	UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA			
	<u>Documento</u>	<u>Código</u>	<u>Fecha</u>	<u>Revisión</u>
	FORMATO HOJA DE RESUMEN PARA TRABAJO DE GRADO	F-AC-DBL-007	10-04-2012	A
	<u>Dependencia</u>	<u>Aprobado</u>		<u>Pág.</u>
	DIVISIÓN DE BIBLIOTECA	SUBDIRECTOR ACADEMICO		1(80)

RESUMEN - TESIS DE GRADO

AUTORES	ZAIDE ELENE LEON RANGEL YERLY ANDREA SANCHEZ VEGA
FACULTAD	CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS
PLAN DE ESTUDIOS	CONTADURÍA PÚBLICA
DIRECTOR	CARMEN AMANDA IBAÑEZ RUEDA
TÍTULO DE LA TESIS	ESTUDIO DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS “AUTOMOVILES COLECTIVOS” DEL SERVICIO URBANO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COOTRANSERPIC LTDA. DE LA CIUDAD DE OCAÑA

RESUMEN (70 palabras aproximadamente)

EN EL PRESENTE TRABAJO SE REALIZÓ UN ESTUDIO DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, DE LA MODALIDAD COLECTIVO, DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COOTRANSERPIC LTDA., DE LA CIUDAD DE OCAÑA CON EL PROPÓSITO DE LOGRAR CONOCER LA RENTABILIDAD GENERADA POR EL SERVICIOS TENIENDO EN CUENTA LOS SIGUIENTES OBJETIVOS: REALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO SITUACIONAL SOBRE LA OPERATIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, COLECTIVO, DEL SERVICIO URBANO, DE COOTRANSERPIC LTDA

CARACTERÍSTICAS

PÁGINAS: 59	PLANOS:	ILUSTRACIONES: 1	CD-ROM: 1
--------------------	----------------	-------------------------	------------------



**ESTUDIO DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS
“AUTOMOVILES COLECTIVOS” DEL SERVICIO URBANO DE LA
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COOTRANSERPIC LTDA. DE LA
CIUDAD DE OCAÑA**

**ZAIDE ELENE LEON RANGEL
YERLY ANDREA SANCHEZ VEGA**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS
CONTADURÍA PÚBLICA
OCAÑA
2014**

**ESTUDIO DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS
“AUTOMOVILES COLECTIVOS” DEL SERVICIO URBANO DE LA
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COOTRANSERPIC LTDA. DE LA
CIUDAD DE OCAÑA**

**ZAIDE ELENE LEON RANGEL
YERLY ANDREA SANCHEZ VEGA**

Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de Contador Público

**Directora
CARMEN AMANDA IBAÑEZ RUEDA
Contador Público**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS
CONTADURÍA PÚBLICA
OCAÑA
2014**

ADVERTENCIA

La Universidad Francisco de Paula Santander Seccional Ocaña, no es responsable de los conceptos aquí emitidos en este Trabajo de Grado. Acuerdo 065 Octubre 16 de 1970
Artículo 159

AGRADECIMIENTOS

A, CARMEN AMANDA IBAÑEZ RUEDA, Directora de proyecto por su asesoría y colaboración para la realización del proyecto.

A, Los asociados de la Cooperativa COOTRASERPIC Ltda., por su colaboración en la entrega de información.

A, los empleados y conductores de la Cooperativa COOTRASERPIC Ltda., por la información suministrada.

A, todas aquellas personas que de una u otra manera colaboraron para la realización del proyecto.

CONTENIDO

	Pág.
<u>INTRODUCCIÓN</u>	15
<u>1. ESTUDIO DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS “AUTOMOVILES COLECTIVOS” DEL SERVICIO URBANO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COOTRASERPIC LTDA. DE LA CIUDAD DE OCAÑA.</u>	16
1.1 <u>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</u>	16
1.2 <u>FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</u>	17
1.3 <u>OBJETIVOS</u>	17
1.3.1 Objetivo General.	17
1.3.2 Objetivos Específicos.	17
1.4 <u>JUSTIFICACIÓN</u>	17
1.5 <u>DELIMITACIONES</u>	18
1.5.1 Conceptual.	18
1.5.2 Operativa.	18
1.5.3 Temporal.	19
1.5.5 Geográfica.	19
2. <u>MARCO REFERENCIAL</u>	20
2.1. <u>MARCO HISTÓRICO.</u>	20
2.1.1 Historia de la contabilidad de costos a nivel mundial.	20
2.1.2 Historia de la contabilidad de costos en Colombia.	22
2.1.3 Historia de la contabilidad de costos a nivel Local.	23
2.1.4 Historia del transporte a nivel mundial.	23
2.1.5 Historia de las Empresas de Transporte Cooperativo en Ocaña.	28
2.1.6 Historia de Cootraserplic Ltda.	28
2.2. <u>MARCO CONTEXTUAL.</u>	30
2.3 <u>MARCO TEÓRICO.</u>	31
2.3.1 Teoría del costo objeto de inversión.	31
2.3.2 Teoría de costos por absorción.	32
2.3.3 Teoría de la oferta y demanda.	33
2.3.4 Teoría de la contabilidad pura.	33
2.4 <u>MARCO CONCEPTUAL.</u>	34
2.5 <u>MARCO LEGAL</u>	42
2.5.1 Ley 1314	44
2.5.2 Normas de transporte urbano. Artículo 87.	44
3. <u>DISEÑO METODOLÓGICO</u>	46
3.1 <u>TIPO DE INVESTIGACIÓN</u>	46
3.2 <u>POBLACIÓN</u>	46
3.3 <u>MUESTRA</u>	46

3.4. <u>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN</u>	46
3.5 <u>PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN</u>	46
4. <u>PRESENTACIÓN DE RESULTADOS</u>	47
4.1 <u>ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS A LOS ASOCIADOS DE COOTRASERPIC LTDA, MEDIANTE CUADROS, TABLAS Y GRAFICAS</u>	47
4.2 <u>DIAGNOSTICO SITUACIONAL SOBRE LA OPERATIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, COLECTIVO, DEL SERVICIO URBANO, DE COOTRASERPIC LTDA., TENIENDO EN CUENTA SISTEMAS DE TRABAJO Y RUTAS REALIZADAS</u>	59
4.3 <u>IDENTIFICACIÓN DE INGRESOS Y EGRESOS CAUSADOS POR LO VEHÍCULOS AUTOMOVILES, COLECTIVO DEL SERVICIO URBANO PERTENECIENTE A COOTRASERPIC LTDA</u>	60
4.4 <u>CLASIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS COSTOS OPERACIONALES DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES COLECTIVO DE COOTRASERPIC LTDA</u>	63
4.4.1 Hojas de costos para los vehículos de la cooperativa Cootraserpic Ltda.	64
4.4.2 Estado de costos mensual de los vehículos automóviles colectivo de la cooperativa Cootraserpic Ltda.	65
4.5. <u>CALCULO DE LA RENTABILIDAD DE LA COOTRASERPIC MEDIANTE LA APLICACIÓN DE LOS INDICADORES DE RENTABILIDAD</u>	66
4.5.1. Indicadores financieros.	66
4.5.2. Rentabilidad del patrimonio	70
5. <u>CONCLUSIONES</u>	72
6. <u>RECOMENDACIONES</u>	73
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	74
<u>REFERENCIAS DOCUMENTALES ELECTRONICAS</u>	75
<u>ANEXOS</u>	76

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Usted maneja el vehículo o tiene conductor	49
Tabla 2. Cuantos viajes realiza	50
Tabla 3. Conoce con exactitud cuáles son los gastos que debe pagar en la cooperativa y en qué tiempo	50
Tabla 4. Conoce cuáles son los costos en que incurren para mantener el vehículo trabajando normalmente	51
Tabla 5. Qué combustible utiliza, con qué frecuencia, en que cantidad y cuál es el valor a pagar	52
Tabla 6. Cuánto le cuesta el cambio de la batería del vehículo y con frecuencia lo realiza	53
Tabla 7. Cada cuánto le hace mantenimiento (cambio de aceite, filtros, mecánico) del vehículo y que costo tiene	53
Tabla 8. Qué ingresos brutos obtiene el vehículo diariamente	54
Tabla 9. Cuánto paga por parqueadero diario	55
Tabla 10. Lista de los otros costos en que incurre como propietario del vehículo	55
Tabla 11. Realiza usted los cálculos para conocer la rentabilidad de la actividad realizada con el vehículo	56
Tabla 12. Considera usted que las rutas son estratégicas	57
Tabla 13. Cree usted que deberían existir nuevas rutas	57
Tabla 14. Cuál cree usted que es la rentabilidad de su vehículo	58

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1. Persona que maneja el vehículo en Coostraserpic Ltda.	49
Gráfica 2. Viajes realizados	50
Gráfica 3. Gastos, valor y tiempo	51
Gráfica 4. Costos en que incurren los vehículos para que trabajen normalmente	51
Gráfica 5. Combustible, frecuencia, cantidad y valor utilizados para el funcionamiento del vehículo	52
Gráfica 6. Tiempo y valor del cambio de batería de los vehículos	53
Gráfica 7. Tiempo y valor en el mantenimiento del vehículo (cambio de aceite, filtros, mecánico)	54
Gráfica 8. Ingresos brutos diario	54
Gráfica 9. Pago de parqueadero diario	55
Gráfica 10. Otros costos del vehículo	56
Gráfica 11. Realización de los cálculos para conocer la rentabilidad del vehículo	56
Gráfica 12. Las rutas de Coostraserpic Ltda.	57
Gráfica 13. Creación de nuevas rutas para Coostraserpic Ltda.	58
Gráfica 14. Rentabilidad del vehículo	58

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1. Marca de los vehículos de Cootranserpic Ltda.	47
Cuadro 2. Modelos de los vehículos de Cootranserpic Ltda	48
Cuadro 3. Ingreso de los vehículos afiliados Cootraserpic Ltda	61
Cuadro 4. Egresos mensuales para la realización del servicio de transporte en automóvil	61
Cuadro 5. Metodología para hallar los egresos de los Automóviles	62
Cuadro 6. Ingresos y Egresos de los vehículos Automóviles de Cootranserpic Ltda	62
Cuadro 7. Clasificación de los costos de los vehículos de Cootraserpic Ltda	63
Cuadro 8. Modelo hoja de costos de los vehículos automóviles afiliados a Cootraserpic Ltda	64
Cuadro 9. Estado de costos mensual de los automóviles de la Cooperativa Cootraserpic Ltda	65
Cuadro 10. Rentabilidad mensual de los vehículos automóviles de Cootraserpic Ltda	66

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Listado De Asociados Cootraserpic Ltda	
Anexo B. Encuesta Dirigida A Los Propietarios De Los Vehículos Automóviles De La Modalidad Individual Y Colectivo De La Cooperativa De Transportadores Cootraserpic Ltda Universidad Francisco De Paula Santander Ocaña	77 79

RESUMEN

En el presente trabajo se realizó un estudio de costos y rentabilidad de los vehículos automóviles, de la modalidad colectivo, de la Cooperativa de Transportadores Cootranserpic Ltda., de la ciudad de Ocaña con el propósito de lograr conocer la rentabilidad generada por el servicios teniendo en cuenta los siguientes objetivos: realización del diagnóstico situacional sobre la operatividad de los vehículos automóviles, colectivo, del servicio urbano, de Cootraserpic Ltda., teniendo en cuenta sistemas de trabajo y rutas realizadas, identificación de los ingresos y egresos causados por los vehículos automóviles, colectivo del servicio urbano perteneciente a la Cooperativa, clasificación y análisis de los costos operacionales de vehículos automóviles colectivo, cálculo de la rentabilidad de la Cooperativa Cootraserpic Ltda., mediante la aplicación de los indicadores de rentabilidad.

El tipo de investigación aplicada fue la descriptiva por ajustarse a las necesidades del proyecto, la población estuvo conformada por los propietarios de los vehículos que son los asociados de la Cooperativa, así mismo como instrumento se utilizó la encuesta mediante la elaboración de un cuestionario el cual fue analizado cuantitativamente y cualitativamente. Al realizar cada uno de los objetivos planteados se pudo conocer que la mayoría se sus propietarios en un 83% conducen sus vehículos y el 17% contrata conductor, de igual manera se pudo determinar que gran parte de los asociados no tienen claro ni conocen con exactitud los costos y gastos de la actividad transportadora, por lo tanto desconocen la rentabilidad generada por el servicio ofrecido.

El estudio es una herramienta valiosa para la Cooperativa y sus asociados propietarios de los vehículos automóvil, ya que les permite conocer la realidad de su actividad, de manera que puedan tomas decisiones objetivas y efectivas sobre el funcionamiento de sus vehículos y su permanencia en el sector transporte.

INTRODUCCIÓN

En Colombia uno de los sectores tradicionales en el cooperativismo es el tema del transporte público urbano siendo tema de competencia nacional, departamental y municipal el desarrollo de esta actividad que hace presencia en todo el territorio nacional y mantienen un vínculo muy estrecho con las diferentes realidades y el desarrollo de los municipios donde se ubican.

Este modelo empresarial que se ha mantenido y transformado con el pasar años, ha dado su evolución especialmente en el tema de la prestación del servicio de transporte público urbano en las ciudades que es prestado por las empresas públicas y privadas a través de diferentes modos como lo son: los microbuses, busetas y taxis que integran generalmente el transporte público urbano permitiendo a los ciudadanos movilizarse desde sus lugares de residencia hasta los lugares de trabajo, estudio, recreación en fin según las necesidades de la situación que se presente características de las ciudades. Esto hace que transporte se constituya como un derecho adquirido por la población y que el estado se convierta en garante de este servicio para contribuir con la calidad de vida de los habitantes de las ciudades.

El presente trabajo corresponde al informe final sobre el estudio de costos y rentabilidad de los vehículos automóviles, de la cooperativa Cootraserpic Ltda., de la ciudad de Ocaña, teniendo en cuenta que el sector transporte es uno de los más representativos en la región y contribuye con la generación de empleo y de ingresos para los asociados, empleados, conductores y comunidad. La cooperativa cuenta con un total de 42 vehículos para prestar el servicio de transporte urbano, la investigación utilizada fue la descriptiva y a información fue recolectada por las autoras del proyecto.

Con la realización del estudio se pudo conocer que los asociados no tienen claro los costos y gastos tampoco tienen conocimiento de la rentabilidad que les genera el servicio que ofrecen lo que no les permita tomar decisiones acertadas sobre el movimiento económico de la actividad transportadora, por tanto el estudio permitió identificar los ingresos y egresos, así como la clasificación de los mismos, el estado de costos y de rentabilidad determinando que porcentaje de utilidad líquida recibe con relación al ingreso bruto. Por último de acuerdo a los resultados obtenidos se plantearon unas conclusiones ajustadas a la situación actual de la cooperativa.

1. ESTUDIO DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS “AUTOMOVILES COLECTIVOS” DEL SERVICIO URBANO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COOTRASERPIC LTDA. DE LA CIUDAD DE OCAÑA.

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las características que presenta el mundo moderno, donde la lucha por la supervivencia es uno de los principales objetivos junto con la rentabilidad de actividades productivas, haciendo que las organizaciones y por ende las personas se encuentren en un trabajo constante de ideas, planes, programas, proyectos y procesos que conlleven a la generación de ingresos.

En la ciudad de Ocaña el sector de transporte es uno de los más consolidados en la región y existen como respuesta a una necesidad de la comunidad, es así que el servicio de transporte público de pasajeros es una actividad muy reconocida en la región que cuenta con vehículos como automóviles afiliados a las diferentes empresas como Cootraserpic, Cootransurbanos, Cootransunidos, Cootranshacaritama como empresas ocañeras y otras organizaciones como Cotaxi, Coopmotilòn, Peralonso, Omega, Coopetran, entre otras, quienes son empresas de otras regiones y debido a la demanda requerida prestan sus servicios para Ocaña y la región.

Lo importante del tema costos y rentabilidad de los vehículos “automóviles colectivos” del servicio urbano de la cooperativa de transportadores Cootraserpic Ltda., es que la existencia en Ocaña de las Empresas anteriormente mencionadas, contribuyen con la generación de empleo y de ingresos para los asociados, empleados, conductores y comunidad en general, pero la permanencia de ellas en el sector depende del grado de rentabilidad que la actividad arroje a nivel empresarial y a nivel particular (asociado propietario del vehículo), como el caso de los asociados de Cootraserpic Ltda. en las modalidades del servicio urbano en los vehículos automóviles colectivo, correspondiente a un total de 45 vehículos según registro de la cooperativa quienes deben realizar pagos por concepto de administración, SOAT, fondo de reposición, aportes, póliza, fondo de accidentes, fondo mutual, revisado, profiestas, radio teléfono, y los relacionados con conductor, mantenimiento y reparación del vehículo.

Hasta el momento la mayoría de sus asociados, propietarios de esta clase de vehículos desconocen con exactitud cuáles son los costos operacionales, ya que los cálculos realizados se hacen de manera general sin la clasificación debida, para conocer e identificar cuáles de ellos son operacionales y cuáles no, de manera que puedan conocer de una manera exacta la rentabilidad de la actividad que están ejerciendo.

Este tipo de cálculo es fundamental para cualquier actividad que se realiza, porque permite definir claramente cuales costos son en los que realmente se debe incurrir y cuáles pueden ser modificados, reducidos o eliminados con el único propósito de mejorar la rentabilidad, por tanto la no realización de un estudio de costos operacionales y rentabilidad del

servicio urbano de los vehículos colectivos de la cooperativa de Cootraserpic Ltda., arrojaría como resultado el desconocimiento de la realidad financiera de cada asociado al no conocer con exactitud cuál es la ganancia bruta, operacional y neta de la actividad realizada, ocasionando en algunos casos una inadecuada distribución de ingresos que conllevaría a un déficit en la economía individual la cual afectaría las finanzas de la cooperativa.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué beneficios obtiene la Cooperativa de Transportadores Cootraserpic Ltda., con un estudio de costos operacionales y rentabilidad?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 General. Realizar un estudio de costos operacionales y rentabilidad de los vehículos colectivos de la cooperativa de transportadores Cootraserpic Ltda., de la ciudad de Ocaña.

1.3.2 Específicos. Realizar un diagnóstico situacional sobre la operatividad de los vehículos automóviles, colectivo, del servicio urbano, de Cootraserpic Ltda., teniendo en cuenta sistemas de trabajo y rutas realizadas.

Identificar los ingresos y egresos causados por los vehículos automóviles, colectivo del servicio urbano perteneciente a Cootraserpic Ltda.

Clasificar y analizar los costos operacionales de vehículos automóviles colectivo de Cootraserpic Ltda.

Calcular la rentabilidad de la cooperativa Cootraserpic Ltda., mediante la aplicación de los indicadores de rentabilidad.

1.4 JUSTIFICACION

Las empresas sin importar su objeto social están conformadas por recursos humanos, tecnológicos y financieros, los cuales deben trabajar en forma coordinada y efectiva para lograr cumplir con los objetivos de rentabilidad, productividad y reconocimiento en el mercado, además el funcionamiento de las empresas benefician en forma directa a sus miembros e indirecta a las comunidades que reciben el producto o servicio requerido, por eso es fundamental lograr la satisfacción de las necesidades internas y externas en la realización de las actividades a desarrollar.

Las empresas de transporte en el municipio de Ocaña representa un sector importante dado el aporte social y económico que le brindan a las comunidades de la región, por tanto el servicio prestado además de satisfacer la necesidades de la población también debe satisfacer la de los propietarios de las empresas y vehículos, pues de la rentabilidad

generada depende la continuidad del servicio hacia la comunidad y por ende los propietarios de los vehículos buscaran otras alternativas mas atractivas y rentables.

Por tanto la realización del estudio de costos operacionales y rentabilidad de los vehículos automóviles colectivo de la cooperativa de transportadores Cootraserpic Ltda. de la ciudad de Ocaña, se justifica en la medida de que le brindará la información necesaria a sus propietarios para conocer con exactitud cuáles de los costos que actualmente está causando la prestación del servicio de los automóviles, cuales son los operacionales y cuales corresponden a los no operacionales, lo que permitirá identificar la rentabilidad real de la actividad y de esta manera tomar decisiones sobre mantenerse en el sector, cambiar a otro o realizar un ajuste en los costos, de esta manera la cooperativa también podrá tener claro el movimiento financiero del servicio en el sector urbano, siendo una gran herramienta para el diseño de programas, proyecto y estrategia que optimicen el servicio de la cooperativa como tal, al mostrarse como una organización que dirige una actividad rentable.

Los beneficiarios del proyecto se determinan de manera directa que son los asociados de la cooperativa propietarios vehículos automóviles colectivo, la cooperativa como organización al cual las personas desean hacerse socios, los usuarios del servicio, ya que mediante el estudio se podrán establecer parámetros del mejoramiento del mismo y la comunidad en general contar con actividades rentables, atractivas y permanentes.

Así mismo a la universidad le permite interactuar con el desarrollo empresarial y personal de todo tipo de empresas y actividad como son las que pertenecen al sector solidario, a las estudiantes le brinda la oportunidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos en las aulas de clase y la posibilidad de contribuir con el manejo contable de ingresos y egresos de las empresas y personas, de igual manera el estudio contará con los recursos humanos, técnicos y económicos para su realización, así mismo también se contará con la asesoría de un contador público para su ejecución.

1.5 DELIMITACIONES

1.5.1 Conceptual. El presente trabajo estará encaminado a la realización de un estudio de costos operacionales y rentabilidad de vehículos automóviles colectivos de la cooperativa de transportadores Cootraserpic Ltda., por lo tanto se abordarán de manera general temas sobre: contabilidad, ingresos, egresos, costos, costos operacionales, rentabilidad, cooperativa, transporte, usuario, servicio y transporte público.

1.5.2 Operativa. Para el desarrollo del presente trabajo de grado se prevén inconvenientes en la consecución y ejecución de la información relacionado con la veracidad y suministro de la misma, para ello se recurrirá a la asesoría de personas conocedoras del tema relacionadas con la realización de estudios de costos y rentabilidad, cooperativismo y transporte público así mismo el trabajo de campo será realizado por las autoras del proyecto de modo que se pueda obtener una información real y objetiva para el proyecto.

1.5.3 Temporal. El tiempo estipulado para la realización de la propuesta es de 8 semanas tal como se muestra en el cronograma de actividades.

1.5.5 Geográfica. El proyecto se desarrollará en la ciudad de Ocaña (N de S) en la calle 11 N° 2E 109 primer piso calle Central Barrio el Carmen

2. MARCO REFERENCIAL

2.1. MARCO HISTÓRICO

2.1.1 Historia de la contabilidad de costos a nivel mundial. Desde que la contabilidad se comenzó a entender como una herramienta de planeación y control, se han creado nuevas metodologías que cubran la creciente demanda de información para así anticiparse a los simples hechos económicos históricos. La implementación de los sistemas de costos en un comienzo se basó únicamente en función de las erogaciones hechas por las personas, se cree que en las antiguas civilizaciones del medio oriente dan los primeros pasos en el manejo de los costos¹.

En las primeras industrias conocidas como la producción en viñedos, impresión de libros y las acerías se aplicaron procedimientos que se asemejaban a un sistema de costos y que media en parte la utilización de recursos para la producción de bienes. En un inicio algunas industrias de diversos países europeos entre los años 1485 y 1509 se comenzaron a utilizar sistemas de costos rudimentarios que revisten alguna similitud con los sistemas de costos actuales.

Según estudios se dice que se llevaban algunos libros en donde se registraban los costos para el tratamiento de los productos, estos libros recopilaban las memorias de la producción y se podrían considerar como los actuales manuales de costos. En Italia se piensa surgió la "teneduría de libros" por el método de partida doble, ya que por ser esta una región con mucha influencia mercantil, así los primeros textos de contabilidad eran escritos para los comerciantes ya que el proceso de fabricación estaba en manos de unos pocos artesanos vinculados a asociaciones y por lo tanto sometidos a las reglas de sus gremios.

Con el artesanado, tomo auge la contabilidad debido al crecimiento de los capitalistas y el aumento de tierras privadas. Lo anterior hizo surgir la necesidad de disponer de control sobre las materias primas asignadas al artesano, quien ocupaba su lugar de trabajo. Mientras más crecía el mercado y las formas de producción se iba incrementando el uso de la contabilidad como método de medir las ganancias de comerciantes, productores, fabricantes y todos los que tuvieran que ver con el mercantilismo, por ejemplo en Inglaterra se hacía indispensable el cálculo de los costos, por la competencia existente entre los productores de lana de las ciudades y las aldeas a finales del siglo XIV.

En 1557 los fabricantes de vinos empezaron a usar algo que llamaron "Costos de producción", entendiendo como tales lo que hoy sería materiales y mano de obra. El editor francés Cristóbal Plantin establecido en Amberes en el siglo XVI, utilizaba diferentes cuentas para las diversas clases de papeles importados y otras para la impresión de libros.

¹GOMEZ, Giovanni. Una aproximación a la historia de los costos en contabilidad. [En línea]. Actualizado en Septiembre de 2002. Disponible en internet En: [http://www.gestiopolis.com/canales/financiera/articulos/43/histocosto.htm] p. 1 de 10.

Se afirma también que sus registros contables incluían una cuenta para cada libro en impresión hasta el traslado de los costos a otra cuenta de existencias para la venta².

El objetivo de la contabilidad en esa época era rendir un informe de cuentas sin diferenciar entre ingresos y costos sin contribuir a la fijación de precios de venta ni determinar el resultado neto de operaciones. Durante el siglo XVI y hasta la mitad del siglo XVII, la contabilidad de costos experimento un serio receso.

En 1776 el surgimiento de la revolución industrial trajo las grandes fábricas. Se pasó de la producción artesanal a una industrial, creando la necesidad de ejercer un mayor control sobre los materiales y la mano de obra y sobre el nuevo elemento del costo que las máquinas y equipos originaban. El "maquinismo" de la revolución industrial origino el desplazamiento de la mano de obra y la desaparición de los pequeños artesanos. Todo el crecimiento anterior creó un ambiente propicio para un nuevo desarrollo de la contabilidad de costos.

En 1777 se hizo una primera descripción de los costos de producción por procesos con base en una empresa fabricante de medias de hilo de lino. Mostraba como el costo de los productos terminado se puede calcular mediante una serie de cuentas por partida doble que llevaba en cantidades y valores para cada etapa del proceso productivo. En las últimas tres décadas del siglo XIX a Inglaterra fue el país que se ocupó mayoritariamente de teorizar sobre los costos. En 1.778 se empezaron a emplear los libros auxiliares en todos los elementos que tuvieran incidencia en el costo de los productos, como salarios, materiales de trabajo y fechas de entrega. Fruto del desarrollo de la industria química es la aparición del concepto costo conjunto en 1.800 aunque la revolución Industrial se originó en Inglaterra, Francia se preocupó más en un principio por impulsar la contabilidad de costos.

A finales del siglo XIX el autor HENRY METCALFE publicó su primer libro que denomino costos de manufactura. El mayor desarrollo de la contabilidad de costos tuvo lugar entre 1890 y 1915 en este lapso de tiempo se diseñó la estructura básica de la contabilidad de costos y se integraron los registros de los costos a las cuentas generales en países como Inglaterra y estados unidos y se aportaron conceptos tales como: Establecimientos de procedimientos de distribución de los costos indirectos de fabricación adaptación de los informes y registros para los usuarios internos y externos, valuación de los inventarios y estimación de costos de materiales y mano de obra.

Hasta ahora la contabilidad de costos ejercía control sobre los costos de producción y registraba su información con base en datos históricos pero al integrarse la contabilidad general y la contabilidad de costos entre 1900 y 1910, este llega a depender de la primera. Pero la contabilidad se comenzaba a entender como una herramienta de planeación lo cual demandada la necesidad de crear formas para anticiparse a los simples hechos económicos históricos, fruto de esto el surgimiento de los costos predeterminados entre 1920 y 1930

²Ibid., p.1.

cuando el norteamericano FEDERICO TAYLOR empezó a experimentar los costos estándar en la empresa de acero BETHLEHEM STEEL CO.

Hay evidencias que permiten afirmar que los costos predeterminados fueron empleados en 1928 por la empresa americana WESTINGHOUSE antes de difundirse por las grandes empresas de la unión americana. Estos costos permitían disponer de datos antes de iniciar la producción luego viene la depresión de los años 30 época durante la cual los países industrializados tuvieron que realizar considerables esfuerzos para proteger su capital. Posterior³ a la gran depresión se comienza a dar gran preponderancia a diferentes sistemas de costos y a los presupuestos como herramienta clave en la dirección de las organizaciones. Entre las razones que evidenciaban el nuevo auge de la contabilidad de costos

Hasta antes de 1980 las empresas industriales consideraban que sus procedimientos de acumulación de costos constituían secretos industriales pues el sistema de información financiera no incluía las bases de datos y archivos de la contabilidad de costos. Indiscutiblemente, esto se tradujo en estancamiento para la contabilidad de costos con relación a otras ramas de la notabilidad hasta cuando se comprobó que su aplicación producida beneficios.

Así fue como en 1981 el norteamericano HT. JHONSON resalto a importancia de la contabilidad de costos y los sistemas de costos como herramienta clave para brindar la información a la gerencia sobre la producción, lo cual implicaba existencia de archivos de costos útiles por la fijación de precios adecuados en mercados competitivos. Es así como han surgido los actuales sistemas de costeo, y mientras más avance y cambie el sistema organizacional y los sistemas de producción se implementaran nuevas metodologías y herramientas de medición y control de los costos

2.1.2 Historia de la contabilidad de costos en Colombia. En Colombia la contabilidad de costos inicia su procesos de manera formal con la legislación mercantil que impulso a las empresas la obligación de organizar su contabilidad y especialmente en el área de costos, además se le prescribieron pautas sobre el Contenido y forma de llevar los libros de contabilidad con los cuales se pretendía que se cumplieran con los objetivos básicos de esa época, de la información contable a saber ⁴.

El 29 de mayo de 1853 el Congreso de la Nueva Granada expidió el primer Código de Comercio derogando las Ordenanzas de Bilbao aprobadas en España en 1737, las que rigieron hasta la fecha y establecía las formas de organización contable.

³Ibíd., p.3 de 10.

⁴ SECRETARIA DEL SENADO. Historia de la Contabilidad de Costos en Colombia. [En línea]. Actualizado [Febrero 2 de 2009]. Disponible en internet En: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2009/ley_1314_2009.html p. 1 de 7.

El Código de 1853 tuvo una vigencia corta, pues al establecer la constitución de 1863 el sistema federalista permitió a los Estados legislar en materia comercial en virtud de esta facultad es Estado de Panamá adoptó en octubre de 1869 el Código de Comercio que había sancionado Chile en 1855.

En 1887 con la Ley 57 en Colombia se le adicionan y reforman los temas de código de comercio del extinguido estado de Panamá y sancionado el 12 de octubre de 1869 y en 1095 con la Ley del mismo año se le permite a las personas naturales y jurídicas organizarse formalmente para ejercer funciones comerciales pero al mismo tiempo también establece llevar los elementos de descripción y de cuentas de sus operaciones, lo que hoy se conoce como el diario y el mayor, así como el libro general.

Actualmente las empresas se encuentran en la obligación de cumplir con la ley 1314 de 2009 Por la cual se regulan los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia, se señalan las autoridades competentes, el procedimiento para su expedición y se determinan las entidades responsables de vigilar su cumplimiento

2.1.3 Historia de la contabilidad de costos a nivel Local. El municipio de Ocaña al igual que en todos los municipios de Colombia la implementación de las normas contables y en especial la contabilidad de costos es una obligación de las empresas formalmente organizadas y que se encuentran registrados antes los diferentes entes reguladores.

Es importante tener presente que información como tal sobre la historia de la contabilidad de costos en el municipio de Ocaña, no se encuentran antecedentes, solo se tiene información superficial sobre la aplicación de las normas contables que se pueden obtener mediante la entrevista realizadas en la Administración de Municipal en la oficina de generación de empleo quien es la encargada de manejar el tema empresarial en el municipio.⁵

2.1.4 Historia del transporte a nivel mundial. En el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación⁶. La llegada de los europeos —españoles y portugueses— a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y

⁵Historia de la Contabilidad de Costos en Colombia. [On Line] [Febrero 2 de 2009]. Disponible en internet: <http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2009/ley_1314_2009.html>

⁶ RUEDA, Eliana. Entrevista profesional oficina Generación de Empleo, Alcaldía Municipal de Ocaña, octubre 8 de 2013.

para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El Clermont, primer barco de vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton. Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson desde la ciudad de Nueva York hasta Albany, que realizó la distancia del viaje de ida y vuelta de casi 483 km en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense Savannah en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, mientras que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, en el mismo tiempo un velero podía hacer sólo tres. El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela en utilizarse de forma comercial. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos.

Durante la década de 1870 llegó a las costas del Río de la Plata el barco francés Le Frigidaire, que incluía unas cámaras frigoríficas. Esto produjo un gran avance en el modo de producción del sector de las carnes, las cuales ya no debían salarse para su exportación. Otros productos perecederos se vieron beneficiados con la refrigeración. La construcción de los canales creció entre 1815 y 1840, disminuyendo con el avance de los ferrocarriles. El canal del Erie, terminado en 1825, abrió una ruta de bajo coste entre el este y el oeste de Estados Unidos y desvió hacia la ciudad de Nueva York mucho tráfico que anteriormente descendía por el Mississippi hasta Nueva Orleans. La ciudad de Nueva York, por tanto, dispuso de una posición ventajosa respecto a Filadelfia y Baltimore, una situación que llevó a la construcción urgente por parte de las últimas ciudades del Ferrocarril entre Baltimore y Ohio y el Ferrocarril de Pennsylvania.

En España, aparte de la utilización del curso bajo del río Guadalquivir como vía fluvial hasta la ciudad de Sevilla —uno de los puertos principales para las embarcaciones que partían y procedían de América—, en el siglo XVII se procedió a realizar importantes obras públicas hidráulicas. Estas correspondieron al canal de Castilla y al canal Imperial, ambos construidos en el siglo XVIII. El primero se utilizó para transportar el cereal que se producía en Castilla hasta Alar del Rey, donde era desembarcado y llevado por carro y años más tarde por ferrocarril hasta el puerto de Santander, donde era embarcado hacia las colonias de ultramar. El segundo, que discurre en paralelo al río Ebro, prestó un excelente servicio para el tráfico comercial y de viajeros entre los centros urbanos de Tudela y

Zaragoza. En la actualidad ambos canales son utilizados para el regadío y el abastecimiento de agua de las poblaciones cercanas⁷.

En América Latina, los ríos Amazonas y Paraná constituyen importantes vías fluviales de navegación, pero sin duda el canal más importante es el canal de Panamá. Éste une el Atlántico con el Pacífico a través del istmo panameño. Tiene 80,5 km de longitud, 91,5 m de anchura y una profundidad que varía entre 12,8 m y 13,7 m, y alcanza una altura máxima de 26 m sobre el nivel del mar. Se inauguró oficialmente el 21 de junio de 1920, con reconocimiento del derecho de libre paso a las naves de todos los países. La duración de la travesía es de unas ocho horas. La apertura de esta importante vía fluvial supuso una reducción considerable del tiempo de viaje en el tráfico de mercancías por vía marítima a escala mundial.

Embarcaciones modernas. El motor diesel ha supuesto para los barcos modernos un funcionamiento más económico que ha reemplazado en gran medida a los motores de vapor. La utilización de la energía nuclear en los barcos en la actualidad está restringida a los navíos militares. Otros desarrollos en la navegación moderna son el aerodeslizador, embarcación que va sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno; equipada con reactores o con alas parecidas a las de un avión o montantes que, a una cierta velocidad, levantan el casco del agua para alcanzar velocidades mayores.

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras. El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 km/h. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1825, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

Desde tiempos del Imperio romano la península Ibérica contó con una red de calzadas romanas que ha tenido una enorme importancia en la posterior configuración del mapa geográfico y administrativo de Portugal y España. Por ejemplo, más de la mitad de las actuales provincias y casi todas las diócesis históricas españolas figuran como mansiones en el itinerario de Antonino. Después de la caída del Imperio romano las calzadas romanas quedaron abandonadas y apenas se realizaron reparaciones ni obras de conservación, quedando como el único sistema viario y de comunicación peninsular durante diez siglos. No fue hasta la llegada de los Borbones y la planificación de una red viaria radial adaptada

⁷Ibid., p 2 de 5.

a la estructura centralizada de su administración cuando quedaron relegadas al desuso las vías romanas⁸.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio español con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados. En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas. Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras.

Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1.767 km de ferrocarriles de vapor. En 1839, el trazado se había incrementado hasta 8.000 km y desde 1850 hasta 1910 el crecimiento del ferrocarril fue espectacular. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

Después de un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se crea la Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE), compañía de carácter estatal para la explotación de una gran parte del trazado ferroviario. En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el incremento de la motorización de las familias y las empresas han supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria —financiada por capital francés, inglés o estadounidense—, si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos. En Argentina, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná. Lo mismo ocurrió en la ciudad uruguaya de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, dado que allí se concentraba la producción del preciado café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata⁹.

⁸Ibíd., p 3 de 5.

⁹Ibíd., p 4 de 5.

Brasil, Argentina y México poseían, ya en 1945, un 75% del tendido ferroviario de la América Latina, lo cual contribuyó a convertirlos en tres países líderes de Latinoamérica; no obstante, fue por aquellos años cuando los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando paso al transporte por carretera, tanto de pasajeros como —y sobre todo— de mercancías. De este modo, y ya no resultándoles beneficiosos a sus dueños, casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista. El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en KittyHawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

Tras la II Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron incluso un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares. En España también tiene gran importancia el modo de transporte aéreo, tanto para vuelos nacionales como para los internacionales. El primero es básico para las relaciones entre los territorios insulares de Baleares y Canarias con la Península; además, las distancias existentes en la Península entre la capital y las ciudades costeras han hecho rentables los desplazamientos por avión. Los nudos internacionales han incrementado cada vez más su importancia debido a la situación estratégica de la Península en el mundo, sobre todo en las relaciones entre Latinoamérica y los países europeos, al hecho de que sea un gran destino turístico mundial¹⁰.

El movimiento de personas o mercancías en la misma unidad cerrada, o contenedor, sobre dos o más modos diferentes de transporte se conoce como transporte intermodal. El contenedor de mercancía enviado a través de ferrocarriles, camiones, barcos o aviones es cerrado y precintado en su origen, y sus contenidos no se vacían hasta que se rompe el precinto por el consignatario cuando la mercancía es descargada en destino; sólo se expide un flete de embarque o una hoja de ruta aérea. Si están implicados países extranjeros, la mercancía se traslada bajo tratados internacionales, los cuales facilitan la inspección en las aduanas de los puertos fronterizos nacionales antes de alcanzar su destino final.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. En los últimos años en los grandes núcleos urbanos de España se ha procedido a la implantación de servicios ferroviarios de cercanías para el traslado al trabajo y otra serie de actividades de grandes cantidades de población residentes en el extrarradio de la ciudad. Además, las ciudades normalmente cuentan con extensas redes de

¹⁰Ibíd., p 5 de 5.

autobuses y, en los casos de Madrid, Barcelona y Bilbao, hay redes de ferrocarril metropolitano para el desplazamiento de sus habitantes.

El smog de las grandes urbes ha impuesto la necesidad de construir sistemas alternativos de transporte urbano no contaminante. Si bien el único metro o subterráneo existente en América Latina durante muchas décadas fue el de Buenos Aires —su primera línea se construyó en 1911—, en la actualidad cuentan con este medio de transporte las ciudades de Santiago de Chile, México D.F., Río de Janeiro, São Paulo y Caracas

2.1.5 Historia de las Empresas de Transporte Cooperativo en Ocaña. La historia del transporte en Ocaña data del siglo XVII, cuando don .Antón García de Bonilla y otros ilustres hijos de la comarca fundaron la primera empresa de transporte denominada “Transportes Ocaña”, que con un gran número de mulas prestaba el servicio entre Puerto Ocaña, transportaba personas y mercancías¹¹.

El transporte colectivo urbano en Ocaña, nació hacia el año 1960 cuando con dos vehículos, clases buseta, se recorría la ciudad desde el barrio la Gloria (Norte de la ciudad) al centro y viceversa. Este transporte no contaba con el respaldo empresarial y más bien se hacía bajo responsabilidad personal. En ese entonces, el barrio la Gloria era el más distante del centro de la ciudad.

Fue en el año 1977, cuando el Instituto Nacional de Transporte (INTRA), hoy Ministerio de Transporte, dio vida jurídica a la actividad transportadora que se estaba realizando, otorgando licencia de funcionamiento al COOTRANSHACARITAMA LTDA, y a COONTRANSUNIDOS LTDA, quienes comercializaron este servicio hasta el año 1990, fecha en que nació la empresa COOTRANSURBANOS LTDA., unificando de esta forma el servicio ante la cancelación de la licencia para esta modalidad de las dos empresas autorizadas inicialmente. A finales de 1993, la autoridad municipal, quien era competente para ello otorgó nuevamente licencia a la empresa COOTRANSHACARITAMA LTDA., y así, desde esa época y hasta la presente existen en Ocaña dos empresas para presentar el servicio colectivo urbano, COOTRANSHACARITAMA LTDA y COOTRANSURBANOS LTDA.

2.1.6 Historia de Cootraserpic Ltda. La Cooperativa de Transportadores de Servicio Público Integrado para el bien de la comunidad COOTRASERPIC LTDA., es una cooperativa que funcionaba como tal, desde diciembre 31 de 1998, prestando el servicio de transporte hacia los barrios periféricos.¹²

¹¹ GARCIA QUINTERO, Martha Fernanda. Investigación de mercados para determinar el grado de aceptación de la ampliación de ruta de la cooperativa de transportadores de servicio público integrado para el bien de la comunidad Cootrasepic Ltda. Ocaña: UFPS. 2006, p. 31

¹² ENTREVISTA con Margit Yalixa Quintero Angarita, Secretaria General Cootraserpic Ltda, 14 de marzo de 2013. p. 1 de 3.

La idea surgió en el año 1993 cuando un grupo de personas cristalizó la idea de organizar un ente que los reuniera y agrupara en una forma legal; esto como respuesta a una necesidad de la población de los barrios periféricos ya que no contaba con un servicio de transporte constante por parte de COOTRANSHACARITAMA y COOTRANSURBANOS quienes realizaban recorridos a los barrios en horarios esporádicos como son 7:30 A.M.- 1:30 A.M. Y 5:30 P.M. quedando insatisfecha la demanda en el resto del tiempo.

Uno de los principales problemas para concretar la idea de crear la Cooperativa era la procedencia venezolana de los vehículos poseídos, razón por la cual no se podía legalizar el servicio a prestar. Para el año de 1997 los señores Arnulfo Manzano, Roque Coronel, Ismael Sánchez y Said Pedraza, perfilaron la idea y mediante la ayuda de Coopservir en cabeza de Cecilia Lozano y tomando un curso sobre cooperativismo, obtuvieron los elementos y herramientas necesarias para tener un soporte legal.

Entre los años 1997 y 1998 obtuvieron la personería jurídica y el NIT, así mismo se registraron en la Cámara de Comercio y mediante resolución 108 de Tránsito y Transporte de Ocaña fueron autorizados para prestar el servicio público de pasajeros hacia los barrios el Dorado, El Carmen, Simón Bolívar, Cristo Rey. En este último año realizaron el cambio de vehículos venezolanos por vehículos colombianos, con el fin de prestar un mejor servicio.¹³

En noviembre de 1999 la Dirección de Tránsito y Transporte mediante Resolución 070 resuelve dar la autorización a COOTRASERPIC LTDA para seguir prestando el servicio de transporte periférico, esta resolución hizo que las cooperativas COOTRANSHACARITAMA y COOTRANSURBANOS reaccionaran en forma negativa, oponiéndose a que COOTRASERPIC funcionara como tal. En el momento la Cooperativa cuenta con 36 asociados.

En calidad del servicio de transporte la cooperativa COOTRASERPIC LTDA., realizó la reposición de vehículo de servicio particular a público en el año 2.003 y cuenta con 37 cupos, pero 34 son vehículos que ofrecen el servicio; con la Resolución 010 de febrero 7 de 2003, se otorga la habilitación o legalización con vehículo de servicio público, en abril de 2.004 se logra la ampliación de ruta modificando su sistema de trabajo en forma inmediato,¹⁴ Como se muestra a continuación:

Dorado- El Carmen- Simón Bolívar- Circunvalar-Seguro Social-Directo Centro-Calle de las Notarías-Banco de Bogotá-Mercado-Llano-Llanadas-Dorado.

Dorado- Coliseo-Directo Centro-Banco de Bogotá-Mercado-Llano-Llanadas-Circunvalar-Simón Bolívar-Dorado.

¹³ Ibid., 2 de 3.

¹⁴. GARCIA, Martha, Investigación de mercados para determinar la aceptación de la nueva ruta de Cootraserpic Ltda, UFPSO. Ocaña 2006

Dorado-Coliseo-Directo Centro-Mercado-Llano-Llanadas-Villa Paraíso-Dorado.

Dorado-Belén-Coliseo-Directo Centro-Banco de Bogotá-Mercado-Llano-Llanadas-Circunvalar-Cristo Rey- Terminal-Belén.

2.2. MARCO CONTEXTUAL.

Ocaña¹⁵ es la segunda ciudad del Departamento Norte de Santander con un población aproximada de 95.190 habitantes según proyecciones del DANE 2005 con una extensión de 627.2 Km2 según el PBOT 2007 y con un importante aporte a la historia del país. En los últimos años las actividades económicas se han concentrado hacia los sectores comerciales y de servicios ya que el sector industrial presenta mayor complejidad en su funcionamiento general, a esta situación se le suma el hecho de, que la ciudad es el centro del comercio de los municipios de la provincia como Abrego, La Playa, Convención, Hacarí, Teorama, San Calixto, El Carmen, El Tarra e incluso de municipios del sur del Cesar como Rio de Oro y González.

El crecimiento de la ciudad se ha venido haciendo sin planificación ni control, situación que afecta el desarrollo y progreso de la misma, sin embargo este aspecto ha sido motivo de preocupación para las administraciones quienes han intentado establecer planes, programas, proyectos y estrategias con el fin de poder contrarrestar las situaciones presentadas como es el caso de los sectores de la construcción, del transporte y movilidad.

Para muchas personas el municipio tiene una gran vocación comercial dada el comportamiento empresarial que se tienen en el momento, pero lo que no se puede dejar de lado es la vocación transportista que existe en el municipio y como prueba de ello es la existencia de empresas como son: Cootransunidos Ltda, Cootranshacartima Ltda, Cootransurbanos Ltda y la más nueva Cootraserpic Ltda, quienes a pesar de las dificultades han permanecido en el medio, ajustándose a las realidades y satisfaciendo la necesidad de transportar a los habitantes del municipio de Ocaña.

No obstante el transporte informal como lo es el mototaxismo en los últimos años ha venido creciendo en forma acelerada y sin control, con un agravante preocupante como lo es que la mayoría de ellos, quienes realizan la actividad en Ocaña, corresponde a personas que no son del municipio, según el dato de la asociación de trabajadores independientes ATI quienes manifiestan, existe un número aproximado de 4.200 mototaxistas de los cuales alrededor de 3000 que corresponde a un 61% no son del municipio, pues vienen de la provincia y del Sur del Cesar a realizar esta actividad en la ciudad, invadiendo el espacio público, irrespetando las normas de tránsito y transporte que afectan la estabilidad de las empresas de transporte formalmente organizadas del Municipio.

¹⁵COOTRASERPIC LTDA. Estudio de reestructuración de ruta. Ocaña 2012

2.3 MARCO TEÓRICO.

Frente a las doctrinas económicas de carácter subjetivo se presenta, desde hace unos pocos años, la "teoría del costo objeto de inversión" entendiéndose al costo como algo material susceptible de empleo voluntario por parte de un sujeto, dejando de lado la idea de sufrimiento al sacrificar o abandonar ya sea el valor del trabajo o el valor subjetivo de las cosas entregadas, cambiando la óptica macro por la micro, la del agente económico, fundamentalmente la de la empresa pero también la de las personas, el Estado y las Asociaciones sin fines de lucro como en el caso actual de los propietarios de los vehículos automóviles colectivos de Cootraserpic Ltda.

2.3.1 Teoría del costo objeto de inversión. La esencia del costo es dar, emplear, colocar, bienes o servicios, técnicamente denominados recursos, constituyendo cada uno en sí mismo un costo que reconoce como origen un acto económico de inversión, en este sentido para los asociados de Cootraserpic Ltda. Sería una perspectiva muy favorable plantear los costos por objeto de inversión la cual genera utilidades¹⁶.

Es el costo el concepto que materializa los recursos empleados a efectos de su conocimiento en particular y en general para informar sobre la evolución de la riqueza, integrado por dos componentes, uno físico, la porción de factor utilizado que se encarna en la cantidad de unidades constituyentes, y otro monetario, indicativo del valor económico surgido de la significación dada al objeto por los sujetos y mensurado convencionalmente a través de la valorización dineraria de las unidades que permite el intercambio generalizado. El objeto del costo, caracterizado como la riqueza buscada, es la causa por la cual el agente económico invierte sus recursos productivos.

Para satisfacer un objeto de costo comúnmente se requieren aplicar más de un recurso, conformándose así un conjunto de costos que denominamos costo total.

Costo Total es el conjunto de costos aplicables a un objeto identificado por el cual deliberadamente un ente decide invertir sus recursos productivos. En círculos académicos bajo la denominación "relatividad del costo" se encuentra muy arraigada la creencia de que no existe una acepción única del costo, por el contrario habrá tantas como fines perseguidos, de tal forma se dice que si bien el costo es un sacrificio económico habrá una cantidad de conceptos como empresas haya. No es cierta esta afirmación pues confunde el "concepto de costo" con la "determinación del costo total".

El concepto de costo es unívoco siendo estudiado por la Economía como ciencia e informado por la Contabilidad como técnica, y tal como lo expusiera Arnold Simoni adquiere mayor precisión a medida que se puntualiza el propósito que se tuvo al disponer los recursos, agregándose a su nombre adjetivos que transmiten la idea de la limitación

¹⁶ ,FUNDACIÓN UNIVERSITARIO ANDULZA INCA. Teoría De Costos. [En línea]. Actualizado en Málaga 2007. Disponible en internet En: [http://www.eumed.net/libros/2008b/408/costos%20operacionales.htm]. p. 1 de 8.

operada en el contenido universal representado. Así, el “costo de producción” solo se referirá a los recursos empleados en el proceso de transformación ya que esto es lo previsto conocer, lo propio ocurre con el resto de las denominaciones. Cada empresa tendrá su propio costo de producción y un concepto universal de costo definido por la doctrina.

Furlan y Provenzali¹⁷ expresan que “...cada empresa individual tiene su propio concepto de costo y anota, determina, agrupa, clasifica y analiza los costos sobre la base de su particular organización técnica y administrativa, reflejo directo de la naturaleza de la producción y de las dimensiones de la empresa, teniendo en cuenta, sobre todo, los objetivos que se persiguen a través de la utilización de los datos de costo”

En el párrafo bibliográfico transcrito puede verse el error incurrido -confusión entre concepto y determinación- la correcta redacción sería «...cada empresa individual tiene su propia determinación del costo y anota, agrupa, clasifica y analiza los costos sobre...». Determinar el costo es encontrar el costo total -recursos empleados, unidades físicas y su valuación-, consecuentemente habrá un “costo total” para cada “objeto de costo total”. He ahí entonces, la relatividad del costo total pues cada agente económico tendrá, por ejemplo, su propio costo de producción en términos de costo total, pero no un concepto diferente del costo. La Relatividad del Costo Total expresa la probabilidad de que cada ente tenga más de un costo total para a un objeto de costo identificado.

2.3.2 Teoría de costos por absorción. El modelo de costos por absorción es el más antiguo, difundido y aplicado, su fundamento económico debe buscarse en la teoría de la producción. Se define como producción a un proceso donde a partir del ingreso de los tres factores bastamente conocidos, naturaleza, trabajo y capital, se desarrollan actividades para la obtención de bienes útiles para la satisfacción de las necesidades humanas. La doctrina contable asimila los factores de la producción con los que denomina elementos del costo a saber, materias primas, mano de obra y carga fabril, respectivamente. Reconoce a los dos primeros como costos directos por “mantener una relación con cada unidad de producto elaborado evidente, clara e inequívoca, lo que permite su apropiación o imputación en forma inmediata y precisa, con prescindencia de su comportamiento respecto de los cambios en los volúmenes de actividad posibles, previstos o reales”. La carga fabril que no presenta las características señaladas es considerada un costo indirecto de fabricación, realizándose su imputación a cada unidad de producto elaborado por medio de ciertas bases de prorrateo.

Para el modelo de costos por absorción toda la inversión de recursos en la función de producción tiene como objeto de costo a los productos elaborados. Mientras el producto elaborado se encuentre en stock su costo constituye un activo, expuesto en el rubro “bienes de cambio”. Cuando se vende pasa a ser un resultado bajo la denominación “costo de las mercaderías y servicios vendidos” relacionado inequívocamente con el “ingreso por ventas” por él generado. Las variaciones habidas con los estándares, como así también las diferencias con recuentos físicos de inventarios, se muestran normalmente incorporadas al

¹⁷Ibid., p 2 de 8.

"costo de las mercaderías y servicios vendidos" cuando lo aconsejable es presentarlas por separado, pero, existen intereses creados (no sincerarse ante la competencia, ocultar errores de gestión, etc.).

En materia de control de gestión el modelo de costos por absorción lleva como filosofía el "costo unitario del producto" concentrando el análisis en la fórmula:

$$IV - CMV = MB$$

(Ingreso por Ventas menos Costo de las Mercaderías Vendidas igual a Margen Bruto).

El margen bruto total debe ser capaz de contener el costo de las otras funciones, comercial, administrativa y financiera, y otros ingresos y egresos, dejando un superávit previsto.

Las otras funciones comercial, administrativa y financiera, tienen un objeto de costo general y sus costos son devengados al incurrirse, imputándose a los respectivos rubros del Estado de Resultados.

2.3.3 Teoría de la oferta y demanda. La teoría de la oferta y la demanda describe, simplemente, la interacción en el mercado de un determinado bien entre los consumidores y productores, en relación con el precio y las ventas de dicho bien. Este modelo predice que, en un mercado libre y competitivo, el precio se establecerá en función de la solicitud por los consumidores y la cantidad provista por los productores, generando un punto de equilibrio en el cual los consumidores estarán dispuestos a adquirir todo lo que ofrecen los productores al precio marcado por dicho punto¹⁸.

Esta teoría es la conjunción de dos leyes económicas: La ley de la oferta, que indica que la oferta es directamente proporcional al precio; cuanto más alto sea el precio del producto, más unidades se ofrecerán a la venta. La ley de la demanda, que indica que la demanda es inversamente proporcional al precio; cuanto más alto sea el precio, menos demandarán los consumidores.

Por tanto, la conjunción de ambas leyes da como resultado la primera conclusión: la oferta y la demanda hacen variar el precio del bien. Si el precio de un bien está demasiado bajo y los consumidores demandan más de lo que los productores pueden poner en el mercado, se produce una situación de escasez, y por tanto los consumidores estarán dispuestos a pagar más.

Los productores subirán los precios hasta que se alcance el nivel al cual los consumidores no estén dispuestos a comprar más si sigue subiendo el precio. Este sería el ansiado punto de equilibrio.

En la situación inversa, si el precio de un bien es demasiado alto y los consumidores no están dispuestos a pagarlo, la tendencia será a que baje el precio, hasta que se llegue al

¹⁸ ACTIBIVA. Ley de la Oferta, Ley de la Demanda. 2 ed. México 7 junio de 2005. p. 22.

nivel al cual los consumidores acepten el precio y se pueda vender todo lo que se produce. El modelo de la oferta y la demanda es, de todas las teorías económicas, quizá la que más cercana esté a la población de un país, a la gente común. **Tiene componentes psicológicos y filosóficos difíciles de contrarrestar, y una lógica que asombra.**

2.3.4 Teoría de la contabilidad pura. Su objeto fue la investigación experimental, teniendo en cuenta el dato fundamental de donde partían las cuentas de balance y no de forma contraria y descubre el sistema que permite reportar información sobre el patrimonio de las personas en las organizaciones¹⁹.

2.4 MARCO CONCEPTUAL.

Tradicionalmente la contabilidad se ha definido el “lenguaje de los negocios” por el hecho de ser, dentro de la organización, una actividad de servicio encargada de identificar, medir y comunicar la información económica que permite a los diferentes usuarios formular juicios y tomar decisiones. Por tanto la **contabilidad**²⁰.se puede definir como un sistema de información integrado a la empresa cuyas funciones son: recolectar, clasificar, registrar, resumir, analizar e interpretar la información financiera de la organización

Las actividades de clasificación, registro y resumen son de carácter rutinario y repetitivo y no constituyen funciones finales de la contabilidad. El desarrollo y la sistematización de la contabilidad han liberado al contador de esta fase del proceso, permitiéndole dedicar más tiempo a labores de mayor importancia, como el análisis e interpretación de la información. El objetivo primordial de la contabilidad es el de proporcionar información financiera de la organización a personas naturales y entidades jurídicas interesadas en sus resultados operacionales y en su situación económica. Los administradores de la empresa, los accionistas el gobierno, las entidades crediticias, los proveedores y los empleados son personas e instituciones que constantemente requieren información financiera de la organización para sus respectivos análisis.

La contabilidad suministra información de la empresa a los administradores, gerentes o propietarios, como una contribución a sus funciones de planeación, control y toma de decisiones; los mismos requieren de información financiera confiable, comprensible, objetiva, razonable u oportuna.

Los ingresos se pueden considerar como los valores que recibe la empresa en este caso los propietarios (asociados) de Cootraserpic Ltda. Cuando realiza una venta o presta un servicio (transporte de personas) con el fin de obtener una utilidad y los egresos son los

¹⁹ Ibíd..., p. 23.

²⁰ UNAM. Contabilidad de costos. [En línea]. Actualizado mayo 2009. Disponible en internet En: [http://www.ingenieria.unam.mx/~materiafc/CCostos.html]. p. 1 de 5.

pagos que se deben efectuar por los servicios o elementos necesarios para el buen funcionamiento, algunos son recuperables y otros no son recuperables.

El concepto de costo no ha tenido una notable evolución desde los orígenes científicos, más bien permanece estático para economistas y contables. El inicio del estudio científico de costos data de 1494 cuando Lucas Pacioli publica inserto en un tratado de matemáticas el capítulo XI con los rudimentos de la técnica contable a través del registro de las operaciones por Partida Doble.

Desde entonces se entiende que «a todo ingreso debe retraérsele los costos y gastos que demande su obtención para conocer la ganancia o pérdida habida». La respuesta a ¿cuál es el costo? se elaboró en función de la necesidad informativa de comerciantes y banqueros, desembocando lógicamente en definirlo como el dinero invertido oportunamente, es decir, el precio pagado, en el presente estudio los costos están representado por todo los pagos que se realizan con el propósito de que el vehículo automóvil de modalidad individual y colectivo puede realizar su actividad de transportar personas de un lugar a otro en la ciudad de Ocaña.

La **contabilidad de costos**²¹ es un sistema de información para predeterminar, registrar, acumular, distribuir, controlar, analizar, interpretar e informar de los costos de producción, distribución, administración y financiamiento. Se relaciona con la acumulación, análisis e interpretación de los costos de adquisición, producción, distribución, administración y financiamiento, para el uso interno de los directivos de la empresa para el desarrollo de las funciones de planeación, control y toma de decisiones.

Es una disciplina social que considerarlos siguientes aspectos.

Contabilidad. Genera información medible en términos monetarios, presentándola en forma estructurada y sistemática para reflejar las operaciones de una empresa. (Aquí se ubica la contabilidad de costos).

Auditoria. Verifica la información contable.

Finanzas. Proporciona información financiera a partir de la información contable.

Costos. “Es el valor monetario de los recursos que se entregan o prometen entregar, a cambio de bienes o servicios que se adquieren.” Por otra parte los gastos “Comprende todos los costos expirados que pueden deducirse de los ingresos. En un sentido más limitado, la palabra gasto se refiere a gastos de operación, de ventas o administrativos, a intereses y a impuestos.

²¹Ibid., p 2 de 5.

Diferencias entre costos y gastos.

Costos. Costo del producto o costos inventariables.

El valor monetario de los recursos inherentes a la función de producción; es decir, materia prima directa, mano de obra directa y los cargos indirectos.

Estos costos se incorporan a los inventarios de materias primas, producción en proceso y artículos terminados, y se reflejan dentro del Balance General.

Los costos totales del producto se llevan al Estado de Resultados cuando y a medida que los productos elaborados se venden, afectando el renglón de costo de los artículos vendidos.

Gastos. Gastos del periodo o gastos no inventariables.

Son los que se identifican con intervalos de tiempo y no con los productos elaborados.

Se relacionan con las funciones de distribución, administración y financiamiento de la empresa²².

Estos costos no se incorporan a los inventarios y se llevan al Estado de Resultados a través del renglón de gastos de ventas, gastos de administración y gastos financieros, en el periodo en el cual se incurren.

Costos capitalizables. Son aquellos que se capitalizan como activo fijo o cargos diferidos y después se deprecian o amortizan a medida que se usan o expiran, dando origen a cargos inventariables (costos) o del periodo (gastos).

Clasificación de los costos y gastos.

Por su función. Costo de Producción. Son los que se generan en el proceso de transformar las materias primas en productos elaborados: materia prima directa, mano de obra directa y cargos indirectos.

Gasto de Distribución. Corresponden al área que se encarga de llevar los productos terminados desde la empresa hasta el consumidor: sueldos y prestaciones de los empleados del departamento de ventas, comisiones a vendedores, publicidad, etcétera.

Gasto de administración. Se originan en el área administrativa, relacionados con la dirección y manejo de las operaciones generales de la empresa: sueldos y prestaciones del director general, del personal de tesorería, de contabilidad, etcétera.

²²Ibid., p 3 de 5.

Gastos Financieros. Se originan por la obtención de recursos monetarios o crediticios ajenos.

Por su identificación. Costos Directos. Son aquellos que se pueden identificar o cuantificar plenamente con los productos o áreas específicas.

Gastos indirectos. Son costos que no se pueden identificar o cuantificar plenamente con los productos o áreas específicas.

Por el periodo en que se llevan al Estado de Resultados. ²³Costos del Producto o Inventariables. Están relacionados con la función de producción. Se incorporan a los inventarios de materias primas, producción en proceso y artículos terminados y se reflejan como activo dentro del balance general.

Los costos del producto se llevan al estado de resultados, cuando y a medida que los productos elaborados se venden, afectando el renglón de costo de los artículos vendidos.

Gastos del Periodo o No Inventariables. Se identifican con intervalos de tiempo y no con los de productos elaborados. Se relacionan con la función de operación y se llevan al estado de resultados en el periodo en el cual se incurren.

Por su grado de variabilidad. Gastos Fijos. Son los costos que permanecen constantes dentro de un periodo determinado, independientemente de los cambios en el volumen de operaciones realizadas.

Costos Variables. Aquellos cuya magnitud cambia en razón directa del volumen de las operaciones realizadas.

Costos Semifijos. Los que tienen elementos tanto fijos como variables.

Por el momento en que se determinan. Costos Históricos. Se determinan después de la conclusión del periodo de costos.

Costos Predeterminados. Se determinan con anticipación al periodo en que se generan los costos o durante el transcurso del mismo.

Los Costos operacionales. Agrupa las cuentas que representan la acumulación de los costos directos e indirectos necesarios en la prestación de los servicios de transporte ofrecidos, de acuerdo con la actividad social desarrollada por el ente económico, en un período determinado de acuerdo con las normas legales vigentes para el presente proyecto están relacionados con los costos para el funcionamiento de los vehículo para que presten el servicio.

²³Ibid., p 5 de 4.

Se deben registrar los costos que se surtan de compromisos o contratos de los cuales se puedan derivar obligaciones a cargo de la entidad o de la persona y derechos a favor de terceros, en función de las relaciones contractuales que procedan de la actividad y su enlace con el usuario, la entidad o profesional adscrito y el contratante, por virtud del cumplimiento de los contratos.

Se deben registrar los costos en cuentas específicas según la naturaleza de la transacción.

La rentabilidad se relaciona con el beneficio económico con los recursos necesarios para obtener recursos necesarios para obtener ese lucro. A nivel empresa, muestra el retorno para los accionistas de la misma, que son los únicos proveedores de capital que no tienen ingresos fijos a nivel individual muestra el retorno de ingreso por la actividad de transporte realizada.

La rentabilidad puede verse como una medida de cómo una compañía invierte fondos para generar ingresos. Se suele expresar como porcentaje.

Cooperativa es la asociación de personas, los socios son cooperativistas, que se unen de forma voluntaria para satisfacer en común sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales mediante una empresa que es de propiedad colectiva y de gestión democrática, tiene por objetivo el beneficio de las personas que la componen, y se caracteriza porque cada miembro, tiene un voto al margen del capital o aporte que tenga en la cooperativa. Esta forma de organización permite unir a personas de pocos recursos que se encuentran en una situación similar para aprovechar las ventajas de una operación más eficiente en mayor escala.²⁴

Las Cooperativas se clasifican en:

Especializadas. Son las que se organizan para atender una necesidad específica, correspondiente a una sola rama de la actividad económica, social o cultural.

Multiactivas. Desarrolla de forma especializada dos o más servicios, deberán ser organizados de acuerdo a las características de cada especialización cooperativa.

Intégraes. Son aquellas que en desarrollo de sus actividades cumplen todo el ciclo económico a saber: producción, comercialización, financiación y consumo de bienes y/o servicios (Ley 79 de 1988).

²⁴LEON CASTILLA, Ángela Samira. Estudio de factibilidad para la creación de una cooperativa de productos artesanales de caña flecha en Ocaña, que mejore la calidad de vida de las madres cabezas de hogar. Ocaña UFPSO 2007.

²⁵GARCIA QUINTERO, Martha Fernanda. Investigación de mercados para determinar el grado de aceptación de la ampliación de ruta de la cooperativa de transportadores de servicio público integrado para el bien de la comunidad Cootrasepic Ltda. Ocaña: UFPS. 2006, p. 31

Usuarios.²⁵ Son todas aquellas personas que poseen el derecho de utilizar un servicio con ciertas limitaciones.

Demanda. Cantidad de un bien que desea comprar a un precio determinado en un momento dado.

Necesidad. Es la carencia de lo elemental para vivir, son fuerzas conscientes o inconscientes que llevan al individuo a un determinado comportamiento para su satisfacción.

Servicios. Son actividades intangibles que satisfacen las necesidades que no están directamente vinculadas con la venta de un producto.

Eficiencia. Es la correcta utilización de los recursos disponibles; está dirigida para la mejor manera por el cual las cosas deben ser hechas o ejecutadas con el método de trabajo, a fin que los recursos, personas y máquinas sean aplicadas de la manera más racional posible.

Calidad. Son las características y propiedades inherentes de una cosa que permiten evaluarla como igual, mejor o peor de las restantes de su especie (Diccionario enciclopédico²⁶).

Sistema de transporte. Definido como un conjunto de elementos físicos, técnicos, legales administrativos necesarios para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana metropolitana o distrito especial.

Disponibilidad de ruta. Existe cuando en los estudios que realizan la autoridad municipal o el solicitante, por lo menos el 70% de la demanda potencial de la ruta carece del servicio.

Servicio de ruta. Es el conjunto de las rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área urbana, metropolitana o distrito especial.

Área de operación. Es la división territorial establecida por la autoridad competente dentro del área de la cual se autoriza a una empresa o un vehículo para satisfacer la demanda de transporte.

Plan. Son los procedimientos que se llevan a cabo para lograr un objetivo determinado permitiendo dar la solución a los problemas identificados.

Demanda de transporte. Cantidad de usuarios que necesitan moverse en un lapso determinado.

²⁶Ibid., p. 32.

Demanda potencial. Posibles usuarios que captarían una ruta o un servicio de transporte bajo determinadas condiciones específicas de tarifa, nivel de servicio, accesibilidad y tipo de vehículo entre otros.

Periodo pico. Lapso en que se presentan la mayor demanda de servicios.

Parque automotor. El número de vehículos con el cual cuenta una empresa.

Paraderos. Sitios fijos establecidos a lo largo de una ruta debidamente demarcada en donde el vehículo se detiene a recoger o dejar pasajeros.

Oferta de transporte. Es la capacidad de transporte disponible de acuerdo a la restricción de los niveles de servicios de un lapso determinado.

Terminal. Lugar de despacho de los vehículos dotados de la instalación y personal mínimo para desarrollar esta actividad.

Tiempo de recorrido. La duración promedio expresa en unidades de tiempo que transcurre entre el despacho del vehículo y la terminación de viaje en una ruta determinada.

Despacho. Es la salida de un vehículo de su Terminal un horario autorizado (estatutos de la cooperativa).

Indicadores financieros. Las razones o indicadores financieros son el producto de establecer resultados numéricos basados en relacionar dos cifras o cuentas bien sea del Balance General y/o del Estado de Pérdidas y Ganancias. Los resultados así obtenidos por si solos no tienen mayor significado; sólo cuando los relacionamos unos con otros y los comparamos con los de años anteriores o con los de empresas del mismo sector y a su vez el analista se preocupa por conocer a fondo la operación de la compañía, podemos obtener resultados más significativos y sacar conclusiones sobre la real situación financiera de una empresa. Adicionalmente, nos permiten calcular indicadores promedio de empresas del mismo sector, para emitir un diagnóstico financiero y determinar tendencias que nos son útiles en las proyecciones financieras.

Son uno de los instrumentos más usados para realizar el análisis empresarial, ya que estas miden en un alto grado la eficacia y comportamiento de la empresa. Igualmente, presentan una perspectiva amplia de la situación financiera, y pueden precisar los grados de liquidez, de rentabilidad, el apalancamiento financiero, la cobertura y todo lo que tenga que ver con su actividad.

La rentabilidad es el incremento porcentual de riqueza e implica la ganancia que es capaz de brindar una inversión, estrictamente es la relación que existe entre el rendimiento generado por una inversión y el método de la misma.²⁷

²⁷ *Ibíd.*, p. 3 de 33

Las razones de rentabilidad miden la efectividad de la gerencia para generar utilidades contables sobre las ventas y la inversión, mediante el control de costos y gastos, y, del correcto uso de los recursos de la empresa. Mientras mayores sean los resultados, mayor será la prosperidad para la misma empresa.

Los principales indicadores de rentabilidad son:

Margen bruto. El Margen Bruto indica cuánto beneficio se obtiene en relación a los Ingresos. Cambios en este índice pueden indicar variación en los precios, mayor eficiencia o ineficiencia productiva. El resultado muestra el porcentaje de utilidad por cada cien pesos (\$100) en ingresos obtenidos por la compañía en un periodo determinado. Mientras mayor sea el resultado de este indicador, se demostrará que la gestión de ventas ha sido más eficaz.

Margen operacional. Esta razón permite medir los resultados de la empresa teniendo en cuenta los costos y gastos relacionados con la actividad productiva; igualmente muestra si el negocio es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado. El resultado indica la utilidad operacional por cada cien pesos (\$100) de ingresos, también puede expresar cuanto queda de cada peso vendido, para cubrir los gastos no operacionales, los impuestos y generar utilidades para los socios.

Margen neto. El margen indica la eficiencia relativa de la empresa después de tomar en cuenta todos los gastos y el impuesto sobre la renta, pero no los cargos extraordinarios. Este indicador permite medir el resultado final de la empresa con relación a los ingresos obtenidos en el periodo. Este indicador mide la eficiencia operativa de la empresa, por cuanto todo incremento en su resultado señala la capacidad de la empresa para aumentar su rendimiento, dado un nivel estable de ventas; el resultado de esta razón indica cuánto queda de cada peso vendido, para cubrir los impuestos y generar utilidades para los socios. Porcentualmente indica que tanto por ciento de las ventas quedo en utilidades netas para los socios.

Rendimiento sobre activos. Esta razón denominada en Inglés Return on Investment (ROI), compara los resultados obtenidos contra el valor de los Activos de la empresa. Esta razón indica cuánto genera en utilidades para los socios cada peso invertido en la empresa. Porcentualmente muestra el porcentaje de utilidad logrado con la inversión total del negocio (total de activos), es decir, la utilidad que genera la entidad por cada cien pesos invertidos en activos.

Rendimiento sobre el patrimonio. Para conocer el indicador que refleja la rentabilidad sobre el Patrimonio, dividimos la Utilidad Neta entre el valor del Patrimonio obtenido del Balance General de la empresa. En inglés Return on Equity (ROE), señala, la tasa de rendimiento que obtienen los propietarios de la empresa, respecto de su inversión representada en el patrimonio registrado contablemente.²⁸

²⁸ *Ibíd.*, p. 4 de 20.

Porcentualmente dice: cuánta fue la cantidad de utilidad producida por cada cien pesos que se tenían invertidos en el patrimonio. En el caso de que el Capital o Patrimonio haya tenido variaciones significativas se debe tomar como denominador el valor medio de éste.

2.5 MARCO LEGAL

Con el objeto de enmarcar el estudio bajo los parámetros legales se tienen en cuenta elementos jurídicos como es la Constitución Política de Colombia en su artículo 25 habla sobre el trabajo que es considerado como un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas y el artículo 333 la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidad. La empresa, como base del derecho, tiene una función social que implica obligación.

De igual manera el proyecto en enmarcará en el Decreto Número 170 DE 2001, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre Automotor colectivo metropolitano, Distrital y municipal de pasajeros.

Artículo 1°. Objeto y principios El presente decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros el radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos del cumplimiento de los principios rectores de transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicará las restricciones establecidas por la ley y los Convenios internacionales.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros del radio de acción metropolitana, distrital, municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las leyes 105 de 1.993 y 336 de 1.996.

Artículo 3°. Actividad transportadora. De conformidad con el artículo 6° de la ley 336 de 1.996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de actividades tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas separadas o conjuntamente de un lugar, a otro utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basados en los reglamentos del gobierno nacional.

Artículo 4°. Transporte público. De conformidad con el artículo 3° de la ley 105 de 1.993, el transporte público es una industrial encaminada a garantizar la movilización de personas y cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujetos a una contra prestación económica.

Artículo 5°. Transporte privado. De acuerdo con el artículo 5° de la ley 336 de 1.996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas. Cuando no se utilizan equipos propios, la contratación de servicios de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

Artículo 6° Servicios público de transporte terrestre, automotor, colectivo de pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a estar vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

Artículo 14. Empresas en funcionamiento. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente decreto cuentan con licencia de funcionamiento vigente, deben continuar prestando el servicio de transporte en rutas y frecuencias autorizadas hasta a tanto se decida su habilitación.

Las empresas deberán presentar la solicitud de habilitación dentro del término establecido en el artículo 64 del presente decreto. Si la empresa presenta la solicitud de habilitación de manera extemporánea o la autoridad o la autoridad de transporte no se la concede, la empresa no podrá continuar prestando el servicio inicialmente autorizada.

Lo anterior sin perjuicio de lo señalado en el artículo 37 de esta disposición.

Artículo 24. Prestación del servicio. La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el presente decreto.

La continuidad de la prestación del servicio en las rutas y frecuencias autorizadas a las empresas de transporte con licencia de funcionamiento vigente a la fecha de expedición de este decreto, estará sujeta a la obtención de la habilitación en los términos presente disposición.

Parágrafo. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

Artículo 25. Autorización de nuevos servicios. A partir de la vigencia del presente decreto las rutas frecuencias a servir se adjudicaran por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos se referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el termino inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.

2.5.1 Ley 1314. Como base legal para presente proyecto se tienen en cuenta el artículo 354 de la Constitución Política de Colombia²⁹, donde se establece que habrá un Contador General, funcionario de la rama ejecutiva, quien llevará la contabilidad general de la Nación y consolidará ésta con la de sus entidades descentralizadas territorialmente o por servicios, cualquiera que sea el orden al que pertenezcan, excepto la referente a la ejecución del Presupuesto, cuya competencia se atribuye a la Contraloría.

Ley 1314 de 2009³⁰. Por la cual se regulan los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia, se señalan las autoridades competentes, el procedimiento para su expedición y se determinan las entidades responsables de vigilar su cumplimiento.

Objetivos de la Ley. Por mandato de esta ley, el Estado, bajo la dirección del Presidente la República y por intermedio de las entidades a que hace referencia la presente ley, intervendrá la economía, limitando la libertad económica, para expedir normas contables, de información financiera y de aseguramiento de la información, que conformen un sistema único y homogéneo de alta calidad, comprensible y de forzosa observancia, por cuya virtud los informes contables y, en particular, los estados financieros, brinden información financiera comprensible, transparente y comparable, pertinente y confiable, útil para la toma de decisiones económicas por parte del Estado, los propietarios, funcionarios y empleados de las empresas, los inversionistas actuales o potenciales y otras partes interesadas, para mejorar la productividad, la competitividad y el desarrollo armónico de la actividad empresarial de las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras. Con tal finalidad, en atención al interés público, expedirá normas de contabilidad, de información financiera y de aseguramiento de información, en los términos establecidos en la presente ley.

2.5.2 Normas de transporte urbano. Artículo 87. De la prohibición de llevar animales y objetos molestos en vehículos para *pasajeros*. En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse objetos que puedan atentar la integridad física de los usuarios; ni animales, salvo que se trate de perros lazarillos. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla.

Artículo 88. Tránsito por el carril derecho al transporte público individual. Cuando el vehículo de servicio público individual urbano transite sin pasajeros, estará obligado a

²⁹COLOMBIA. Constitución Política 1991. 5 ed. Legis. Bogotá, 2012. p. 54.

³⁰COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1314 de 2009 (13 de julio de 2009). Por la cual se regulan los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia, se señalan las autoridades competentes, el procedimiento para su expedición y se determinan las entidades responsables de vigilar su cumplimiento. Diario Oficial Bogotá, F, C., No 47.409. p. 1-5.

hacerlo por el carril derecho indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial destinada para tal efecto, o la señal luminosa de estar libre.

Artículo 89. Taxímetro. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterada. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

Artículo 90. Luces interiores del servicio público colectivo urbano. En los vehículos de servicio público colectivo urbano, las luces interiores permanecerán encendidas durante todo el tiempo en que el vehículo esté prestando el servicio entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente.

Parágrafo. Todos los vidrios de estos vehículos serán transparentes.

Artículo 91. De los paraderos. Todo conductor de servicio público o particular debe recoger o dejar pasajeros en los sitios permitidos y al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo.

Artículo 92. Del comportamiento de los pasajeros. Cuando algún usuario del transporte público profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

Artículo 93. Control de infracciones de conductores de servicio público. Los organismos de tránsito remitirán mensualmente a las empresas de transporte público las estadísticas sobre las infracciones de tránsito de los conductores y éstas a su vez remitirán los programas de control que deberán establecer para los conductores.³¹

Parágrafo. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las empresas de transporte público que no establezcan programas de control sobre las infracciones de tránsito de sus conductores.

En tal sentido, remitirán semestralmente informe escrito a los organismos de tránsito de su jurisdicción, con los comentarios y medidas adoptadas en tal sentido, sobre los casos reportados que eviten su reincidencia.

³¹ *Ibíd.*, p. 2.

3. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El proyecto en mención se realizó teniendo en cuenta la investigación descriptiva ya que consiste en llegar a conocer las situaciones específicas, a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas., así como las relaciones que existen entre dos o más variables, pues se recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, se exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados y en este caso se concreta se busca obtener información para la realización de un estudio de costos operacionales y rentabilidad de los automóviles de la modalidad individual y colectivo de Cootraserpic Ltda.

3.2 POBLACIÓN

La población objeto de estudio estuvo conformada por los 42 propietarios de los vehículos automóviles colectivo de la cooperativa de transportadores Cootraserpic Ltda. (Anexo A).

3.3 MUESTRA

La muestra se constituye por el 100% de la población teniendo en cuenta que de fácil medición y cuantificación.

3.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Para la recolección de la información se utilizó la encuesta aplicada a los propietarios de los vehículos automóviles colectivo de Cootraserpic Ltda., como instrumento se aplicó encuestas dirigidos a los asociados de la dicha cooperativa, con el objeto de conocer aspectos relacionados sobre el sistema de trabajo, ingresos y egresos de los vehículos considerando estos elementos como parte de las fuente primaria (Anexo B), como fuentes secundarias se consultaron bibliografía sobre el tema de contabilidad, costos, costos operacionales. Así mismo, se completará con algunas personas conocedoras del manejo empresas de transporte público de pasajeros.

3.5 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Los datos fueron tomados mediante la encuesta, los cuales se valoraron cuantitativamente mediante el conteo de respuestas frente a cada variable y la ponderación de cada grupo de respuestas y cualitativamente a través de la interpretación de cada respuesta en forma individual.

4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS A LOS ASOCIADOS DE COOTRASERCIP LTDA, MEDIANTE CUADROS, TABLAS Y GRAFICAS.

Cuadro 1. Marca de los vehículos de Cootranserpic Ltda.

Numero interno	Propietario	Placa	Marca
00	Otilia Maria Serrano De Trigos	URK794	Daewoo Supertaxi
01	Yeison Leonardo Navarro Sanchez	XLM523	Hyundai Accent Verna
02	Araminta Bayona Peñaranda	XLL489	Daewoo Cielo
03	Lucenith Sanchez Quintero	UUA578	Daewoo
04	Alveiro Sanchez Jaime	WHL560	Hyundai
05	Olfer Jose Meneses Sanchez	UUA574	Chevrolet Diesel
06	Nancy Eugenia Cardenas Ramirez	SJS980	Hyundai Atos
07	Eladio Coronel Ospina	XVM048	Daewoo Lanos
08	Jose Diego Alvarez Cano	WHL784	Hyundai Atos
09	Aidee Fuentes Lobo 3202765118	XVL502	Daewoo Cielo
10	Carlos Alvarez Lopez	WHL591	Hyundai Atos
11	Agripina Contreras De Sanchez	SRY713	Daewoo Cielo
12	Osmel Y Karina Herrera Ramos	UUA530	Renault
13	Ramon Angel Salazar Alvarez	UUA533	Daewoo Cielo
14	Richard Alfonso Mejia Sanchez	XLL462	Daewoo Cielo
15	Elvira Rosa Jimenez De Alvarez	XVA982	Daewoo
16	Gonzalez Agudelo Gloria Amparo	WHK997	Hyundai Accent
17	Ciro Alfonso Navarro	XLM250	Daewoo
18	Oswaldo Cardona Sanchez	SJS747	Hyundai Atos
20	Hernando Eli Navarro Quintero	UQB314	Daewoo Cielo
21	Marta Judith Contreras Serrano	UUA443	Daewoo
22	Edgar Garcia Navarro	XLM145	Daewoo Cielo
23	Maria Del Carmen Herrera Franco	XVA973	Daewoo Cielo
24	Yuly Astrid Mora Picon	XVM250	Daewoo Lanos
25	Marlon Rafael Dodino Rincon	XVN572	Chevrolet
26	Carlos Alvarez Lopez	UUA576	Daewoo
27	Felizzola Sanchez Omaid	UQO635	Renault
28	Dionicio Perez Perez	XLM477	Daewoo Cielo
29	Hober Quirzo	XVO210	Hyundai
30	Carlos Alvarez Lopez	XLJ861	Renault
31	Edwin Hervey Leon Trigos	XLM069	Renault
32	Darwin Jose Ortiz	XVK846	Daewoo
33	Orfanda Quintero Y Diomar Velasquez	UUA470	Renault
34	Luz Marina Castañeda Cardenas	UUA563	Daewoo Matiz S
36	Ricardo Calderon Leal	WHN099	Kia
37	Silfredo Dominguez Vergel	WHM014	Hyundai Atos
38	Sandra Milena Ascanio	UUA590	Hyundai Atos
40	Wilson Trillos Bayona	WHN267	Hyundai Atos
41	Maria Del Carmen Herrera	WHM167	Hyundai Atos
42	Luz Mary Guerrero Hernandez	SJS359	Hyundai Accent
43	Willington Hernandez Rodriguez	TFS949	Hyundai Atos

Cuadro 1. (Continuación)

44	Martha Ines Castro Marin	WHL671	Hyundai Atos
45	Carmona Betancur Geovanny Y Otro	WHN032	Hyundai Atos
46	Zuluaga Posada Federico Y Otros	SJT671	Hyundai Atos

Fuente: Coostraserpic Ltda

Cuadro 2. Modelos de los vehículos de Coostraserpic Ltda

Numero interno	Propietario	Placa	Modelo
00	Otilia Maria Serrano De Trigos	URK794	1999
01	Yeison Leonardo Navarro Sanchez	XLM523	2000
02	Araminta Bayona Peñaranda	XLL489	1998
03	Lucenith Sanchez Quintero	UUA578	2003
04	Alveiro Sanchez Jaime	WHL560	2005
05	Olfer Jose Meneses Sanchez	UUA574	2003
06	Nancy Eugenia Cardenas Ramirez	SJS980	2007
07	Eladio Coronel Ospina	XVM048	2002
08	Jose Diego Alvarez Cano	WHL784	2006
09	Aidee Fuentes Lobo 3202765118	XVL502	2001
10	Carlos Alvarez Lopez	WHL591	2006
11	Agripina Contreras De Sanchez	SRY713	1998
12	Osmel Y Karina Herrera Ramos	UUA530	2000
13	Ramon Angel Salazar Alvarez	UUA533	1999
14	Richard Alfonso Mejia Sanchez	XLL462	1998
15	Elvira Rosa Jimenez De Alvarez	XVA982	1999
16	Gonzalez Agudelo Gloria Amparo	WHK997	2005
17	Ciro Alfonso Navarro	XLM250	2000
18	Oswaldo Cardona Sanchez	SJS747	2006
20	Hernando Eli Navarro Quintero	UQB314	1997
21	Marta Judith Contreras Serrano	UUA443	1997
22	Edgar Garcia Navarro	XLM145	1999
23	Maria Del Carmen Herrera Franco	XVA973	1998
24	Yuly Astrid Mora Picon	XVM250	2003
25	Marlon Rafael Dodino Rincon	XVN572	2005
26	Carlos Alvarez Lopez	UUA576	2003
27	Felizzola Sanchez Omaid	UQO635	1998
28	Dionicio Perez Perez	XLM477	2001
29	Hober Quirz	XVO210	2005
30	Carlos Alvarez Lopez	XLJ861	1996
31	Edwin Hervey Leon Trigos	XLM069	1999
32	Darwin Jose Ortiz	XVK846	1998
33	Orfanda Quintero Y Diomar Velasquez	UUA470	1998
34	Luz Marina Castañeda Cardenas	UUA563	2000
36	Ricardo Calderon Leal	WHN099	2008
37	Silfredo Dominguez Vergel	WHM014	2006
38	Sandra Milena Ascanio	UUA590	2003
40	Wilson Trillos Bayona	WHN267	2008

Cuadro 2. (Continuación)

41	Maria Del Carmen Herrera	WHM167	2006
42	Luz Mary Guerrero Hernandez	SJS359	2005
43	Willington Hernandez Rodriguez	TFS949	2013
44	Martha Ines Castro Marin	WHL671	2006
45	Carmona Betancur Geovanny Y Otro	WHN032	2008
46	Zuluaga Posada Federico Y Otros	SJT671	2007
Fuente: Cootraserpic Ltda			

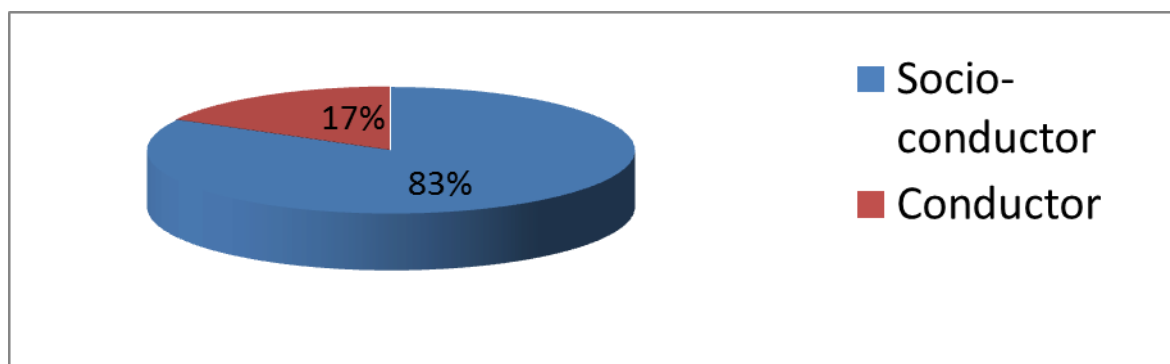
La Marcas y modelos pertenecientes a Cootraserpic Ltda van de acuerdo a los requerimientos del sector transporte, teniendo en cuenta que prestan el servicio público de pasajeros y son marcas como Renault, Daewoo, Hyundai, Chevrolet y modelos que van desde 1996 hasta 2013, cuya características principal que servicio público.

Tabla 1. Usted maneja el vehículo o tiene conductor.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Socio-conductor	35	83%
Conductor	7	17%
Total	42	100%

Fuente: Autoras del proyecto

Gráfica 1. Persona que maneja el vehículo en Cootraserpic



Fuente: Autoras del proyecto

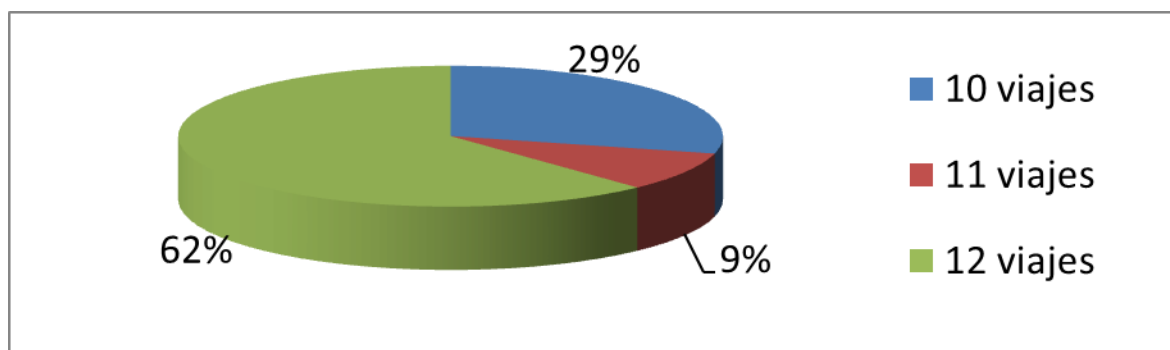
En Cootraserpic Ltda., el 83% el vehículos son conducidos por los propietarios, siendo una ganancia superior que cuando el propietario es quien lo conduce, por otra parte solo el 17% de los asociados tienen un conductor ya que deben cumplir con las responsabilidades de sus principales ocupaciones.

Por lo tanto se puede concluir que en la Cooperativa el gremio de conductores es conformado en gran parte por los mismos asociados, lo que permite tener mejores ingresos y tener contacto directo con los clientes.

Tabla 2. Cuantos viajes realiza.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
10 viajes	12	29%
11 viajes	4	9%
12 viajes	26	62%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 2. Viajes realizados



Fuente: Autoras del proyecto

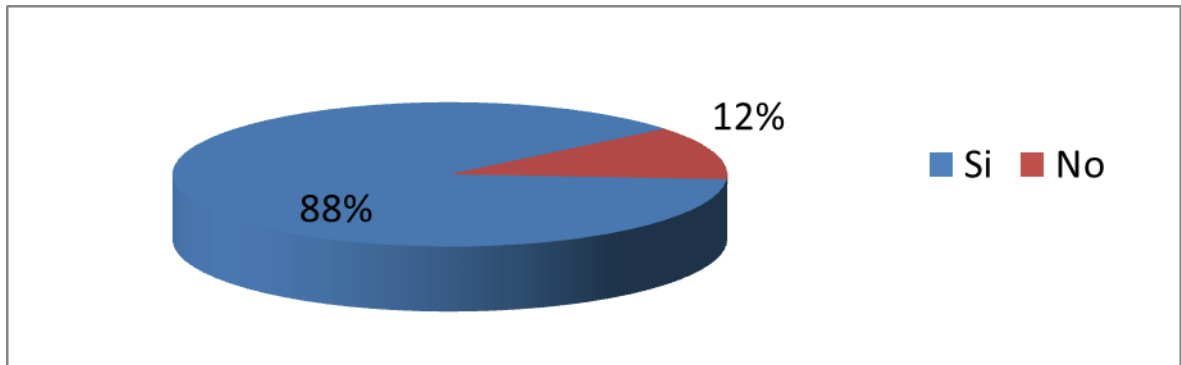
Teniendo en cuenta que es una empresa de transporte público urbano, el número de viajes realizados diariamente puede traducirse en mayores ingresos sí el flujo de pasajeros es constante; la frecuencia de viajes en Cootraserpic Ltda., se especifica de la siguiente manera: para el 29% 10 viajes diarios, para el 9% 11 viajes diarios y para el 62% un total de 12 viajes diarios, de hecho es importante aclarar que aquellos vehículos que realizan 12 viajes diarios es porque trabajan en forma constante, organizada y sin interrupciones.

Por tanto se puede concluir que los vehículos afiliados a Cootraserpic generan ingresos promedios correspondiente a 12 viajes diarios, la diferencia radica en el flujo de pasajeros que tengan durante los recorridos.

Tabla 3. Conoce con exactitud cuáles son los gastos que debe pagar en la cooperativa y en qué tiempo.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	37	88%
No	5	12%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 3. Gastos, valor y tiempo



Fuente: Autoras del proyecto

En consecuencia de los resultados obtenidos de las encuestas se establece que el 88% de los asociados conocen los gastos, el valor de este y el tiempo en que deben ser cancelados, sin embargo existe un 12% que manifiesta no tener mayor conocimiento sobre ello.

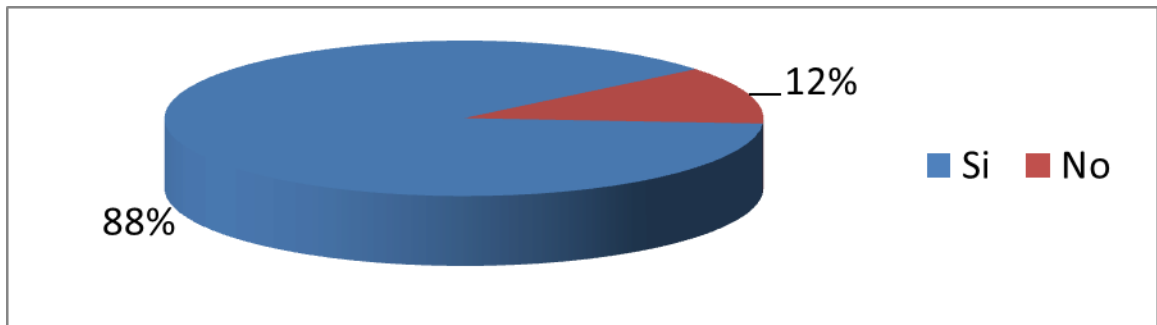
El gasto que se debe pagar a la cooperativa es de \$8.500 en total, reflejados en: \$5.500 planilla, \$500 ahorro, \$500 despacho, y \$2.000 de seguro.

Tabla 4. Conoce cuáles son los costos en que incurren para mantener el vehículo trabajando normalmente.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	37	88%
No	5	12%
Total	42	100%

Fuente: Autoras del proyecto

Gráfica 4. Costos en que incurren los vehículos para que trabajen normalmente



Fuente: Autoras del proyecto

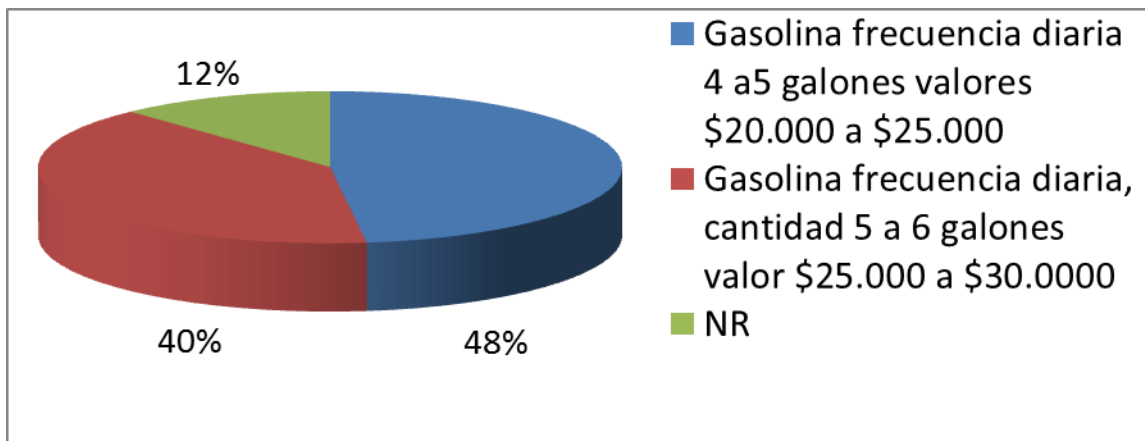
De acuerdo con las encuestas el 88% de los asociados afirman conocer los costos e los que deben incurrir para que los vehículos trabajen normalmente, no obstante el 12% reveló no tener un conocimiento exacto de este dato.

Entre los costos en que deben incidir se encuentran: gasolina, aceite, lavado, parqueadero, pastilla, planilla, mantenimiento, y aquellos que tienen un conductor el salario de estos.

Tabla 5. Qué combustible utiliza, con que frecuencia, en que cantidad y cuál es el valor a pagar.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Gasolina, frecuencia diaria, cantidad 4 a 5 galones valor de \$20.000 a 25.000	20	48%
Gasolina, frecuencia diaria, cantidad 5 a 6 galones valor de \$25.000 a 30.000	17	40%
NR	5	12%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 5. Combustible, frecuencia, cantidad y valor utilizados para el funcionamiento del vehículo



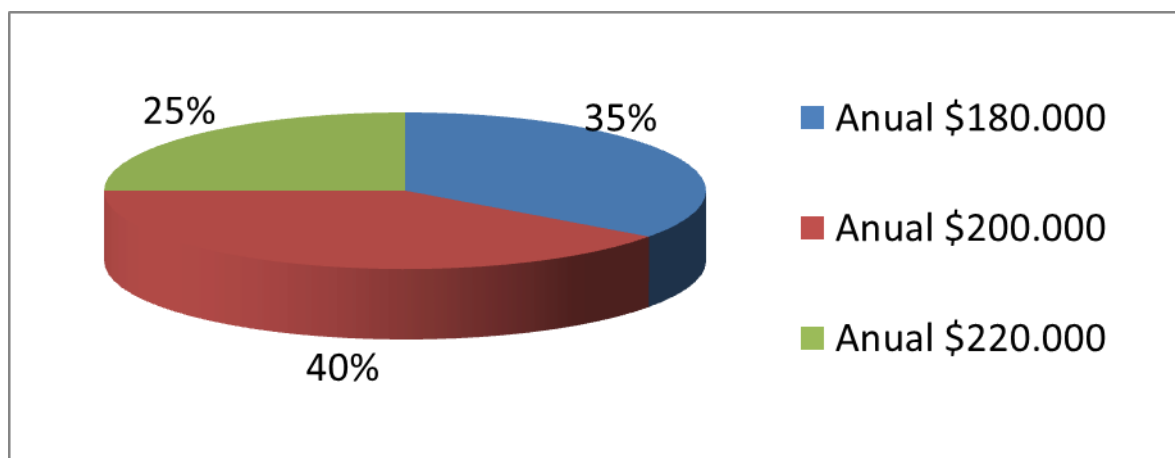
Fuente: Autoras del proyecto

Según los resultados obtenidos se pudo conocer que el 48% de los encuestados respondieron utilizar como combustible la gasolina en forma diaria, gastando de 4 a 5 galones por un valor de \$20.000 a \$25.000, y el 40% utilizan gasolina en forma diaria, gastando de 5 a 6 galones con un valor de \$25.000 a \$30.000 y el 12% respondió, de esta manera se pudo conocer la clase de combustible utilizado por los vehículos de Cootraserpic Ltda., la frecuencia, la cantidad y el valor.

Tabla 6. Cuánto le cuesta el cambio de la batería del vehículo y con frecuencia lo realiza.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Anual \$180.000	15	35%
Anual \$200.000	17	40%
Anual \$220.000	10	25%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 6. Tiempo y valor del cambio de batería de los vehículos.



Fuente: Autoras del proyecto

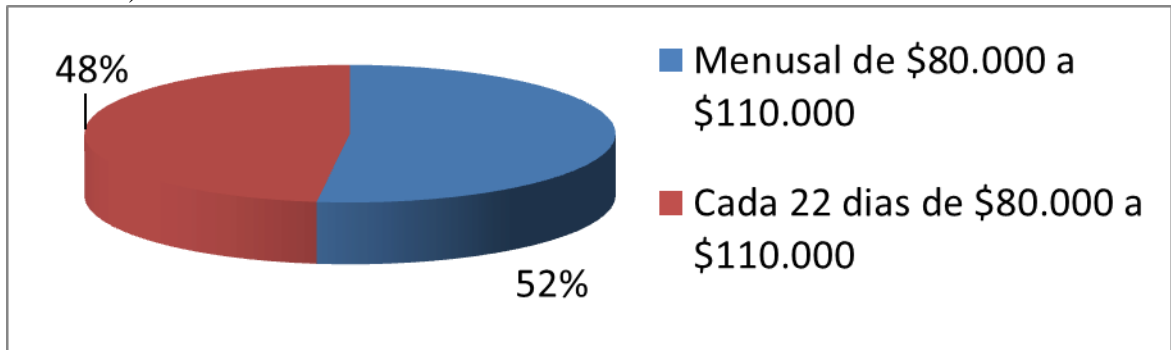
Dentro de los costos de un vehículo se encuentra el cambio de la batería, considerado como costo principal el cual debe ser asumido por los propietarios de los vehículos no solo los pertenecientes a la Cooperativa en estudio sino de cualquier vehículo.

Según las respuestas de los encuestados la compra de la batería es realizada principalmente en forma anual, y el valor esta entre los \$180.0000 a \$220.000 dependiendo del vehículo, tipo de batería y marca que se debe utilizar.

Tabla 7. Cada cuánto le hace mantenimiento (cambio de aceite, filtros, mecánico) del vehículo y que costo tiene.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Mensual de \$80.000 a 110.000	22	52%
Cada 22 días de\$80.000 a 100.000	20	48%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 7. Tiempo y valor en el mantenimiento del vehículo (cambio de aceite, filtros, mecánico)



Fuente: Autoras del proyecto

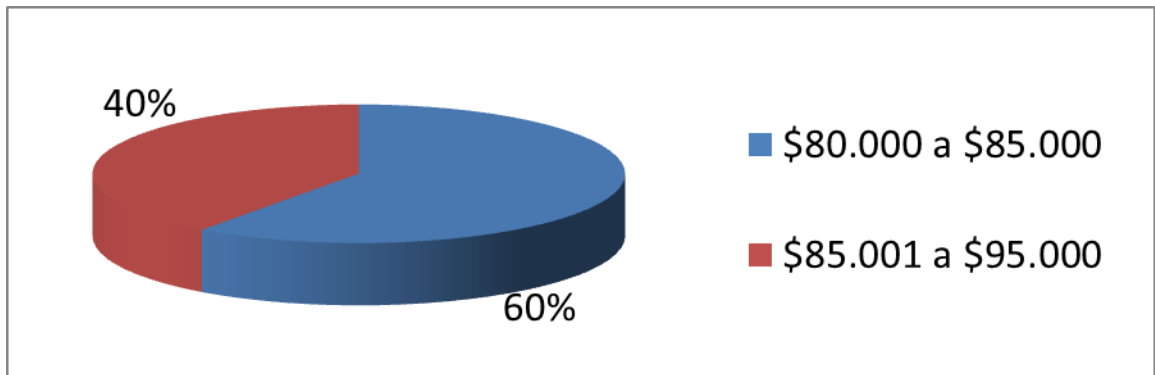
Los propietarios de los vehículos vinculados a Cootraserpic Ltda tienen la obligación de cumplir con requisito fundamental como el mantenimiento de los vehículos para la eficiencia en la prestación de su servicio, en consecuencia el 52% de los vehículos cumplen con este requisito mensualmente con un costo que oscila entre los \$80.000 a \$110.000, el 48% con una menor frecuencia en dicho ejercicio de cada 22 días con un costo de \$80.000 a \$100.000 valores a tener en cuenta para el cálculo de los costos de los vehículos afiliados a Cootraserpic Ltda de la ciudad de Ocaña.

Tabla 8. Qué ingresos brutos obtiene el vehículo diariamente.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
\$80.000 a \$85.000	25	60%
\$85.001 a \$95.000	17	40%
Total	42	100%

Fuente: Autoras del proyecto

Gráfica 8. Ingresos brutos diario



Fuente: Autoras del proyecto

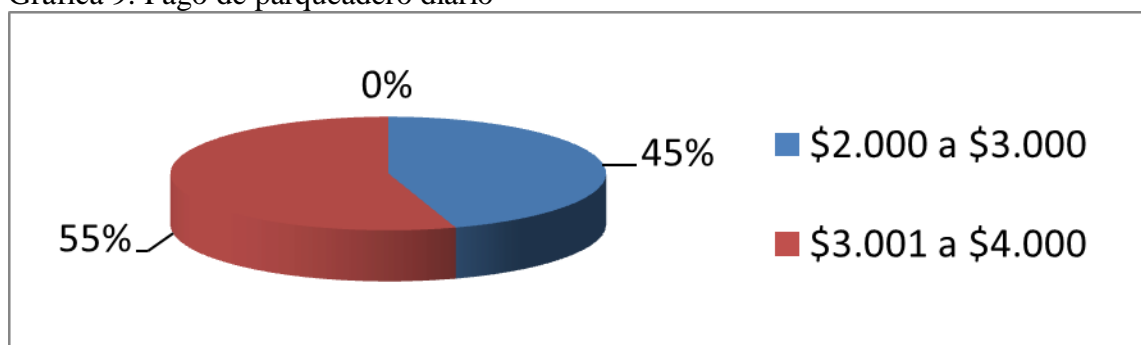
La realización de toda actividad productiva se hace con el objetivo de generar ingresos que le permita a las personas que lo ejecutan mejorar su calidad de vida, por tanto los ingresos brutos diarios obtenidos por la prestación del servicio de transporte público urbano por parte de los propietarios de los vehículos de Cootraserpic Ltda., corresponde a, un 60% aquellos que se encuentran en un rango de \$80.000 a \$85.000 y el 40% restante el ingreso oscila entre \$85.001 a \$95.000, siendo estos valores necesarios para realizar un cálculo de costos frente al ingreso y determinar la rentabilidad de la actividad.

Tabla 9. Cuánto paga por parqueadero diario.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
\$2.000 a \$3.000	19	45%
\$3.000 a \$4.000	23	55%
Total	42	100%

Fuente: Autoras del proyecto

Gráfica 9. Pago de parqueadero diario



Fuente: Autoras del proyecto

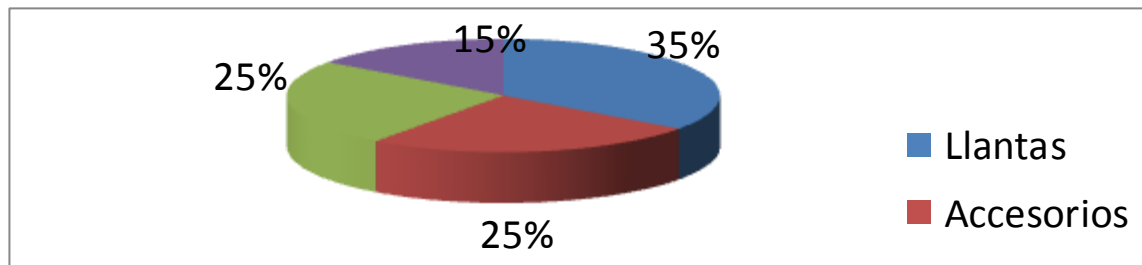
Otros de los gastos generados por vehículos corresponde al parqueo de los mismos ya que la mayoría de los propietarios pagan por este a particulares, arrojando como resultados los siguiente valores el 45% de los encuestados cancela en forma diaria de \$2.000 a \$3.000 para guardar el vehículo y el 55% cancela entre \$3.000 y \$4.000, información que va estructurando el estado de costos de los vehículos afiliados a Cootraserpic Ltda de la ciudad de Ocaña.

Tabla 10. Lista de los otros costos en que incurre como propietario del vehículo.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Llantas	15	35%
Accesorios	10	25%
Lavado, revisión	10	25%
NR	7	15%
Total	42	100%

Fuente: Autoras del proyecto

Gráfica 10. Otros costos del vehículo



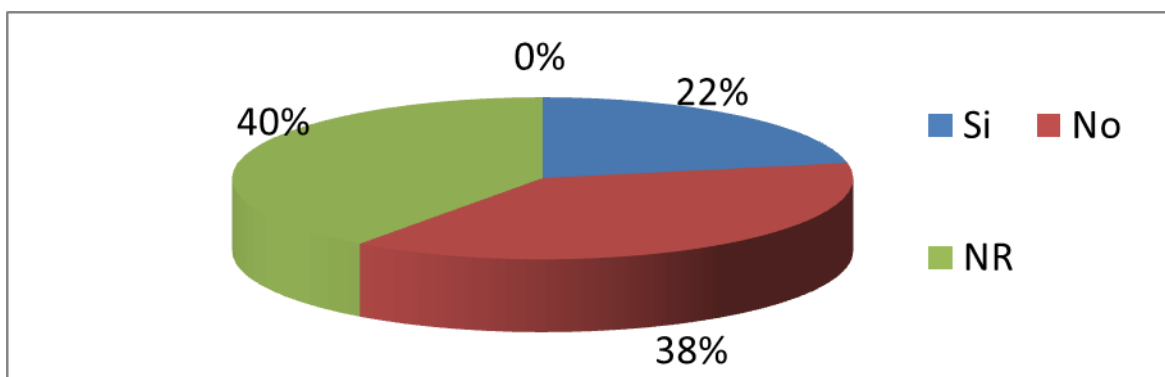
Fuente: Autoras del proyecto

Toda actividad a realizar requiere de inversión para que el negocio arroje los resultados esperados, por esta razón para el buen funcionamiento de los vehículos sus propietarios deben hacer una inversión en otros costos de mantenimiento que demanda el vehículo en circulación. Arrojando como resultado que un 35% invierte en llantas un 25% invierten en accesorios y lavado, revisión. Por ultimo un 15% no sabe o no responde específicamente que otros costos tienen los vehículos en operación dentro de la empresa.

Tabla 11. Realiza usted los cálculos para conocer la rentabilidad de la actividad realizada con el vehículo.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	9	22%
No	16	38%
NR	17	40%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 11. Realización de los cálculos para conocer la rentabilidad del vehículo



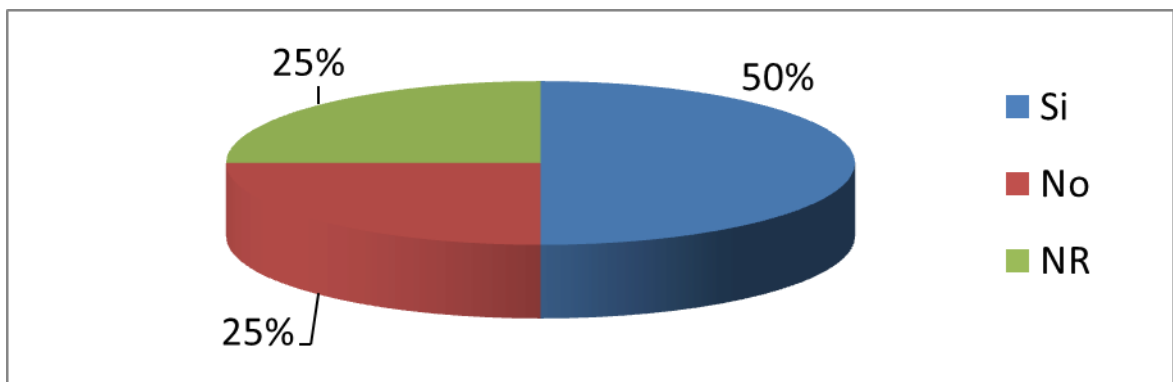
Fuente: Autoras del proyecto

Teniendo en cuenta la información suministrada por las personas encuestadas se observó que: un 22% conocen el cálculo y lo realizan para conocer lo que el vehículo les genera en su actividad, sin embargo, un 38% no realizan el cálculo de los costos exactos, pues solo realizan cuentas generales. En último lugar corresponde a un 40% que simplemente manifiestan no tener mayor conocimiento sobre el tema.

Tabla 12. Considera usted que las rutas son estratégicas.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	50%
No	11	25%
NR	11	15%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 12. Las rutas de Cootraserpic Ltda.



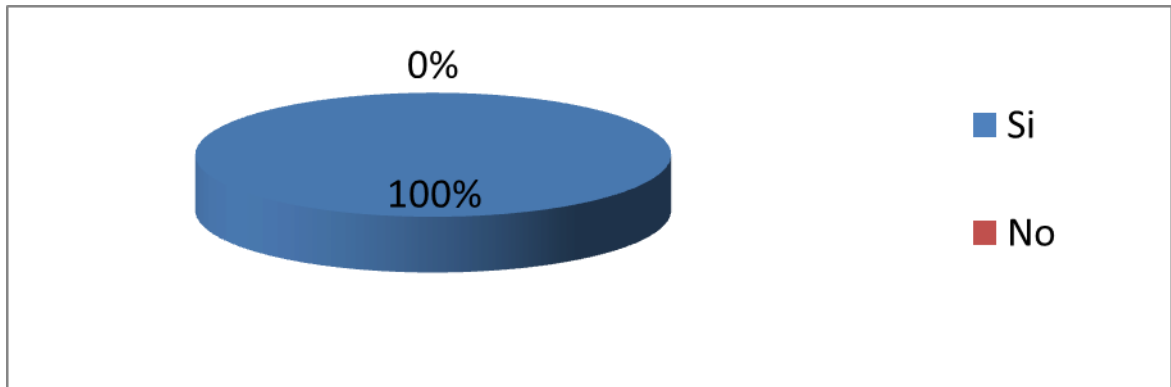
Fuente: Autoras del proyecto

Para el 50% de los asociados de Cootraserpic Ltda., opinan que las rutas que tiene la Cooperativa son estratégicas, teniendo en cuenta que satisfacen las necesidades de varias comunidades que tenían problemas con el servicio de transporte público urbano de pasajeros, mientras que el 25% considera que la Cooperativa no cuenta con rutas más rentables debido a que tienen limitantes con relación a las rutas principales, además el 25% de los encuestados no respondieron la pregunta pues decidieron mantenerse al margen.

Tabla 13. Cree usted que deberían existir nuevas rutas.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	42	100%
No	0	0%
Total	42	100%
Fuente: Autoras del proyecto		

Gráfica 13. Creación de nuevas rutas para Coostraserpic Ltda



Fuente: Autoras del proyecto

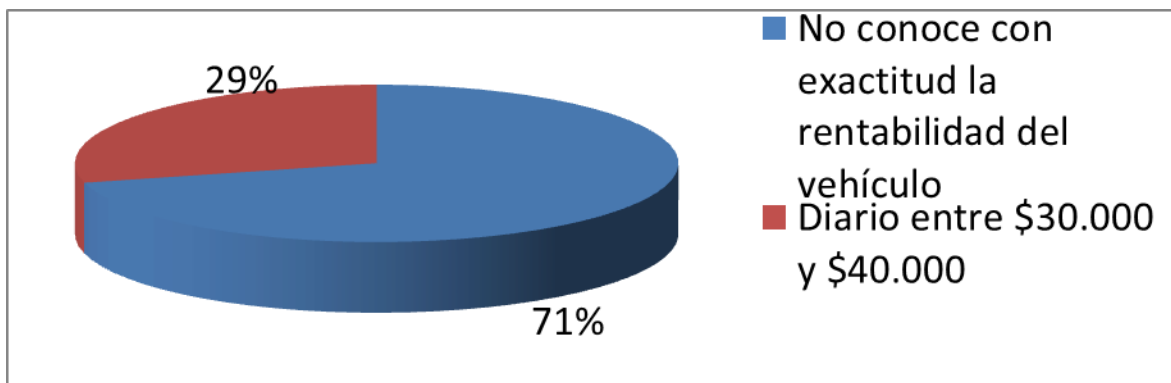
Para el ciento por ciento de los encuestados es fundamental e importante contar con más rutas, pues les permitirían alcanzar varios objetivos como ampliar su radio de acción y llegar a más sitios ofreciendo un buen servicio público de pasajeros. Y en segundo lugar mejorar sus ingresos en forma considerable, lo que generaría mejoramiento a nivel particular en cada asociado y a nivel general por tanto mejorarían los ingresos de la Cooperativa, ya que se establecería un crecimiento empresarial.

Tabla 14. Cuál cree usted que es la rentabilidad de su vehículo.

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
No conoce con exactitud la rentabilidad del vehículo	30	71%
Diario entre \$30.000 y \$40.000	12	29%
Total	42	100%

Fuente: Autoras del proyecto

Gráfica 14. Rentabilidad del vehículo



Fuente: Autoras del proyecto

Teniendo en cuenta que la mayoría de los asociados no conocen con exactitud la rentabilidad generada al prestar el servicio público de transporte urbano con los vehículos afiliados a Cootraserpic Ltda, pues el 71% de los encuestados afirmó no conocer con exactitud este dato y el 29% restante respondió generar una utilidad diaria entre \$30.000 y \$40.000.

4.2 DIAGNOSTICO SITUACIONAL SOBRE LA OPERATIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, COLECTIVO, DEL SERVICIO URBANO, DE COOTRASERPIC LTDA., TENIENDO EN CUENTA SISTEMAS DE TRABAJO Y RUTAS REALIZADAS

La Cooperativa de Transportadores de Servicio Público Integrado para el bien de la comunidad COOTRASERPIC LTDA., es una organización del sector solidaria creada en diciembre 31 de 1998, como respuesta a la necesidad que presentaban las comunidades de los barrio El Dorado, Simón Bolívar, El Carmen al no contar con un servicio de transporte contante y continuo. En calidad del servicio de transporte la cooperativa COOTRASERPIC LTDA., realizó la reposición de vehículo de servicio particular a público en el año 2.003 y cuenta con 42 socios y 45 vehículos que ofrecen el servicio. A medida que ha pasado el tiempo la organización fue avanzando a nivel administrativo, técnico, operativo y financieramente, sin embargo al igual que las demás empresas de transporte existente en la ciudad también se ha visto afectado por el mototaximo y la piratería de otros vehículos particulares, situación ha disminuido los ingresos de los propietarios de los vehículos, pues esta es una competencia desleal, la cual a pesar de ser considerada ilegal y las autoridades tratan de combatir este fenómeno, la realidad es que afecta a las empresas.

La Cooperativa opera las siguientes rutas:

Ruta 1. Dorado- El Carmen- Simón Bolívar- Circunvalar-Seguro Social-Directo Centro-Calle de las Notarías-Banco de Bogotá-Mercado-Llano-Llanadas-Dorado.

Ruta 2. Dorado- Coliseo-Directo Centro-Banco de Bogotá-Mercado-Llano-Llanadas-Circunvalar-Simón Bolívar-Dorado.

Ruta 3. Dorado-Coliseo-Directo Centro-Mercado-Llano-Llanadas-Villa Paraíso-Dorado.

Ruta 4. Dorado-Belén-Coliseo-Directo Centro-Banco de Bogotá-Mercado-Llano-Llanadas-Circunvalar-Cristo Rey- Terminal-Belén.

Cootraserpic despacha sus carros desde el Barrio El Dorado y se sigue la ruta implantada acorde al cronograma establecido, llega al Mercado Público donde se cuenta con otro despachador que marca la tarjeta, y posteriormente con otra persona en el Barrio Villaparaíso.

Las oficina donde se maneja la parte administrativa se encuentra en el barrio El Carmen, que es donde los conductores deben comprar la planilla de trabajo para el día siguiente y

cancelan la cuota de sostenimiento, así como el ahorro para los seguros SOAT, contractual y extracontractual, la organización está conformada por la Asamblea General de Socios, Consejo de Administración, Junta de Vigilancia, tienen contratada una secretaria y una auxiliar contable que son las encargadas del manejo operativo, contable y administrativa de la cooperativa.

El 83% de los vehículos son manejados por los propietarios y el 17% por un conductor contratados por el asociados, según el análisis de la tabla 2 el número de viajes realizado por vehículo Automóvil se encuentra entre 10 y 12 viajes, el 88% de los propietarios de los vehículos conocen cuales son los gastos que deben cancelar en la cooperativa para que puedan trabajar en forma normal pero no en forma exacta, de igual manera el 88% de los mismo conocen cuales son los costos que implican el funcionamiento del vehículo, no obstante se puede determinar que existe un grupo de asociados de Cootraserpic Ltda que desconoce el valor de sus gastos y costos de la actividad que se realizan como transportadores.

En el trabajo de campo se pudo conocer que el 40% (tabla 5) de los vehículos utilizan como combustible la gasolina en cantidad diaria de 4 a 5 galones por valores que van entre \$20.000 A \$25.000 y en un 48% también utilizan combustible con una frecuencia diaria de 5 a 6 galones por valores que están entre \$25.000 a \$30.000.

Los ingresos brutos por el servicio de transporte urbano no están unificados sino se encuentran reflejados en diferente rango, claro que esto también depende del número de recorridos que realiza el automotor y los valores van desde \$80.000 hasta \$95.000.

De igual manera los asociados identifican otros costos para el buen funcionamiento del vehículos como batería, revisión mecánica, aceite, parqueadero, lavado, lujos para el carro, los cuales influyen en la rentabilidad de la actividad, de la cual solo el 22% (tabla 11) de los propietarios realizan esta operación mientras que el 38% no conocen con exactitud cuál es la utilidad generada en la prestación del servicio de transporte y el 40% no respondió.

De esta manera se puede concluir que para los asociados es fundamental conocer cuáles son los resultados de la actividad realizada, pues no es solo conocer la actividad operativa (funcionamiento y rotación de rutas) sino la actividad financiera, la cual permitiría mejorar en forma considerable el servicio y las utilidades generadas como transportadores.

4.3 IDENTIFICACIÓN DE INGRESOS Y EGRESOS CAUSADOS POR LOS VEHÍCULOS AUTOMOVILES, COLECTIVO DEL SERVICIO URBANO PERTENECIENTE A COOTRASERPIC LTDA.

Analizando la información recolectada en el trabajo de campo se pudo identificar que el valor de los ingresos de los propietarios de los vehículos de Cootraserpic Ltda corresponde a rangos entre \$80.000 a \$95.000 según los datos de la tabla 8.

Cuadro 3. Ingreso de los vehículos afiliados Cootraserpic Ltda

Ítem	Frecuencia	Promedio	Automóvil
\$80.000-85.000	25	\$82.500	Ingreso \$85.535
\$85.000-95.000	17	\$90.000	
Fuente: Autoras del proyecto			

Tomando los resultados de la tabla se realizó un promedio del ingreso bruto por automóvil dado que los resultados arrojadas en las encuestas no fueron unificados, se hizo necesarios realizar un promedio acorde a las frecuencias de las respuesta arrojando como resultado un ingreso promedio por automóvil de Ochenta y cinco mil quinientos treinta cinco pesos m/c (\$85.535) diarios. Los egresos son las salidas de recursos financieros motivados, en esta situación específica son los necesarios para que se pueda ofrecer el servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Ocaña, por tanto para el presente proyecto los egresos están definidos de la siguiente manera:

Cuadro 4. Egresos mensuales para la realización del servicio de transporte en automóvil.

Concepto		Valor
Gastos administrativos: sostenimiento		\$ 60.000
Soat		\$ 28.884
Seguros Contra y Extra		\$ 20.884
Planillas		\$ 195.000
Profiestas		\$ 15.000
Revisado		\$ 6.667
Total pagos Cooperativa mensuales		\$ 326.435
Otros egresos	diarios	
Gasolina Automóvil promedio	\$ 25.000	\$ 750.000
Gastos pago Conductor	\$ 20.000	\$ 600.000
Parqueadero	\$ 3.000	\$ 90.000
Batería	\$ 556	\$ 16.667
Mantenimiento	\$ 3.084	\$ 92.500
Llantas	\$ 694	\$ 20.834
Lujos	\$ 1.667	\$ 20.000
Impuestos	\$ 250	\$ 7.500
Total otros egresos mensuales y diarios	\$ 54.251	\$ 1.597.501
Fuente: Cootraserpic Ltda.-Autoras del proyecto		

La metodología para hallar los valores de los otros egresos está determinada, mediante la ubicación del ítem en las tablas del trabajo de campo y de sondeos realizados con los conductores de los vehículos.

Cuadro 5. Metodología para hallar los egresos de los Automóviles.

Descripción	Ubicación Tabla	Ubicación ítem y método
Gasolina	Tabla 5	Promedio ítem 1-2 \$25.000
Conductor		Sondeo conductores correspondiente 25% del producido \$22.000
Parqueadero	Tabla 6	Promedio ítem 1-2 \$3.000
Batería	Tabla 10	Promedio ítem 1-2-3 \$200.000 anual
Mantenimiento	Tabla 7	Promedio ítem 1-2 \$92.500 mensual
Llantas		Sondeo conductores \$250.000 anual
Accesorios		Sondeo conductores \$20.000 mensual

Fuente: Autoras del proyecto

Cuadro 6. Ingresos y Egresos de los vehículos Automóviles de Cootraserpic Ltda.

Descripción	Ingresos Diarios	Ingresos mensuales	Ingresos anuales	Egresos Diarios	Egresos Mensuales	Egresos Anuales
Ingresos promedios	85.535	2.566.050	30.792.600			
TOTAL INGRESOS	85.535	2.566.050	30.792.600			
Egresos						
Gastos de administración						
Planilla				6.500	195.000	2.340.00
Sostenimiento				2.000	60.000	720.000
SOAT				963	28.884	346.608
Seguros contra-extra				696	20.884	250.608
Profiestas				500	15.000	180.000
Revisado				222	6.667	80.000
Gasolina (promedio)				25.000	750.000	9.000.000
Conductor (promedio)				22.000	660.000	7.920.000
Parqueadero				3.000	90.000	1.080.000
Batería				556	16.667	200.000
Mantenimiento				3.083	92.500	1.110.000
Llantas				694	20.834	250.000
Lujos				667	20.000	240.000
Impuestos				250	7.500	90.000
TOTAL EGRESOS				\$66.131	\$1.983.986	\$23.807.224

Fuente: Autoras del proyecto

De esta manera se identifican los ingresos y egresos de los vehículos automóviles, de la Cooperativa Cootraserpic Ltda, teniendo en cuenta la información suministrada por los propietarios de los vehículos y al sondeo realizado entre los conductores, permitiendo identificar el valor promedios de ingresos y egresos.

4.4 CLASIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS COSTOS OPERACIONALES DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES COLECTIVOS DE COOTRASERPIC LTDA

Teniendo en cuenta que el producto ofrecido es un servicio que es el transporte público de pasajeros y el medio por el cual se ofrece este servicio es el automóvil afiliado a la cooperativa Cootraserpic Ltda, definido como un bien intangible, requiere de una análisis minucioso para la determinación de sus costos, de tal manera que la realización del estado de costo sea una herramienta fácil, útil y aplicable para sus propietarios.

Por lo tanto se realizó una clasificación basado en los siguientes parámetros:

Clasificación por su función. Costo de producción en caso por ser servicio se habla de Costos de operación.

Costo de operación: son los que se generan en el proceso de generar el servicio (transporte) brindado.

Gasto de administración. Se originan en el área administrativa, relacionados con la dirección y manejo de las operaciones generales del servicio a ofrecer

Gastos financieros. Se originan por la obtención de recursos monetarios o crediticios ajenos.

Por su identificación. Costos directos. Son aquellos que se pueden identificar o cuantificar plenamente con los servicios ofrecidos (transporte). Varían de acuerdo al número de servicios.

Costos indirectos: Son aquellos que se requieren para poder prestar el servicio pero no están dentro del servicio.

Gastos indirectos. Son las erogaciones que no se pueden identificar o cuantificar plenamente con los servicios o áreas específicas. No varían de manera proporcional con el número de servicios que se ofrecen.

Cuadro 7. Clasificación de los costos de los vehículos de Cootraserpic Ltda.

CUENTA	CLASIFICACIÓN
Costos	
SOAT	Costos directos
Seguros Contra-Extra	Costos directos
Sostenimiento	Gastos Indirecto
Planillas	Costos directo
Profiestas	Gastos Indirecto

Revisado	Costos directos
Gasolina (promedio)	Costos directos
Conductor (promedio)	Costos directos
Parqueadero	Costos indirectos
Batería	Costos directos
Mantenimiento	Costos directos
Llantas	Costos directos
Accesorios	Costos indirectos
Impuestos	Costos indirectos
TOTAL EGRESOS	
Fuente autoras del proyecto	

4.4.1 Hojas de costos para los vehículos de la cooperativa Cootraserpic Ltda.

Documento que se utiliza en las empresas para controlar los costos en los que se incurren en el desarrollo del objeto social.

Cuadro 8. Modelo hoja de costos de los vehículos automóviles afiliados a Cootraserpic Ltda.

AUTOMOVIL AFILIADO A COOTRASERPIC LTDA			
Nombre:	Número Interno:		
Mes:	Placa:		
COSTOS			
Costos directos			
Gasolina (promedio)			
Conductor	\$		
Batería	\$		
Mantenimiento	\$		
Llantas	\$		
Revisado			
Seguros Contra-Extra			
SOAT	\$		
Planillas	\$		
Total Costos Directos	\$		
Costos indirectos	\$		
Parqueadero	\$		
Accesorios	\$		
Impuestos	\$		
Total Costos Indirectos		\$	
TOTAL COSTOS			\$
Fuente: Autoras del proyecto			

4.4.2 Estado de costos mensual de los vehículos automóviles colectivo de la cooperativa Cootranserpic Ltda. Su elaboración consiste en que se incluya además de los datos generales tales como: los costos directos e indirectos, así como los gastos en los que incurre los vehículos automóviles, afiliados a Cootraserpic Ltda de la ciudad de Ocaña.

Cuadro 9. Estado de costos mensual de los automóviles de la Cooperativa Cootraserpic Ltda.

COSTOS	Valor	Subtotal	Total
Costos directos			
Gasolina (promedio)	\$ 750.000		
Conductor	\$ 660.000		
Batería	\$ 16.667		
Mantenimiento	\$ 92.500		
Llantas	\$ 20.884		
Revisado	\$ 6.607		
Seguros Contra-Extra	\$ 20.884		
SOAT	\$ 28.884		
Planillas	\$ 195.000		
Total Costos Directos		<u>\$ 1.791.486</u>	
Costos indirectos			
Parqueadero	\$ 90.000		
Accesorios	\$ 20.000		
Impuestos	\$ 7.500		
Total Costos Indirectos		<u>\$ 117.500</u>	
TOTAL COSTOS			<u>\$ 1.908.986</u>
GASTOS			
Sostenimiento	\$ 60.000		
Pro fiestas	\$ 15.000		
Total gastos		<u>\$ 75.000</u>	
TOTAL COSTOS Y GASTOS			<u>\$ 1.983.986</u>
Fuente: Autoras del proyecto			

De esta manera están representados los costos y gastos de los vehículos automóviles de Cootraserpic Ltda.

Cuadro 10. Rentabilidad mensual de los vehículos automóviles de Coostraserpic Ltda.

Detalles	Ingresos	Egresos	Saldo
Ingresos			
Total Ingresos	\$2.566.050		
Egresos			
Total costos y gastos		<u>\$1.983.986</u>	
TOTAL			<u>\$582.064</u>
Fuente: Autoras del proyecto			

4.5. CALCULO DE LA RENTABILIDAD DE LA COOPERATIVA COOTRASERPIC MEDIANTE LA APLICACIÓN DE LOS INDICADORES DE RENTABILIDAD

4.5.1. Indicadores financieros. Las razones o indicadores financieros son el producto de establecer resultados numéricos basados en relacionar dos cifras o cuentas bien sea del Balance General y/o del Estado de Pérdidas y Ganancias.

Los resultados así obtenidos por si solos no tienen mayor significado; sólo cuando los relacionamos unos con otros y los comparamos con los de años anteriores o con los de empresas del mismo sector y a su vez el analista se preocupa por conocer a fondo la operación de la compañía, podemos obtener resultados más significativos y sacar conclusiones sobre la real situación financiera de una empresa. Adicionalmente, nos permiten calcular indicadores promedio de empresas del mismo sector, para emitir un diagnóstico financiero y determinar tendencias que nos son útiles en las proyecciones financieras³².

Para conocer la rentabilidad de la Cooperativa Coostraserpic se utilizarán los indicadores de rentabilidad sirven para medir la efectividad de la administración de la organización para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa (rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo total).

³²GARCIA, Colín. Contabilidad: Contabilidad de Costos. [En línea]. [Citado mayo de 2008] Disponible en internet: <<http://www.ingenieria.unam.mx/~materiafc/CCostos.html>>

ESTADO DE RESULTADO
ENERO 1 A DICIEMBRE 31 DE 2013

INGRESOS OPERACIONALES		80.163.250
Planillas	61.231.500	
Afiliaciones	2.973.250	
Venta de Cupos	5.750.000	
Sostenimiento	10.208.500	
MENOS: GASTOS DE ADMINISTRACION		76.615.873
Gastos de Personal	9.649.200	
Sueldos	7.074.000	
Auxilio de Transporte	846.000	
Prestaciones Laborales	1.729.200	
Arriendo Casa de la Oficina	3.600.000	
Arriendo Local el Dorado	1.210.000	
Asesorías	3.520.000	
Fotocopias, útiles y papelería	2.964.202	
servicios Públicos	2.093.510	
Teléfono	2.093.510	
Bonificaciones despachadores	16.770.000	
Bonificación Auxiliar	2.000.000	
Bonificación Gerente	3.240.000	
Útiles de aseo y cafetería	1.690.548	
Donaciones	610.000	
Transporte y mensajería	1.267.107	
Gastos de Asamblea	756.000	
Mantenimiento de Equipos y Locales	219.000	
Publicidad	1.870.000	
Gastos Legales	331.800	
Reuniones y Conferencias	137.500	
Fiestas Conductores	6.000.000	
Seguros Obligatorios	3.743.500	
Servicios Temporales	220.000	
Diversos	14.723.506	
UTILIDAD OPERACIONAL		3.547.377
MAS: INGRESOS NO OPERACIONALES		18.830.339
Arriendo de casa	1.800.000	
Seguros Obligatorios	4.481.700	
Multas y sanciones	355.000	
Pago para despachadores	5.566.500	

Ahorros		5.566.500	
Donación Ing. Ciro		1.000.000	
Intereses Cuenta de ahorro		<u>60.639</u>	
MENOS: GASTOS NO OPERACIONALES			1.296.930
Financieros		<u>1.296.930</u>	
Intereses	<u>1.296.930</u>		
EXCEDENTES DEL EJERCICIO			<u>21.080.786</u>

Fuente: Cootraserpic Ltda.

BALANCE GENERAL
A DICIEMBRE 31 DE 2013

ACTIVO		
DISPONIBLE		2.042.026
Caja	284.950	
Bancos	<u>1.757.076</u>	
CUENTAS POR COBRAR		54.597.488
Cuentas por Cobrar a Asociados	<u>54.597.488</u>	
PROPIDADES, PLANTA Y EQUIPO		51.653.349
Terrenos	45.000.000	
Equipos de oficina	4.413.349	
Equipo de Computo	<u>2.240.000</u>	
TOTAL ACTIVOS		<u>108.292.863</u>
PASIVOS		
OBLIGACIONES LABORALES		652.550
Cesantías	<u>652.550</u>	
CUENTAS POR PAGAR		4.500.000
Servicios de asesorías legales	<u>4.500.000</u>	
TOTAL PASIVOS		5.152.550
PATRIMONIO		
CAPITAL SOCIAL		65.750.480
Aportes Sociales	<u>65.750.480</u>	
RESULTADO DEL EJERCICIO		21.080.786
Excedentes del Ejercicio	<u>21.080.786</u>	
RESULTADO DE EJERCICIOS ANTERIORES		16.309.047
Excedentes	<u>16.309.047</u>	
TOTAL PATRIMONIO		<u>103.140.313</u>
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		<u>108.292.863</u>

Fuente: Cootraserpic Ltda.

4.5.2. Rentabilidad del patrimonio

$$\text{Rentabilidad del patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$$

$$\text{Rentabilidad del patrimonio} = \frac{21.080.786}{103.140.312} = 0,20\% = 20,4\%$$

El indicador de rentabilidad del patrimonio es del 20.4%, indica que el patrimonio que tiene la cooperativa Cootraserpic Ltda., es generando una utilidad del 20.4%, es un resultado positivo, es decir, que la cooperativa ha realizado una buena labor en relación a lo invertido con el desarrollo de su objeto social pero podría mejorar esta rentabilidad mediante la implementación de estrategias de mejoramiento.

Margen Operacional

$$\text{Margen Operacional de Utilidad} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas Netas}}$$

$$\text{Margen Operacional de Utilidad} = \frac{18.830.339}{80.163.250} = 0,23\% = 23\%$$

Se pudo observar que la cooperativa Cootraserpic Ltda., en el 2013 generó una utilidad operacional del 23%, por lo anterior se evidencia un buen manejo de la misma por el movimiento generado de los ingresos.

Margen Bruto De Utilidad.

$$\text{Margen Bruto de Utilidad} = \frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas Netas}}$$

$$\text{Margen Bruto de Utilidad} = \frac{76.615.873}{80.163.250} = 0,95\% = 95\%$$

El resultado indica que la utilidad bruta obtenida en el 2013 después de descontar los gastos de administración fue del 95% teniendo en cuenta que la Cooperativa brinda servicios, porque se puede observar que a pesar de los gastos administrativos, su impacto sobre la utilidad es bastante significativo.

Margen Neto de Utilidad.

$$\text{Margen Neto de Utilidad} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas Netas}}$$

$$\text{Margen Neto de Utilidad} = \frac{21.080.786}{80.163.250} = 0,26\% = 26,2\%$$

Este resultado indica que la utilidad neta obtenida en el 2013 sobre las ventas fue del 26.2%, observándose que a pesar del descuento de todas las deducciones es un porcentaje que le permite a la cooperativa identificar el beneficio que se ha obtenido.

Realizando una análisis de los indicadores de rentabilidad de la Cooperativa Cootraserpic Ltda., se puede determinar que la cooperativa es una organización rentable, pero que con implementación de estrategias financieras estos indicadores pueden mejorar.

5. CONCLUSIONES

Determinar la rentabilidad de un producto o servicio representa en pequeña escala saber si la empresa está cumpliendo con los objetivos para los cuales ha sido creada: generar utilidad para los asociados. Además, representa si las estrategias, planes y acciones que la gerencia está siguiendo son correctos o no y en consiguiente realizar los ajustes necesarios que corrijan el problema.

La mayoría de los vehículos son conducidos por los propietarios representados en un 83% y el 17% restante tiene un conductor contratado por el mismo propietario, los automóviles trabajan 4 rutas, el ingreso recibido por los vehículos va de acuerdo al número de viajes o recorridos que realicen, sin embargo en promedio el ingreso corresponde al \$85.535 diarios, siempre y cuando realicen el recorrido promedio de 12 viajes sin interrupciones.

Los asociados y propietarios de los vehículos afiliados a la cooperativa Cootraserpic Ltda., no tienen identificado en forma clara y exacta los ingresos y egresos generados de la prestación del servicio de transporte. Por ende no hacen una clasificación de sus costos y gastos, para determinar la causalidad de los mismos y la importancia que tienen dentro del trabajo que realizan.

De igual manera no se cuenta con una hoja de costos y un estudio del mismo que le permitan identificar la cantidad en pesos y en descripción los costos y gastos que generan la actividad transportadora.

Así mismo tampoco se conoce la rentabilidad generada por la prestación del servicio, lo que no les permite saber si realmente la actividad desarrollada es productiva. Por lo que basados en los resultados arrojados en el estado de rentabilidad se pudo identificar que la utilidad líquidas de los vehículos es de \$582.064.

6. RECOMENDACIONES

Realizar semestralmente un análisis al diagnóstico situacional realizado con el fin de mejorar los hallazgos encontrados y maximizar la productividad de la empresa.

En cuanto a los ingresos la gerencia debe mejorar las políticas de los recorridos con el fin de que los taxistas logren alcanzar el promedio de viajes, con el fin de generar buenos dividendos para los conductores y sus propietarios.

Capacitar a los propietarios de los vehículos que operan en la entidad con el fin de que éstos comiencen a clasificar sus gastos de manera adecuada y así determinen si es rentable tener y mantener los vehículos de transporte público.

Implementar en la cooperativa indicadores financieros trimestrales en aras de obtener la rentabilidad de los mismos y con ello tomar decisiones favorables para la empresa.

BIBLIOGRAFÍA

AREVALO A., Joneiro. Propuesta para la elaboración de un manual de sanciones para conductores de la Cooperativa de Transportadores Hacaritama Ltda., de la ciudad de Ocaña. Ocaña: UFPS. 2001, p. 45

COLOMBIA. Constitución Política de Colombia, Santa Fé de Bogotá 1.991.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1314 de 2009 (13 de julio de 2009). Por la cual se regulan los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia, se señalan las autoridades competentes, el procedimiento para su expedición y se determinan las entidades responsables de vigilar su cumplimiento. Diario Oficial Bogotá, F, C., No 47.409. 10p.

COOTRASERPIC LTDA. Estudio de reestructuración de ruta. Ocaña 2012

CHAMBERGO, Isidro, Sistema de Costos. Diseño e Implementación en las empresas de servicios, industriales y comerciales, 2 ed México 2012 600 páginas.

QUINTERO Angarita Margit Yalixa. Entrevista, Secretaria General Cootraserpic Ltda, 14 de marzo de 2013

GARCIA QUINTERO, Martha Fernanda. Investigación de mercados para determinar el grado de aceptación de la ampliación de ruta de la cooperativa de transportadores de servicio publico integrado para el bien de la comunidad Cootrasepic Ltda. Ocaña: UFPS. 2006, p. 31.

LEON CASTILLA, Ángela Samira. Estudio de factibilidad para la creación de una cooperativa de productos artesanales de caña flecha en Ocaña, que mejore la calidad de vida de las madres cabezas de hogar. Ocaña UFPSO 2007.

RUEDA, Eliana. Entrevista profesional oficina Generación de Empleo, Alcaldía Municipal de Ocaña, octubre 8 de 2013. p. 1 de 5.

REFERENCIAS DOCUMENTALES ELECTRONICAS

CONTABILIDAD DE COSTOS. Actualizado mayo 2009. Disponible en internet: (<http://www.ingenieria.unam.mx/~materiafc/CCostos.html>).

FUNDACIÒN UNIVERSITARIO ANDULZA INCA. TEORÌA DE COSTOS. Málaga 2007. Disponible en internet: (<http://www.eumed.net/libros/2008b/408/costos%20operacionales.htm>)

GARCIA, Colín. Contabilidad: Contabilidad de Costos. [En línea]. [Citado mayo de 2008] Disponible en internet: <<http://www.ingenieria.unam.mx/~materiafc/CCostos.html>>

SECTOR INDUSTRIAL, COMERCIAL Y DE SERVICIOS. Bogotá 16 de noviembre de 2004. Disponible en internet: (http://www.navactiva.com/es/asesoria/empresas-comerciales-industriales-y-de-servicios_18227)

SECRETARIA DEL SENADO. Historia de la Contabilidad de Costos en Colombia. [En línea]. Actualizado [Febrero 2 de 2009]. Disponible en internet En: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2009/ley_1314_2009.html p. 1 de 7.

UNAM. Contabilidad de costos. [En línea]. Actualizado mayo 2009. Disponible en internet En: [<http://www.ingenieria.unam.mx/~materiafc/CCostos.html>]. p. 1 de 5.

ANEXOS

Anexo A. Listado De Asociados Cootraserpic Ltda

NUMERO INTERNO	NOMBRES Y APELLIDOS	TELEFONO
00	Edna Margarita Trigos Serrano	3202066991
01	Aura Diva Noriega	5690190
02	Gladys Álvarez Duran	3134551463
03	Luis Orlando Bonilla	
04	Albeiro Sánchez Jaime	
05	Yesid Carrascal Montejo	3202092894
06	Eduin León Trigos	
07	Pascual Sandoval	
08	Aidee Maria Fuentes Lobo	3202765118
09	Carlos Alvarez Lopez	
10	Lisandro Molina Pérez	
11	Dima Jalecci Parada	3214638378
12	Ramón Salazar Álvarez	
13	Richard Alfonso Mejía	
14	Mary Luz Rivero Toro	
15	Denis del Carmen García	
16	Ana Isabel García	
17	Oscar Emiro Rodríguez Galván	
18	Hernando Navarro	3185783669
19	Francelina Landazabal	
20	Edgar García Navarro	
21	María del Carmen o Aleiro carrascal	
22	Said León Dodino	
23	Marlon Rafael Dodino Rincón	
24	Yesir Carrascal Montejo	
25	Nayip Ruedas	
26	Elieser Ibáñez	
27	Julio Enrique Sarabia	
28	Héctor Jácome Meneses	
29	Jesús Roberto Clavijo	
30	Yeison Yair Quintero	
31	Francisco Arévalo Franco	
32	Silfredo Domínguez Vergel	
33	Jhony Ruedas	
34	Gladys Janeth Picon	
35	Wilson Trillos Bayona	

36	Enith Johana Galviz	
37	Danilo Vergel	
38	Willintong Hernández	
39	Dima Jalecci Parada trigos	
40	Rosy Dacely Acosta	
41	Yanela León Trigos	

Anexo B. Encuesta Dirigida A Los Propietarios De Los Vehículos Automóviles De La Modalidad Individual Y Colectivo De La Cooperativa De Transportadores Cootraserpic Ltda Universidad Francisco De Paula Santander Ocaña

Objetivo: Conocer aspectos relacionados con el sistema de trabajo y los ingresos y egresos producidos del servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Ocaña.

1- ¿Qué modelo y marca de vehículo posee usted?

Marca _____ Modelo _____

2- ¿Usted maneja el vehículo o tiene conductor?

Propietario y conduce _____

Tiene conductor _____

3- ¿Cuántos viajes diarios realiza?

4- ¿Conoce con exactitud cuáles son los gastos que debe pagar en la cooperativa y en qué tiempo?

Sí _____ No _____

5- ¿Conoce cuáles son los costos en que incurre para mantener el vehículo trabajando normalmente?

Sí _____ No _____

Cuales son: _____

6- ¿Qué combustible utiliza, con qué frecuencia en que cantidad y cuál es el valor a pagar?

Combustible _____ Frecuencia _____ Cantidad _____ Valor _____

7. ¿Cuánto le cuesta el cambio de la batería del vehículo y con qué frecuencia lo realiza?

8. ¿Cada cuánto le hace mantenimiento (cambio de aceite, filtros, mecánico) al vehículo y qué costo tiene?

9. ¿Qué ingresos brutos obtiene del vehículo diariamente?

10. ¿Cuánto paga por parqueadero diario?

11. Haga una lista de los otros costos en los que incurre como propietario del vehículo.

12. ¿Realiza usted los cálculos para conocer la rentabilidad de la actividad realizada con el vehículo?

Sí _____ No _____ ¿Por qué? _____

13. ¿Considera usted que las rutas, son estratégicas?

Sí _____ No _____ ¿Por qué? _____

14. ¿Cree usted que deberían existir nuevas rutas?

Sí _____ No _____ ¿Por qué? _____

¿Cómo Cuáles?

15. ¿Cuál cree usted que es la rentabilidad de su vehículo? _____

OBSEVACIONES
