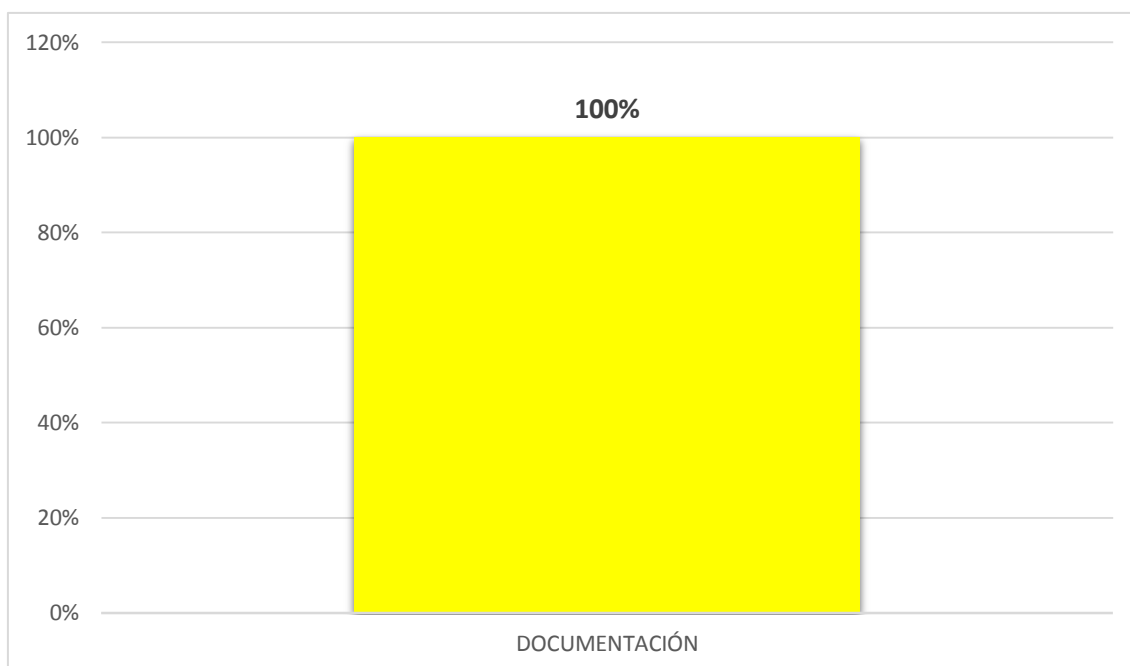
**Tabla 15 Ayuda de la cooperativa en el proceso de renovación**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
DOCUMENTACIÓN	60	100%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 15 Ayuda de la cooperativa en el proceso de renovación**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios, en su totalidad que equivale al 100% reciben ayuda por parte de la cooperativa en la documentación para poder financiar y renovar los automotores.



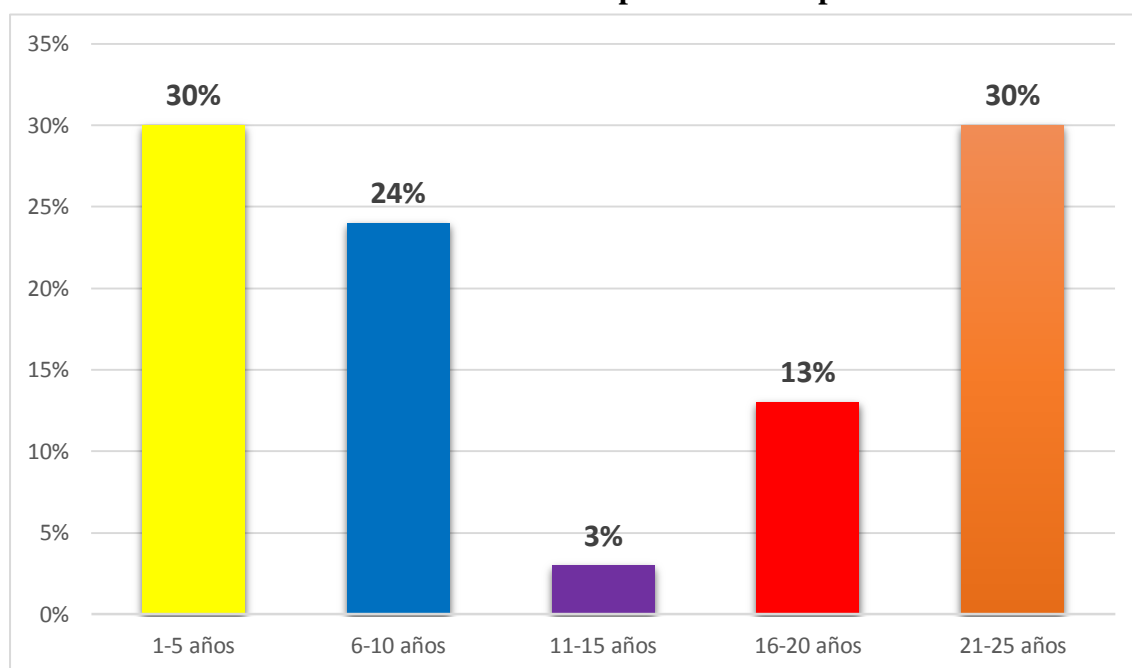
#### 14. ¿Cuántos años llevan siendo parte de la cooperativa?

**Tabla 16 Años formando parte de la cooperativa**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
1-5 años	18	30%
6-10 años	14	24%
11-15 años	2	3%
16-20 años	8	13%
21-25 años	18	30%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 16 Años formando parte de la cooperativa**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

#### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios, el 30% de los socios que equivalen a 18 socios llevan formando parte de la cooperativa de 1 a 5 años, el 24% que son 14 socios tienen entre 11 a 15 años, el 13% que son 8 socios llevan entre 16 y 20 años y el 30% de los mismos pertenecen desde 21 a 25 años a la institución.

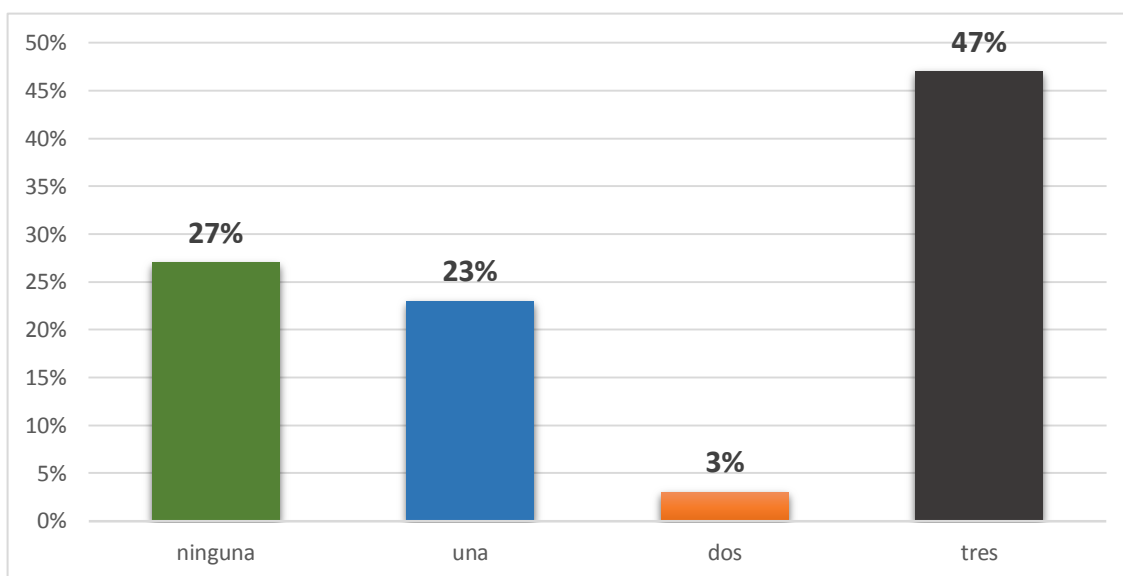
15. ¿Cuántas veces ha renovado su automotor?

**Tabla 17 Número de veces de renovación del automotor**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Ninguna vez	16	27%
1 vez	14	23%
2 veces	2	3%
3 veces	28	47%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 17 Número de veces de renovación del automotor**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios, el 27% de los encuestados que equivalen a 16 socios ninguna vez han renovado el automotor, el 23% que son 14 socios han renovado una vez, el 3% que son 2 socios han renovado dos veces y el 47% que son 28 han renovado tres veces.

16. ¿Por qué razones usted renovaría o ha renovado su automotor?

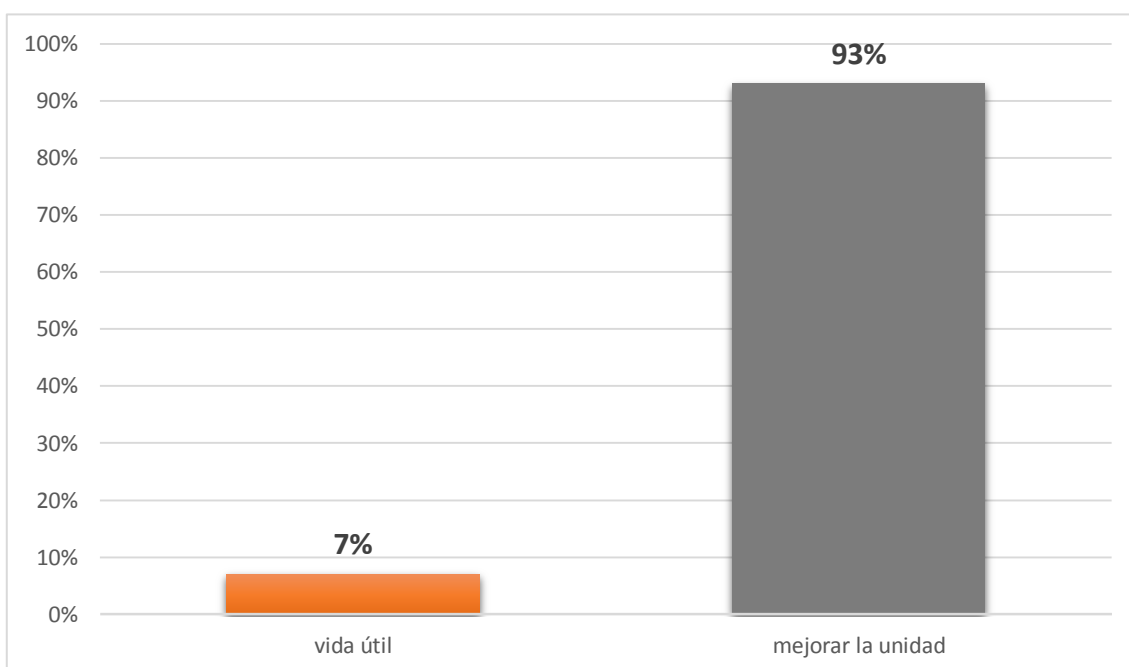
**Tabla 18 Razones de renovación**

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Vida útil	4	7%
Mejorar la unidad	56	93%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

**Gráfico 18 Convenios con concesionarias**



**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

### **Análisis e interpretación**

Según la tabla y el gráfico se observa que de un total de 60 socios, el 7% que equivalen a 4 han renovado el automotor por su vida útil y el 93% que son 56 socios renovarían el parque automotor para la mejorar la unidad y así poder ofrecer un servicio de calidad a la comunidad.

## 9. ANÁLISIS DE LOS DATOS

Una vez realizadas las encuestas a los socios que forman parte de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía, se logró concluir:

- Los dueños de los vehículos esperan hasta que se les cumpla el plazo de vida útil de los automotores para realizar los trámites de inversión para renovar la unidad.
- La inversión en un principio puede ser grande, ya que el costo de comprar una unidad nueva puede llegar ser elevado pero al mismo tiempo si no invierte, el automotor viejo le dará problemas que le llevará a tener más costo que ingresos.
- La mayoría de los socios manejan los automotores ellos mismos, porque piensan que así reducen costos.
- Son muy pocos los asociados nuevos, hay más antiguos formando parte de la cooperativa pero sin embargo de los mismos son muy escasos los que se han sometido a los planes de chatarrización y renovación que ofrecía el Estado.
- Todos piensan que es mejor renovar los automotores por medio de los planes del Estado porque están exentos de aranceles y el vehículo les costará menos que financiarlo por una banca pública o privada.
- Muchos desean renovar su unidad para mejorar el servicio de transporte y de la misma manera dar una prestación de calidad a la comunidad.

Tabla 19 costo operacional mensual

<b>Costo fijo</b>	<b>Sin renovación</b>	<b>Con renovación</b>
Pago de chofer	\$300	\$300
Legalización	40	40
Seguro	20	0
<b>Total</b>	<b>\$360</b>	<b>\$340</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

<b>Costo Variable</b>	<b>Sin renovación</b>	<b>Con renovación</b>
Combustible	\$300	\$200
Lubricante	\$50	\$25
Mantenimiento	\$100	\$50
<b>Total</b>	<b>\$450</b>	<b>\$275</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

<b>Costo de Capital</b>	<b>Sin renovación</b>	<b>Con renovación</b>
Valor actual	\$10000	\$20000
Interés	15%	10%
Valor de Salvamento	\$5000	\$15000
Vida útil	10 años	10 años
<b>Total</b>	<b>\$970.14</b>	<b>\$1008.98</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

$$CO = \sum(Cfi + Cvi + Cci)$$

$$CO = \sum(Cfi + Cvi + Cci)$$

$$CO = \sum(360 + 450 + 970.14)$$

$$CO = \sum(340 + 275 + 1008.98)$$

$$CO = \$1780.14$$

$$CO = \$1623.98$$

$$\text{DIFERENCIA} = \$156.16 \text{ Mensual}$$

## RELACIÓN COSTO BENEFICIO SIN RENOVACIÓN

a)  $B-C = 2000 - 1780.14$

$B-C = 219,86$

b)  $B/C = 2000/1780.14$

$B/C = 1.12$

## RELACIÓN COSTO BENEFICIO CON RENOVACIÓN

a)  $B-C = 2000 - 1623.98$

$B-C = 376.02$

b)  $B/C = 2000/1623.98$

$B/C = 1.23$

## **10. INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS**

Los choferes de las unidades cuentan con años de experiencia dentro del sector económico, sea como choferes particulares o como socios de la compañía. Los pocos que carecen de dicha experiencia cuentan con excelentes modelos a seguir en los socios más antiguos que les ayudarán en la toma de decisiones para elegir en la mejor inversión de financiamiento para la renovación del parque automotor.

Las personas están involucradas con sus unidades de transporte, debido que son sus medios de trabajo, aprenderán de una manera más rápida y preverán los cambios que necesitan para seguir mejorando en el medio de donde trabajan y cumplir los estándares que les indica la Ley de Transporte Público.

Por esto se concluye mediante los cuadros comparativos del costo de un vehículo renovado y sin renovación, que financieramente es conveniente invertir en un plan renova del parque automotor ya que eso por reducir costo en \$156.16 mensuales, se pueden obtener beneficios hasta de un año en mantenimiento ,menor consumo de combustible, vienen con una garantía y por ende no se pagaría un seguro por un cierto tiempo, además la inversión puede ser mayor a la que realizaron en el carro anterior pero tendrá seguridad de seguir operando por muchos años por eso que cuanto más dinero se disponga al momento de actualizar las unidades, dependerá el nivel de ingresos que puedan percibir a lo largo de los años, y al finalizar se ve cuan rentable fue esa inversión.

## **11. ELABORACIÓN DEL REPORTE DE RESULTADOS**

### **PROPUESTA**

#### 11.1 Tema

Programa de renovación del parque automotor basadas en las diferentes fuentes de financiamiento públicas y privadas.

#### 11.2 Introducción

En la provincia de Manabí, existen 8000 taxistas de las distintas cooperativas legalmente constituidas en los cantones. En Jipijapa hay 3 cooperativas de taxis que son Stereo Guía, Sultana del Café, 8 de enero con 89 unidades.

Este estudio está centrado en el cantón Jipijapa que tiene una población de 71.1 mil habitantes según datos del censo del INEC 2010, tiene como énfasis central proponer plan de renovación a los socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía otorgando fechas y fuentes de financiamiento alternativas.

Esta propuesta está estructurada a realizar un planteamiento de como desde una parte administrativa, formal y legal se puede renovar el parque automotor de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía, que es una cooperativa que viene funcionando desde el año 1994 y que tiene 60 socios.

Después de haber recabado la información mediante las encuestas, los socios de la cooperativa de taxis Stereo Guía no han podido renovar algunos automotores que han llegado a su vida útil o han presentado algún desperfecto, poco a poco irán presentando fallas, en algunos casos perdida acelerada de valor de los vehículos y en otros casos muy graves, pérdida total del valor.

Se considera de vital importancia sentar precedentes sobre el manejo del negocio en lo concerniente al servicio que la cooperativa ofrece, ya que el principal medio de desarrollo son los automotores.



### 11.3 Objetivos

#### 11.3.1 Objetivo General

Proponer plan de renovación a los socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía otorgando fechas y fuentes de financiamiento alternativas.

#### 11.3.2 Objetivos Específicos

Estipular un cronograma que determine el cambio que requiere cada unidad acuerdo a su vida útil.

Presentar la normativa legal que sirve como acceso a fuentes de financiamientos para la renovación del parque automotor.

### 11.4 Marco legal

#### Constitución de la República del Ecuador

“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.”

“Art. 73.- El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales.”

#### Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Responsabilidad.- “Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.”

Calidad.- “Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios”.

Medio ambiente.- “El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos”.

Art. 62.- El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías).

Taxi: “Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero”.

Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto y las ordenanzas que emitan los GADs. Además contarán con equipamiento (taxímetros) para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros.

Los mismos que serán utilizados obligatoriamente a nivel nacional, de tecnología homologada y certificada por la ANT o por los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN.

Estatuto de la cooperativa de taxis Stereo Guía

Art.3 Objeto social: “la cooperativa tendrá como objeto social, la prestación del servicio de transporte en la modalidad de taxi con eficiencia y responsabilidad, en vehículos que sedan de conformidad a la Autoridad de Transporte y tránsito, a cambio de una contraprestación de vehículo”.

Art.4 actividades: “Promover y cuidar el medio ambiente mediante la utilización preferente de combustibles alternativos que sean ecológicos, limpios, seguros y económicos”.

11.5 Desarrollo

Tabla: Año de producción de transporte

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
<b>2003-2008</b>	16	26%
<b>2009-2018</b>	44	74%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Tabla: combustible

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$200-250	14	23%
\$260-300	46	77%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

Tabla: Ingresos generados por el automotor

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
\$1000-1200	30	50%
\$1300-1500	26	43%
\$1600-1800	4	7%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

Tabla: financiamiento del parque automotor

	PROPIO		PÚBLICA		PRIVADA		PLAN RENOVA	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE	FRECUENCIA	PORCENTAJE	FRECUENCIA	PORCENTAJE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
10-50%	32	53%	2	33%	16	57%	1	50%
60-100%	28	47%	4	67%	12	43%	1	50%
Total	60	100%	6	100%	28	100%	2	100%

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

Tabla: Mejor financiamiento de renovación del automotor

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Plan Renova	60	100%
Total	<b>60</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

Tabla 20 Resumen del cronograma

2003	3
2004	3
2005	3
2006	3
2007	2
2008	2
2009	5
2010	5
2011	5
2012	5
2013	4
2014	3
2015	4
2016	4
2017	4
2018	5

**Fuente:** Socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía

**Elaborado por:** Autores.

11.5.1 Cronograma de renovación del parque automotor de la cooperativa de taxis Stereo Guía

SOCIOS	AÑO DE PRODUCCIÓN	AÑO DE RENOVACIÓN											FUENTE DE FINANCIAMIENTO			
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	PROPIO	PÚBLICO	PRIVADO	PLAN RENOVA
1	2003	x											X		x	
2	2004	x											X	x		
3	2005	x											X	x		
4	2010			x												x
5	2011				x											X
6	2012					X										X
7	2011				x											X
8	2013						X							X		
9	2018															X
10	2006								X				X			
11	2015							x								x
12	2016								X				54			x
13	2009		x										X	x		

14	2010			x									X		x	
15	2007	x											X			
16	2011				x									x		
17	2012					X								X		
18	2013						X							X		
19	2008	x											X	X		
20	2014							x							x	
21	2015								x				X		X	
22	2016									x			X	x		
23	2017										X		X		x	
24	2009		x												X	
25	2011				x											x
26	2009		x													X
27	2010			x												X
28	2010			x												X
29	2018											X				X
30	2017										X					X

31	2016									x						X
32	2015								x							X
33	2003	x													X	
34	2014							x						X		x
35	2013						X							x	x	
36	2012					X							X	x		
37	2011				x								X			
38	2004	x												X		
39	2005	x												X		
40	2010			x										X		
41	2009		x											x	X	
42	2017									X						X
43	2018										x					X
44	2006	x													X	
45	2006	x													X	
46	2018										x					x
47	2009		x										x			

48	2007	x												X		
49	2012					X								x	x	
50	2012					X						X		x		
51	2008	x										X				
52	2013						X							x		
53	2014							x								X
54	2003	x										X				
55	2015								x							x
56	2016									x						X
57	2004	x													x	
58	2018											x	X	x		
59	2017										X					X
60	2005	x												X		

**Fuente:** Socios de la cooperativa de taxis Stereo Guía  
**Elaborado por:** Autores.



### 11.5.2 Instructivo para la administración, control y renovación del parque automotor de la cooperativa de taxis Stereo Guía

Este documento fue elaborado por: María José Ruiz Cedeño y Karla Gissella Sornoza Jaramillo, egresadas de la carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Manabí con la finalidad de:

Presentar la normativa legal para el funcionamiento de la comisión para la renovación de los vehículos de la Cooperativa Stereo Guía.

#### **Comisión**

De acuerdo al Estatus esta comisión estará conformada por los siguientes miembros:

1. Presidente
2. Delegado del consejo de Administración
3. Delegado del consejo de vigilancia
4. Delegado de los socios

Además de estos, esta comisión contara con la contratación de un técnico o mecánico especialista en el área, que abalizará el informe técnico para la delegación.

#### **Atribuciones**

- a) Elaborar el plan quinquenal de renovación de acuerdos a los requerimientos de los socios, el mismo que será sometido a consideración del Gerente para que ayude en los procesos administrativos del parque automotor.
- b) Hacer un seguimiento al parque automotor con la finalidad de optimizar el mismo, lo que incluye las fases técnicas y de mantenimiento necesarias para el desarrollo del servicio.
- c) Buscar medidas de financiamiento para la actualización de los vehículos.
- d) Evaluar la capacidad de endeudamiento del socio.
- e) Establecer los nexos comerciales con diferentes casas de ventas de vehículos para que los socios tenga una referencia sobre con quienes podrían hacer la renovación.

## Procesos para el plan de renovación

1. Informe de la comisión al Gerente.
2. Información del socio que indique su fuente de financiamiento.
3. Llenar un formulario por cada socio.

Tabla 21 ficha de renovación vehicular

FICHA			
Nombre	Año del vehículo	N° matrícula	Año de renovación
Observación			
firma del socio		firma del Gerente	

**Elaborado por:** Autores.

4. Comunicar al socio seis meses antes que se le cumpla el pazo técnico para la renovación.

## Estrategia

De acuerdo al plan o las fichas presentadas por cada socio, reunir 2 o más vehículos para que sean renovados en una misma casa comercial para que se puedan acoger algún tipo de beneficio como descuento, promociones etc.

## **12. CONCLUSIONES**

Se concluye que una vez revisada la información del status de la cooperativa de taxis Stereo Guía, no tiene un proceso ni un comité de renovación con fechas para el parque automotor.

En el 2018 están por renovarse 16 automotores de los cuales 3 al terminar este año no podrán seguir funcionando porque ya se les acabo su vida útil, y estos aun no tienen su fuente de financiamiento para la actualización de los mismos.

De acuerdo a los resultados obtenidos respecto a las fuentes de financiamiento el 100% de los taxistas tienen financiamiento propio ya sea con 10 al 50 % o del 60-100% pero la forma que a ellos les gustaría financiarse por medio del plan renova ya que obtienen beneficios como la exoneración de aranceles etc.

## **13. RECOMENDACIONES**

Se recomienda

### **1. Al Gerente**

Acogerse a la propuesta presentada en esta investigación ya que tendrá un instructivo del status donde involucre el personal y el proceso de renovación para el parque automotor de la cooperativa.

### **2. Al Gerente**

Realizar convenios con las diferentes instituciones financieras sean estas bancas públicas o privadas del cantón para que cuando les toque renovar los vehículos por vida útil pueden hacerlo directamente y de la misma manera no quedarse sin funcionamiento.

### **3. Al Presidente**

Tener constante revisión de las fechas que se debe realizar el proceso de renovación de cada parque automotor para que haga los enlaces con los directivos del plan renova e inicie el trámite administrativo de renovación.

## 14. PRESUPUESTO

ACTIVIDADES	RECURSO HUMANO	RECURSOS MATERIALES	OTROS	RECURSO FINANCIERO
APROBACIÓN DEL ANTEPROYECTO	Comisión			\$ 20,00
1. Tema	Tutor y Egresadas	Computador y materiales	Movilización	\$ 20,00
2. Planteamiento del problema				
2.1. Antecedentes				
2.2. Justificación				
2.3. Objetivos				
2.3.1. Objetivo general				
2.3.2. Objetivos específicos				
3. Revisión de la literatura y desarrollo del marco teórico	Tutor y Egresadas	Computador y Materiales	Movilización	\$ 20,00
4. Visualización del alcance del estudio	Tutor y Egresadas	Computador y Materiales	Movilización	\$ 10,00
5. Elaboración de la hipótesis y definición de las variables	Tutor y Egresadas	Computador y Materiales	Movilización	\$ 10,00
6. Desarrollo del diseño de la investigación	Tutor y Egresadas	Computador y Materiales	Movilización	\$ 10,00

7. Definición y selección de la muestra	Tutor y Egresadas	Computador y Materiales	Movilización	\$ 20,00
8. Recolección de datos	Tutor y Egresadas	Computador e Impresiones	Movilización	\$ 100,00
9. Análisis de datos	Tutor y Egresadas	Computador e Impresiones	Movilización	\$ 100,00
10. Elaboración del reporte de resultados	Tutor y Egresadas	Computador e Impresiones	Movilización	\$ 30,00
11. Diseño del informe final del trabajo de titulación	Tutor y Egresadas	Computador e Impresiones	Movilización	\$ 80,00
12. Aprobación del tutor	Tutor y Egresadas	-	Movilización	-
13. Aprobación del revisor	Revisor y Egresadas	-	Movilización	-
14. Sustentación	Tutor, Revisor y Egresadas	Computador y Proyector	Movilización	\$ 80,00
<b>TOTAL</b>				<b>\$ 500,00</b>

## 15. CRONOGRAMA

ACTIVIDADES	TIEMPO																																			
	MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
APROBACIÓN DEL ANTEPROYECTO	■	■	■	■																																
1. Tema	■	■	■	■																																
2. Planteamiento del problema	■	■	■	■																																
2.1. Antecedentes	■	■	■	■																																
2.2. Justificación	■	■	■	■																																
2.3. Objetivos	■	■	■	■																																
2.3.1. Objetivo general	■	■	■	■																																
2.3.2. Objetivos específicos	■	■	■	■																																
3. Revisión de la literatura y desarrollo del marco teórico					■	■	■	■	■	■	■	■																								
4. Visualización del alcance del estudio													■	■																						
5. Elaboración de la hipótesis y definición de las variables.													■	■																						
6. Desarrollo del diseño de la investigación													■	■	■																					
7. Definición y selección de la muestra																■	■	■	■																	
8. Recolección de datos																				■	■	■	■													
9. Análisis de datos																				■	■	■	■													
10. Elaboración del reporte de resultados																								■	■	■	■									
11. Diseño del informe final del trabajo de titulación																												■	■							
12. Aprobación del tutor																																■				
13. Aprobación del revisor																																■	■	■	■	
14. Sustentación																																			■	

Elaborado por: Autores.

## 16. Bibliografía

- Álvarez, R. B.-O. (2011). *Innovación, investigación y desarrollo, y productividad*. Chile: Industrial and Corporate.
- Bach, J., & Vitale, A. (1975). *Costos teoría y practica tomo ii*. Argentina: Bach S.R.L.
- Backer, M. (1996). *Contabilidad de costos un enfoque administrativo para la toma de decisiones*. México: MC. Graw Hill.
- Bernard, J., Hargadon, J., & Múnera, C. A. (2007). *Contabilidad de costo*. Bogota: Norma.
- Cárdenas, B. J., Hargadon, j., & Múnera, a. (2007). *Contabilidad de costos*. Bogota colombia: Norma s.a.
- Ecuador. *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Quito.2010
- Egas, C., & Otáñez, h. (2014). *Estimación de costos de operación de taxis convencionales*. tesis para la obtención de ingeniero, Quito.
- Espinoza, V., Ortega, E., & Marco, S. (2012). *Estudio de la vida util de los vehiculos desde la perspectiva de la gestión del mantenimiento del transporte público*. Cuenca.
- Horngren, c. t. (2012). *Contabilidad de costos. un enfoque gerencial*. México: pearson educación.
- Lavayen, J., & Correa, m. (2014). *Implementación de incentivos tributarios en el sector transportista de uso masivo, para renovar el parque automotor ecuatoriano*. tesis de grado previo a la obtención del titulo de magister en tributación, Guayaquil.
- Lefcovich, M. L. (2009). *Productividad: su gestión y mejora continua: Objetivo estratégico*. Argentina: El Cid Editor.
- Mathieu, M. F. (2010). *Servicio de transporte urbano de pasajeros: cuando la competencia puede no ser deseable*. Uruguay: El cid Editor.
- Pimentel, E. (2008). *Formulación y evaluación de proyecto*. Colombia: Mcgraw hill interamericana.
- Rojas, M. A. (2007). *Sistemas de costos un proceso para su implementación*. Colombia: norma s.a.
- Salazar, C. (2015). *El programa de renovación del parque automotor y chatarrización renova y el beneficio económico*. tesis, Guayaquil.
- Toro, L. F. (2010). *Costos abc y presupuestos*. Bogota: Ecoe ediciones.

## 17. ANEXOS

Tutorías con el Ing. Ignacio Alcívar



Encuestas realizadas por las autoras a los socios de la Cooperativa de Taxis Stereo Guía del Cantón Jipijapa.

