



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**La caja común y su impacto financiero en los socios de la empresa de
transporte Victoria S.A cantón Quito período 2018-2020.**

**Trabajo de Titulación para optar al título de Licenciada en Contabilidad y
Auditoría**

Autor:

Oñate Rosero, Katherin Ximena

Tutor:

Msc. Otto Eulogio Arellano Cepeda

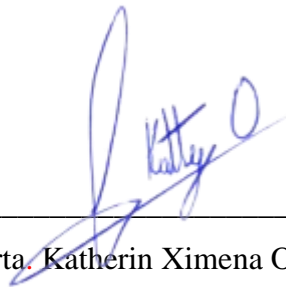
Riobamba, Ecuador. 2023

DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, Katherin Ximena Oñate Rosero, con cédula de ciudadanía 0604852426 autora del trabajo de investigación titulado: **La caja común y su impacto financiero en los socios de la empresa de transporte Victoria S.A cantón Quito período 2018-2020**, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor (a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, 16 de octubre del 2023



Srta. Katherin Ximena Oñate Rosero
C.I: 0604852426

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Quien suscribe, **Otto Eulogio Arellano Cepeda** catedrático adscrito a la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado: **La caja común y su impacto financiero en los socios de la empresa de transporte Victoria S.A cantón Quito período 2018-2020**, bajo la autoría de Katherin Ximena Oñate Rosero; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 11 días del mes de octubre de 2023.



Msc. Otto Eulogio Arellano Cepeda

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **LA CAJA COMÚN Y SU IMPACTO FINANCIERO EN LOS SOCIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE VICTORIA S.A CANTÓN QUITO PERÍODO 2018-2020**, presentado por Katherin Ximena Oñate Rosero, con cédula de identidad número 0604852426, bajo la tutoría de Msc. Otto Eulogio Arellano Cepeda; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 20 días del mes de octubre del 2023.

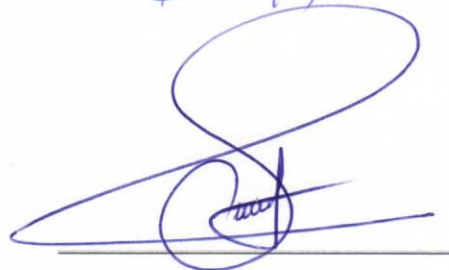
Presidente del Tribunal de Grado
Msc. Eduardo Dávalos



Miembro del Tribunal de Grado
Msc. Gabith Quispe



Miembro del Tribunal de Grado
Msc. Jhonny Coronel



CERTIFICADO ANTIPLAGIO

CERTIFICACIÓN

Que, **OÑATE ROSERO KATHERIN XIMENA** con CC: **0604852426**, estudiante de la Carrera **CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**, Facultad de **CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado **"LA CAJA COMÚN Y SU IMPACTO FINANCIERO EN LOS SOCIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE VICTORIA S.A CANTÓN QUITO PERÍODO 2018-2020."**, cumple con el 6 % (Seis por ciento), de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 03 de agosto de 2023



Msc. Otto Arellano Cepeda PhD
TUTOR

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación va dedicado para las personas más importantes e incondicionales, mis padres Ximena y Wilson, los cuales son el pilar fundamental de mi vida. Cada uno de mis logros siempre será dedicado a ellos debido a que todo es gracias a su amor, apoyo, confianza, consejos, motivación y compañía durante cada una de las etapas de mi vida.

Katherin Ximena Oñate Rosero

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por todas las bendiciones recibidas, especialmente por darme la fortaleza necesaria para cada día luchar por mis sueños.

Agradezco a la Universidad Nacional de Chimborazo, por abrirme las puertas para recibir mi formación académica, los retos del camino universitario han sido pilar fundamental para mi crecimiento personal y profesional.

Agradezco a cada uno de los profesores de la Universidad Nacional de Chimborazo que participaron en mi formación profesional, gracias por compartir todos sus conocimientos con nosotros, por enseñarme a amar la carrera y por ayudarme a desarrollar todo mi potencial.

Agradezco a mi madre por: su infinito amor, apoyo y compañía, ser el consuelo de mis lágrimas, darme su confianza, brindarme día a día consejos, gracias infinitas por tanta sabiduría y sobre todo gracias por convertirme en el ser humano que soy.

Agradezco a mi padre por enseñarme otro lenguaje del amor, en donde no hace falta palabras para sentir su amor y apoyo incondicional, gracias por enseñarme que el amor se demuestra en hechos y no solo en palabras.

Agradezco a mi hermano Cristhian, por ser mi compañero de mi vida, gracias por convertirte en el mejor ejemplo que puedo tener.

Agradezco a mis tíos Víctor Hugo y Juan Carlos, por ser un apoyo fundamental en mi vida, gracias por cada uno de sus consejos y por ser grandes referentes.

Agradezco especialmente a mi tutor el Msc. Otto Arellano por su ayuda y guía en este proyecto de investigación.

Agradezco a toda mi familia, ya que cada uno de ellos me han apoyado y motivado en este largo camino.

Katherin Ximena Oñate Rosero

ÍNDICE GENERAL:

DECLARATORIA DE AUTORÍA.....	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR.....	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA.....	
AGRADECIMIENTO.....	
RESUMEN.....	
ABSTRACT	
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	14
1.1 Introducción.....	14
1.2 Planteamiento del Problema	16
1.2.1 Formulación del problema	19
1.3 Justificación del problema	19
1.4 Objetivos.....	21
1.4.1 General.....	21
1.4.2 Específicos	21
1.5 Hipótesis	21
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	22
2.1. Estado del Arte.....	22
2.2. Fundamentación Teórica.....	23
2.2.1. Compañía Anónima De Transportes Urbanos Victoria (CATUV).....	24
2.2.2. Sistema de Caja Común	31
2.2.3. Impacto Financiero.....	37
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	39
3.1. Método	39

3.2.	Tipo de investigación.....	39
3.3.	Diseño	39
3.5.	Nivel de investigación	40
3.6.	Población y muestra.....	40
3.7.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	42
3.8.	Técnicas de Procesamiento e Interpretación de Datos.....	43
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN		44
4.1.	Metodología de reparto de ingresos de la Caja Común	44
4.1.1.	Cálculo de factores de Caja Común por Flota	44
4.1.2.	Cálculo de los ingresos por unidad vehicular	46
4.1.3.	Consolidación de la información en la CHECK DE PAGO	48
4.2.	Determinación financiera de la rentabilidad de los socios una vez que los ingresos y gastos comunes estén distribuidos.	49
4.2.1.	Gastos comunes por concepto de caja común.....	49
4.2.2.	Costos y gastos incurridos de las unidades de transporte en el período 2018-2020 52	
4.2.3.	Análisis de la rentabilidad de los socios.....	56
4.2.4.	Análisis comparativo de la rentabilidad en el período 2018-2020.....	59
4.3.	Resultados de la entrevista aplicada a la contadora de la Compañía Victoria.....	61
4.4.	Comprobación de Hipótesis	64
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		65
BIBLIOGRAFÍA		67
ANEXOS		70

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Porcentaje de demanda energética primaria por sector 2010 - 2013.....	18
Tabla 2. Información Documental del sistema de caja común de la Compañía de Transporte Victoria S.A.....	41
Tabla 3. Rutas que cubre la Compañía de Transporte.....	44
Tabla 4. Factores para el cálculo de valores de la Caja Común por Flota.....	44
Tabla 5. Elementos del Reporte Diario de Ingresos contabilizados por Caja Común.....	46
Tabla 6. Porcentajes de unidades que están sobre y bajo el rango del promedio.....	47
Tabla 7. Porcentaje de Penalización para las unidades que están sobre y bajo del rango promedio.....	48
Tabla 8. Elementos del Check de pago entregado a los accionistas.....	48
Tabla 9. Rubros de los gastos Administrativos de la Compañía de Transporte CATUV ...	50
Tabla 10. Cálculo de la cuota administrativa	50
Tabla 11. Cálculo de la cuota individual que deben aportar los socios para los gastos de administración	51
Tabla 12. Valor total de las cuotas para los gastos de administración	51
Tabla 13. Costos y gastos incurridos de las unidades de transporte en el período 2018-2020	52
Tabla 14. Determinación del valor porcentual de los costos y gastos incurridos de las unidades de transporte	54
Tabla 15. Análisis de la rentabilidad de los socios período 2018-2020	57
Tabla 16. Análisis comparativo de la rentabilidad en el período 2018-2020.....	59
Tabla 17. Cambios en áreas de la compañía para adaptarse al sistema.....	61
Tabla 18. Resultados de la prueba t Student.....	64

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organigrama Compañía CATUV antes de la implementación del Sistema de Caja Común	29
Figura 2. Organigrama Compañía CATUV después de la implementación del Sistema de Caja Común	30
Figura 3. Flujo de procesos para el manejo del sistema	34
Figura 4. Obligaciones adquiridas por los socios año 2018	54
Figura 5. Obligaciones adquiridas por los socios año 2019	55
Figura 6. Obligaciones adquiridas por los socios año 2020	56

RESUMEN

Este trabajo de investigación se elaboró con el objetivo de evaluar la caja común y su impacto financiero en los socios de la empresa de transporte Victoria S.A cantón Quito período 2018-2020. Para lo cual se trabajó con el método analítico ya que pretende analizar el comportamiento financiero del sistema de caja común, es de carácter descriptivo al explicar la metodología de distribución y reparto de ingresos, además utilizó las técnicas: entrevista e investigación documental, para lo cual los instrumentos usados fueron: la guía de entrevista aplicada a la contadora de la empresa y la guía de análisis documental para el análisis del reglamento del sistema de caja común y los reportes financieros. Se consideró una población de 55 socios de la Compañía de Transporte Victoria, ubicado en el Cantón - Quito. Los principales resultados fueron: el reparto de los ingresos en base al número de vueltas y kilómetros recorridos de las unidades de transporte son equitativos de acuerdo a la metodología de gestión administrativa; las obligaciones de los socios están relacionados con los gastos de funcionalidad y operación de cada unidad vehicular, además de los gastos de administración; el margen operacional en promedio alcanza un 16,94% en tres años; observándose una reducción en 10 puntos porcentuales en el año 2020 como consecuencia de la pandemia, por tanto se considera que la rentabilidad de los socios sin condiciones externas se sitúa en un promedio de 20,29% es decir una quinta parte sobre los ingresos generados; la estructura organizacional fue ajustada considerando la Regla Técnica 001:2013 del DM-Quito, cumpliendo los parámetros de calidad del servicio establecidos en la Ordenanza 017. Se concluye, que la implementación del sistema de caja común tuvo afectaciones en el ámbito administrativo, financiero y operativo, por el cambio de modelo de recaudación, distribución, liquidación y reparto de los ingresos generados.

Palabras clave: caja común, socios, impacto financiero, rentabilidad, metodología de gestión administrativa, transporte.

ABSTRACT

This research work was prepared with the objective of evaluating the common box and its financial impact on the partners of the transport company Victoria S.A, Quito city, period 2018-2020. For which the analytical method was used since it intends to analyze the financial behavior of the common cash system, it is of a descriptive nature when explaining the methodology of distribution and distribution of income, it also used the techniques: interview and documentary research, for which the instruments used were: the interview guide applied to the company's accountant and the documentary analysis guide for the analysis of the regulation of the common cash system and financial reports. A population of 55 members of the Victoria Transportation Company, located in the Quito- City, was considered. The main results were: the distribution of income based on the number of laps and kilometers traveled by the transport units are equitable according to the administrative management methodology; The obligations of the partners are related to the functionality and operation expenses of each vehicle unit, in addition to the administration expenses; the average operating margin reaches 16.94% in three years; Observing a reduction of 10 percentage points in the year 2020 as a consequence of the pandemic, therefore it is considered that the profitability of the partners without external conditions stands at an average of 20.29%, that is, one fifth of the income generated; the organizational structure was adjusted considering Technical Rule 001:2013 of DM-Quito, complying with the service quality parameters established in Ordinance 017. It is concluded that the implementation of the common cash system had effects in the administrative, financial, and operational, due to the change in the model of collection, distribution, liquidation, and distribution of the income generated.

Keywords: common fund, partners, financial impact, profitability, administrative management methodology, transportation.



Firmado electrónicamente por:
DIANA CAROLINA
CHAVEZ GUZMAN

Reviewed by:

Lcda. Diana Chávez

ENGLISH PROFESSOR

C.C. 065003795-5

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.

1.1 Introducción

El sistema de transporte es “el motor de la movilidad, gracias a él la población puede trasladarse en la ciudad” (Mafla, 2012, p.54), de tal manera que se puedan realizar todo tipo de actividades de carácter personal, profesional, gubernamental, festiva, económica, etc. Sin embargo, la movilidad al ser un eje primordial en la vida de la población, ha presentado siempre problemas en su organización, el servicio de transporte en Ecuador presentó problemas en su organización por lo cual el gobierno a través de sus municipalidades ejerció acciones para regularlo, en este caso el Distrito Metropolitano de Quito en base a sus facultes asignadas instauró de manera obligatoria la gestión centralizada por caja común de las operadoras de transporte desde el año 2013 para así mejorar “la eficiencia en el servicio, disminuir los costos de operación y las disputas por rutas y pasajeros” (Villa et al., 2018, p.9) .

La Compañía Victoria S.A para cumplir con lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en su Disposición Transitoria Decimotercera y la Ordenanza Municipal No. 194, implementó el modelo de gestión de Caja Común como sistema de recaudo y reparto desde el año 2018; por tanto sus socios renunciaron a su derecho de cobrar en forma individual y directa los pasajes que generen cada una de sus unidades de transporte, cualquier cambio tan radical en la administración de los fondos de la empresa provoca un impacto financiero en el rendimiento financiero, en base a ello se justifica la necesidad de realizar un análisis de como este sistema modificó la estructura de administrativa, financiera y operativa, finalmente se busca determinar si los resultados obtenidos fueron los óptimos, ya que el objetivo de la aplicación de este modelo se basa en controlar los ingresos y mejorar la operación de la flota.

Por lo tanto, el objetivo general de la presente investigación fue: evaluar la caja común y su impacto financiero en los socios de la empresa de transporte Victoria S.A cantón Quito período 2018-2020, y los objetivos específicos fueron: analizar la metodología de gestión administrativa para el reparto de ingresos de la Caja Común y determinar financieramente la rentabilidad de los socios una vez que los ingresos y gastos comunes por concepto de caja común estén distribuidos.

Se utilizó el método Analítico al tomarse como base el análisis de las variables que componen el sistema de caja común, su aplicación y posterior comportamiento en la Empresa; la investigación fue de tipo documental, porque se revisaron documentos contables y normativos; su diseño fue no experimental, su nivel fue descriptivo porque se detallaron las características y el análisis de la población de estudio.

Los principales resultados fueron: el reparto de los ingresos en base al número de vueltas y kilómetros recorridos de las unidades de transporte, de manera equitativa de acuerdo a la metodología de gestión administrativa; las obligaciones de los socios están relacionadas con los gastos de funcionalidad y operación de cada unidad vehicular, además de los gastos de administración; el margen operacional en promedio alcanza un 16,94% en tres años; observándose una reducción en 10 puntos porcentuales en el año 2020 como consecuencia de la pandemia, por tanto se considera que la rentabilidad de los socios sin condiciones externas se sitúa en un promedio de 20,29% es decir una quinta parte sobre los ingresos generados; la estructura organizacional fue ajustada considerando la Regla Técnica 001:2013 del DM-Quito, cumpliendo los parámetros de calidad del servicio establecidos en la Ordenanza 017. Se concluye, que la implementación del sistema de caja común tuvo afectaciones en el ámbito administrativo, financiero y operativo, por el cambio de modelo de recaudación, distribución, liquidación y reparto de los ingresos generados.

El documento está organizado por capítulos, detallados a continuación:

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN: la problemática comprende el planteamiento y formulación del problema, justificación, objetivos e hipótesis.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO: El estado de arte que incluye las investigaciones previas y el marco teórico que incluye información de la Empresa Victoria S.A como sus antecedentes, objeto social, información general, el Modelo de gestión de Caja Común en la Compañía y la estructura organizacionales antes y después de la implementación de este sistema; luego se presentan conceptos, definiciones, generalidades y características relacionadas al Sistema de Caja Común y posteriormente al Impacto Financiero.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA: describe el método, diseño, tipo, enfoque y nivel de la investigación, población y muestra de estudio, técnicas e instrumentos utilizados para la recolección de la información; técnicas de análisis e interpretación de datos.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN: Los resultados muestran la información obtenida en base al análisis de reglamento y las normativas aplicables a este sistema de caja común, la entrevista aplicada a la Contadora de la Empresa y el análisis realizado a los reportes financieros de la Compañía de Transporte a través del Análisis de la Rentabilidad en base a Indicadores Financieros y la comparación de los períodos en base al método Horizontal, finalizando con la comprobación de hipótesis.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES: Finalmente se expone las conclusiones de la investigación que responden a los objetivos específicos propuestos y sus respectivas recomendaciones, dirigidas a una mejor gestión del sistema de Transporte en la ciudad de Quito.

1.2 Planteamiento del Problema

Según el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en su Diagnóstico de la Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial (PMOT, 2014):

La movilidad es uno de los aspectos fundamentales de la vida y desarrollo de los conglomerados urbanos que conlleva grandes complejidades y acarrea un sinnúmero de problemas sociales, económicos y ambientales que afectan la funcionalidad y en general el convivir de sus ciudadanos. Las soluciones definitivas están lejos de ser encontradas como fórmulas estándar de aplicación, por lo que son motivo de estudios y experimentaciones en todo el mundo. Para los gobiernos y de manera especial para las municipalidades, la movilidad se ha constituido en uno de los ejes de mayor preocupación por resolver, pues su situación es percibida de manera muy sensible por parte de los ciudadanos y los diferentes sectores sociales, profesionales y productivos, quienes exigen soluciones siempre inmediatas (p.3).

El transporte público es un sistema integral de medios de transporte que, mediante su uso, da solución a la necesidad de traslado de las personas de un lugar a otro para cumplir sus actividades diarias. El transporte incluye diversos medios de transporte tales como buses

urbanos, taxis, trolebuses, ferrocarriles, metrobuses, etc. Los buses urbanos son el medio transporte más utilizado para los desplazamientos dentro del Ecuador estos “según encuestas de movilidad realizadas por la Comunidad de Madrid para el Municipio de Quito se demuestra que el 73% de la población utiliza el transporte público como movilización diaria” (Celi, 2018, p.1). La movilidad en Quito se relaciona directamente al transporte urbano, que a su vez ha estado ligado al crecimiento de la ciudad, es decir al incremento de su población y su economía.

Actualmente el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPP) se articula con los siguientes subsistemas:

Transporte colectivo en rutas y frecuencias denominado Transporte Convencional; Transporte masivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (Bus Rapid Transit - BRT-) y buses alimentadores (Metrobús-Q); Metro de Quito; y Quito Cables; estos últimos en etapa de inducción, además el número de buses intracantoniales urbanos asciende a 2.840 unidades, integradas de la siguiente manera: Corredor Central Norte con 73; sistema Ecovía con 157; buses alimentadores con 620; Corredor Central Trolebús con 87 buses articulados más 80 unidades biarticuladas (167 en total); y, los buses convencionales privados con 1.823 (Quito Informa, 2017, párr. 2).

Debido a que la movilidad es un aspecto fundamental para la vida y desarrollo de las ciudades, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) “al ser una ciudad encerrada entre montañas y con posibilidades de expansión únicamente lineales, la movilidad es uno de los mayores problemas que limitan y afectan a la economía urbana, la seguridad vial y la calidad de vida de la población” (Celi, 2018, p.1) , convirtiéndose así el transporte en un elemento esencial para el bienestar de la población, sin embargo su organización ha presentado diversos problemas a través del tiempo como la denominada “guerra del centavo la cual es una competencia de todas las operadoras por conseguir pasajeros, paradas y arrancadas innecesarias que provocan contaminación ambiental” (Villa et al., 2018, p.2).

Según la información proporcionada por la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE, 2013) el transporte demanda un 49,06% en el año 2013 de la energía primaria total de Ecuador siendo así el sector con mayor demanda y crecimiento energético (tabla 1).

Tabla 1. *Porcentaje de demanda energética primaria por sector 2010 - 2013*

Año	Agro, Pesca, Minería	Comercial, servicio y Público	Construcción	Consumo propio	Industria	No Energético	Residencial	Transporte
2010	0.80%	3.42%	1.01%	12.68%	17.03%	2.88%	13.57%	48.61%
2011	0.80%	3.67%	1.12%	12.35%	17.05%	2.88%	12.76%	49.37%
2012	0.84%	3.73%	1.16%	12.12%	17.73%	2.98%	12.96%	48.49%
2013	0.89%	3.97%	1.14%	11.64%	18.24%	2.81%	12.25%	49.06%

Nota. Fuente: Organización Latinoamericana de Energía (OLADE,2013)

Además, la falta de comodidad a los usuarios por el irrespeto a la ley y a los recorridos que según datos de la Secretaría de Movilidad (2014) “el 50% de las rutas de los servicios convencionales no cumplen con los horarios ni las frecuencias establecida en los títulos habilitantes” (p. 12), “la falta de solidaridad para distribuir equitativamente los ingresos”, (Villa et al, 2018,p.2) el número elevado de siniestros por la pugna entre los transportistas por ganar pasajeros y el elevado costo operativo por el desgaste de frenos, llantas, etc; estos problemas y otros han desencadenado fuertes críticas a las operadoras de transporte.

Por lo cual, el gobierno ha intentado organizar a las operadoras de transporte a través de sus municipalidades ya que como lo menciona Demoraes, (2005) el Municipio de Quito es “el organismo responsable del transporte colectivo urbano e interparroquial, desde la expedición de Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito de 1993 que notifica las siguientes obligaciones: planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción” (p.60) esto lo ratifica el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de La República Del Ecuador, (2008) el cual establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal”, por lo cual en base a estas disposiciones el Distrito Metropolitano de Quito determinó que las operadoras de transporte urbano debían modificar el modelo de gestión simple por un modelo de gestión centralizada conocido como caja común.

Es así como, por medio de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en su disposición Decimotercera y complementariamente, la Ordenanza Municipal No. 194, en su Disposición Transitoria Tercera, se establece que las operadoras de transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional, con lo cual pretende mejorar la administración de los recursos, para que esta sea equitativa y centralizada dando lugar así a la mejora tanto administrativa como operativa, por lo que “en los años 2015 y 2016 se verificó un incremento en la implementación de la Caja común por parte de las operadoras de buses” (Paredes y Berbey, 2019, p.14).

Por lo tanto, la Empresa de Transporte Urbano Compañía Victoria, S.A implementó desde el año 2018 el modelo de caja común ya que debió acogerse a las disposiciones legales de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV, 2008) y la Ordenanza Municipal No. 194, debido a esta obligatoriedad con la que fue implementado este sistema existe un desconocimiento del impacto financiero ocasionado en los socios de la empresa a nivel estratégico, financiero y operativo, además se desea establecer cuáles son los cambios dados en la empresa de transporte al implementar este sistema de gestión haciendo énfasis en los cambios a nivel contable y financiero, para determinar cómo afectaron al rendimiento financiero y cómo funciona la metodología del sistema.

1.2.1 Formulación del problema

¿Cuál es el impacto financiero ocasionado por la implementación del sistema de caja común en los socios de la empresa de transporte urbano Compañía Victoria, S.A. ubicada en el cantón Quito, período 2018-2020?

Variable independiente: Caja común

Variable dependiente: Impacto Financiero

1.3 Justificación del problema

La Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria CATUV, es una compañía anónima comercial, cuya actividad económica es prestar el servicio de transporte urbano de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, y está sujeta entre otras, a las disposiciones

de la Ley de compañías, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y Ordenanzas del Municipio del DM-Quito.

Para cumplir con lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en su Disposición Transitoria Decimotercera que prevé que “las operadoras de transporte terrestre público de pasajeros deberán obligatoriamente instaurar y adaptar su sistema de operación al de caja común”, la Ordenanza Metropolitana No. 194 del 13 de marzo de 2012, que “establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización”, complementariamente a ello la Resolución No. 002-DIR-2014-ANT, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito en la cual expidió el “Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre”.

Por tanto, la empresa implementó el modelo de gestión por caja común desde el año 2018 para ello establecieron en primera instancia un Reglamento Interno de Aplicación del Modelo de Gestión de Caja Común el cual “regula las relaciones internas para cumplir con lo que exige el modelo de gestión de caja común, y se aplica para los operadores de la empresa” y aquí se establece que los socios renuncian a su derecho de cobrar en forma individual y directa los pasajes que generen cada una de las unidades de transporte, fundamentados en el Art. 11 del Código Civil, y aceptan el sistema de recaudo y reparto adoptado por la Compañía.

Por tanto, cuando existe un cambio tan importante en la administración financiera, es necesario y está más que justificado analizar sus implicaciones financieras, los cambios administrativos, operativos y financieros ocurridos por la implementación y sus afectaciones en la funcionalidad del negocio, este es el motor principal que guía a la investigación ya que permitió entender cómo funciona el sistema de caja común en una empresa de transporte, así como el comportamiento de los ingresos y gastos, y las variables que contribuyen en este modelo de gestión administrativa, además de un estudio comparativo de los resultados obtenidos en el período de análisis.

1.4 Objetivos

1.4.1 General

- Evaluar la caja común y su impacto financiero en los socios de la empresa de transporte Victoria S.A cantón Quito período 2018-2020.

1.4.2 Específicos

- Analizar la metodología de gestión administrativa para el reparto de ingresos de la Caja Común.
- Determinar financieramente la rentabilidad de los socios una vez que los ingresos y gastos comunes por concepto de caja común estén distribuidos.

1.5 Hipótesis

1.5.1. Hipótesis investigativa:

- **Hipótesis nula:** Los ingresos calculados bajo el sistema de caja común durante el período 2018-2020 no difieren de los ingresos generados sin el sistema de caja común.
- **Hipótesis alternativa:** Los ingresos calculados bajo el sistema de caja común durante el período 2018-2020 difieren de los ingresos generados sin el sistema de caja común.

1.5.2. Hipótesis Estadística:

- **H₀**= Ingresos sin caja común (ISCC) = Ingresos con caja común (ICC)
- **H₁**= Ingresos sin caja común (ISCC) ≠ Ingresos con caja común (ICC)

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.

2.1. Estado del Arte

Para la ejecución de la investigación, fue necesario indagar en trabajos previamente desarrollados, identificando el objetivo y conclusiones alcanzadas, puntualizadas a continuación:

Morillo et al, (2018) desarrolla la investigación con el objetivo de “plantear un modelo de caja común buscando la distribución equitativa de recursos de las cooperativas de transporte interprovincial en el año 2016”, concluye: “la aplicación del modelo de caja común se basa en la centralización de la gestión, administración operativa y financiera, considerando como fundamento a la equidad e igualdad como pilar del cooperativismo en el Ecuador” (p.22).

Villa et al, (2018) desarrolla el artículo con el objetivo de “determinar el nivel de aceptación que tienen los socios de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Urbanos Tungurahua”, concluye:

Existen puntos de opiniones totalmente diferenciadas entre la administración y los socios, es evidente que la Gestión Administrativa debe cambiar no el norte o sus objetivos, porque definitivamente todos aspiran mejorar sus ingresos; pero no con las actuales estrategias por lo cual la implementación de un sistema de caja común se justifica por la predisposición que tienen sus socios de adoptar un eficiente control en la Cooperativa y la renovación de herramientas Administrativas (p.17).

Fuenmayor y Avilés, (2016) desarrolla el trabajo de titulación con el objetivo de “Evaluar financiera y contablemente la gestión de la cooperativa de transporte Río Amazonas de la ciudad de Guayaquil para la implementación de un sistema de caja común”, concluye:

Existen opiniones diferentes acerca de la administración y el control en pagos que existen dentro de la cooperativa, el cual se basa en las encuestas, es evidente que el control y la administración debe cambiar acorde a la ley, con el fin de mejorar los ingresos, pero manteniéndose con la administración actual (p.68).

Pesantez et al, (2020) desarrolla el artículo con el objetivo de “diseñar una guía tributaria y contable sobre los ingresos y gastos en las compañías de transporte público de pasajeros de la ciudad de Cuenca que aplican el sistema de caja común”, concluye:

La mayoría de las compañías demuestran un manejo inadecuado en la distribución de los fondos de caja común de los socios, así como, en las políticas y procedimientos contables para el tratamiento de los ingresos con un plan de cuentas definido por lo cual la guía propuesta será útil para contadores de las empresas de transporte público de servicio urbano, para que apliquen un procedimiento estándar en las áreas contable y tributaria (p.646).

Cobo, (2017) desarrolla el trabajo de titulación con el objetivo de “proponer un modelo de gestión de caja común aplicado al transporte de pasajeros en la modalidad interprovincial, analizando la propuesta entregada por la Cooperativa de Transportes Occidentales a la Agencia Nacional de Tránsito, mejorando el nivel de eficiencia operativa”, concluye:

La aplicación de la caja común permite la distribución equitativa de los ingresos, ya sean estos determinados por ruta, por número de vueltas o por kilómetros de recorrido, se logra que la generación de utilidad de cada unidad productiva ya no sea para cada socio sino más bien se convierte en el promedio de viajes realizados entre todos, independientemente del recorrido que realizó su unidad de bus (p.61).

Por tanto, de acuerdo con las investigaciones, se puede identificar que no existen estudios relacionados de manera directa con la implantación del modelo de caja común en las empresas de servicio de transporte. Estos trabajos previos son solo diagnósticos previos muestran que el sistema de caja común posee una resistencia por parte de los socios y trabajadores de las empresas, sin embargo la única manera en que la implementación del sistema sea óptima es con la colaboración de cada de uno de los miembros involucrados en la empresa es decir: socios, trabajadores y administradores de las compañías de transporte.

2.2. Fundamentación Teórica

El concepto de caja común o también conocida como caja única tiene su origen en Europa con el cristianismo y el desarrollo de la idea de recolectar para luego dividir de forma equitativa, los bienes producidos entre los integrantes de la comunidad, para así cooperar

entre ellos y cubrir sus necesidades. “En lo posterior, este sistema se utilizaba en las actividades agrícolas, donde cada agricultor entregaba toda la cosecha a una organización, está la vendía y procedía a distribuir los ingresos obtenidos a toda la comunidad” (Pesantez et al., 2020, p. 626). A causa de estas atenuantes históricas y su adhesión como método de recaudación y distribución financiera dentro de una organización es este criterio adaptado para el sistema de transporte.

En Latinoamérica, el primer país que implemento el sistema de caja común fue el Salvador, luego lo hicieron Brasil, Argentina, Colombia y Uruguay, mientras que, en el caso de Ecuador la decisión de constituir una caja común para las operadoras de transporte público, nace de la decisión de modernizar el Estado, por lo tanto, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de Ecuador que se expidió en el año 2008 el cual instituye un cambio en la movilidad del transporte terrestre, mediante el establecimiento de un sistema caja común (Pesantez et al., 2020, p. 626).

Esta idea está basada en el cooperativismo y como mecanismo de mejora para el servicio de transporte en donde la premisa principal parte de la acumulación de un fondo en común donde la totalidad de ingresos percibidos por todos los agentes de la operadora se consolidan y se reparten de forma equitativa las ganancias o pérdidas de todos los integrantes de la compañía.

2.2.1. Compañía Anónima De Transportes Urbanos Victoria (CATUV)

2.2.1.1. Antecedentes

Se constituyó en la ciudad de Quito mediante escritura Pública Otorgada el 06 de Abril de 1981 e inscrita legalmente en el Registro Mercantil, con escritura del 18 de Marzo de 1987 del Notario Quinto del Cantón Quito e inscrita en el Registro Mercantil, el 13 de Mayo de 1987 y el 06 de octubre de 1995, ante el Décimo Séptimo del Cantón Quito, e inscrita el 17 de julio de 1996, se registra la reforma de y cambio de denominación social, el capital es de 45.904,00 equivalentes a 492 acciones ordinarias y nominativas de US\$12.00 cada una (Reglamento Interno de La Compañía Anónima de Transportes Urbano Victoria, 2000).

2.2.1.2. Objeto Social

Dentro de su objeto social se describe que la empresa se dedicará al Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito y aquellos lugares que los competentes organismos de tránsito lo autoricen.

2.2.1.3. Información general

La compañía se encuentra registrada en el Servicio de Rentas Internas con el número de Registro Único de Contribuyentes 1790502406001. Su domicilio legal se ubica en la Magdalena, Calle Balzar 11730 y Palenque en la ciudad de Quito.

La Compañía Anónima De Transportes Urbanos Victoria CATUV, forman parte como accionistas cincuenta y ocho personas naturales que además son propietarias de unidades de transporte que laboran en la compañía al amparo del permiso de operación (contrato de operación) suscrito entre la compañía operadora y la secretaria de movilidad del municipio del distrito metropolitano de quito (Reglamento Interno de Aplicación Del Modelo de Gestión de Caja Común, 2018).

Al 31 de diciembre de 2019 y 2020, el personal total de la compañía alcanza 40 y 29 empleados, respectivamente

2.2.1.4. Marco tributario, constitucional y operativo de las compañías de transporte público urbano

Se encuentran reguladas por el Servicio de Rentas Internas (SRI), la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT), respectivamente, en este sentido, “el éxito de la implementación del sistema de caja común depende del adecuado tratamiento contable, tributario y financiero” (Pesantez et al., 2020, p. 625), el cual se encuentra normado y regularizado según las siguientes normativas y resoluciones: Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en su Disposición Transitoria Decimotercera, Ordenanza Municipal No. 194-2012 del Distrito Metropolitano de Quito, Regla Técnica 001:2013 del DM-Quito, la Resolución No. 002-DIR-2014-ANT emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito en la cual expidió el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre y los parámetros de calidad del servicio establecidos en la Ordenanza 017-2020 del DM-Quito.

2.2.1.5. Modelo de gestión de Caja Común en la Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria

Según el Reglamento Interno de Aplicación del Modelo de Gestión de Caja Común de la Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria, (2018) y de conformidad con lo que establece la Regla Técnica 001: (2013) del DM-Quito, la estructura organizacional estará dividida en: Dirección Administrativa; Coordinación de Operaciones; Coordinación de Mantenimiento; Coordinación de Recaudación y Control; y Coordinación de Distribución.

- 1. Dirección administrativa:** Estará conformada por cinco miembros: El Presidente y Gerente General de la compañía, y tres representantes nombrados por la asamblea de operadores, la misma que se encargará de supervigilar y coordinar las acciones de todas las áreas. Para la gestión del modelo de Caja Común, le corresponde al Presidente y/o Gerente General, ser los voceros y representantes ante autoridades y terceros.
- 2. Área de Operaciones:** Estará conformada por tres miembros: El Vicepresidente de la Compañía, y dos miembros designados por la Asamblea de Operadores. Sus atribuciones son las establecidas en la norma técnica, a más de las siguientes:
 - a.** Se reunirá el día y hora que crean necesarios, para efectuar trabajos de campo y planificar el manual de operaciones.
 - b.** Regulará la flota, turnos, tiempos e itinerarios según su buen criterio, respetando en lo posible los tiempos establecidos en el Permiso de Operación, para optimizar el rendimiento económico en las diferentes líneas que opera la Empresa.
 - c.** Planificará los turnos y horarios para que las unidades de la Empresa salgan a la mecánica hacer el mantenimiento preventivo y correctivo.
 - d.** De los cambios efectuados, informará inmediatamente a través de las carteleras existentes en los despachos, antes de ejecutar las modificaciones.
 - e.** Aparte del vicepresidente, los dos integrantes de la comisión percibirán sus viáticos respectivos por concepto de transporte y alimentación por trabajo realizado.
 - f.** Las resoluciones de la Coordinación de Operaciones constarán en actas suscritas por el Vicepresidente y Secretario (que será el primer vocal designado) cuando se haya realizado la convocatoria escrita, y suscrita

además por todos los concurrentes cuando no existiese convocatoria. Las actas contendrán el lugar, día y hora de la reunión; el listado de los asistentes, el orden del día tratado y las resoluciones adoptadas.

- g.** La voz oficial de esta comisión para los informes mensuales a la Asamblea de Operadores será el secretario de la comisión, el mismo que informará detalladamente acerca de las labores realizadas por la Comisión.
- h.** La Asamblea de Operadores le asignará las funciones extras y necesarias para que la flota opere en forma óptima.

3. Área de Mecánica y Mantenimiento: Esta sección de la empresa estará a cargo de una persona natural o jurídica, profesional en mecánica o con experiencia y conocimientos en mecánica automotriz (Jefe de Área) que será contratado por el Representante Legal de la Compañía, con la remuneración mensual que se le asigne y que tendrá las obligaciones que establece la Regla Técnica y las siguientes directrices:

- a.** Firmará una caución o garantía por el valor correspondiente a los equipos, herramientas y repuestos que contiene el área de mecánica y almacén.
- b.** Buscará el personal idóneo con el cual atenderá prolijamente a los operadores, previo conocimiento y autorización de la Comisión Administrativa.
- c.** Con el fin de abaratar costos a los socios y a la empresa, cotizará precios a nivel local, nacional y hasta internacional.
- d.** Llevará una estadística minuciosa de todos los vehículos de la empresa, así como de los accionistas operadores, para realizar el mantenimiento respectivo.
- e.** Informará exhaustivamente de su gestión a la asamblea de operadores reunida obligatoriamente el último sábado de cada mes.
- f.** De todos los trabajos realizados, será responsable. Responderá por los daños ocasionados, siempre y cuando la falla sea producto del descuido o desconocimiento.
- g.** El horario de trabajo estará sujeto a las necesidades de la operación, o, lo que sugiera la comisión de operaciones.
- h.** Se encargará de mantener el stock completo de insumos y repuestos necesarios para el mantenimiento de todas las unidades.

- i. Se encargará de mantener el taller y el personal a su cargo, en perfectas condiciones higiénicas, observando las normas de seguridad industrial.
 - j. La Asamblea de Operadores establecerá otras responsabilidades que considere necesarias.
- 4. Área de Fiscalización y Recaudo:** Estará a cargo del Presidente y el Directorio de la compañía. Las principales obligaciones son las siguientes:
- a. Con criterio técnico seleccionara al personal necesario con el cual va a realizar su gestión.
 - b. Fiscalizará que el proceso de recaudación en las unidades se lleve conforme a los estándares establecidos, e informará de las novedades buenas o malas al Presidente. Su sugerencia será analizada inmediatamente, para que éste a su vez, tome los correctivos inmediatos.
 - c. Será la encargada de transportar y depositar los dineros recaudados diariamente, a través de personas o empresas de seguridad legalmente autorizadas, en las cuentas bancarias que para el efecto haya abierto la Empresa operadora.
 - d. Los informes documentados y sus respectivos respaldos o anexos entregarán diariamente a la gerencia para su respectivo registro.
 - e. De su gestión informará detalladamente, a la asamblea reunida mensualmente en la Empresa, el último sábado de cada mes.
- 5. Área de Distribución:** Estará integrada por el Gerente General y el personal de contabilidad, además de una comisión nombrada por la Asamblea de Operadores de ser necesario, para cumplir con el recaudo y repartición. Se reunirá semanalmente, para establecer el reintegro de los fondos de caja común a los operadores. Obligatoriamente sus miembros deberán concurrir a la reunión. Sus funciones son las siguientes:
- a) Obligatoriamente se reunirá los martes de cada semana (9:00 am), para cuadrar cuentas y asignar el respectivo dividendo a cada operador. Si para el efecto amerita reuniones extraordinarias, la misma comisión la fijará el día y hora.
 - b) Se encargará de realizar las respectivas correcciones, descuentos, por concepto de administración, mantenimiento, deudas, aportes, sueldos, multas, colaboraciones, etc.

- c) Los martes (salvo caso fortuito o de fuerza mayor) y luego de hacer los respectivos descuentos, asignarán el dinero a los operadores, correspondiente a la semana inmediata anterior.

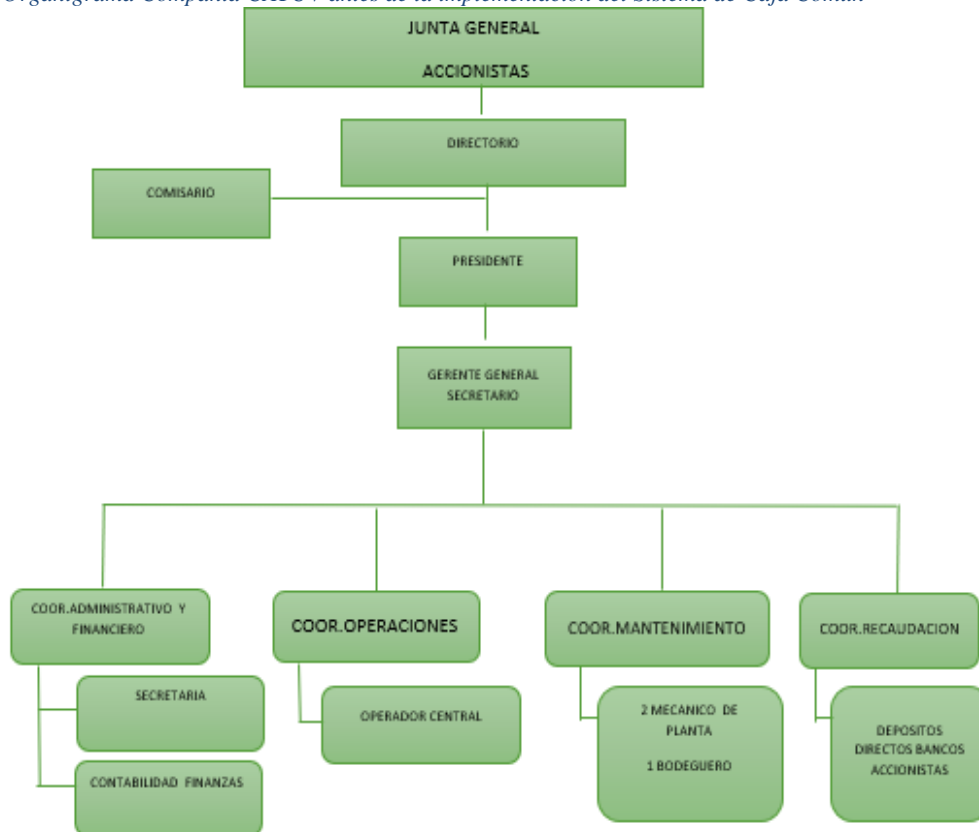
2.2.1.6. Estructura Organizacional de la Compañía Anónima De Transportes Urbanos Victoria

2.2.1.6.1. Antes de la implementación del Sistema de Caja Común

La Compañía Victoria S.A, tiene una estructura organizacional (Figura 1), basada en tres niveles jerárquicos:

1. **Directivo:** Junta General de Accionistas, Directorio, Comisario (apoyo)
2. **Ejecutivo:** Presidente y el Gerente General el cual mantiene como personal de apoyo a un secretario.
3. **Operacional:** integrado por cuatro departamentos denominados coordinaciones:
 - Coordinación administrativa y financiera
 - Coordinación de Operaciones
 - Coordinación de Mantenimiento
 - Coordinación de Recaudación

Figura 1. Organigrama Compañía CATUV antes de la implementación del Sistema de Caja Común



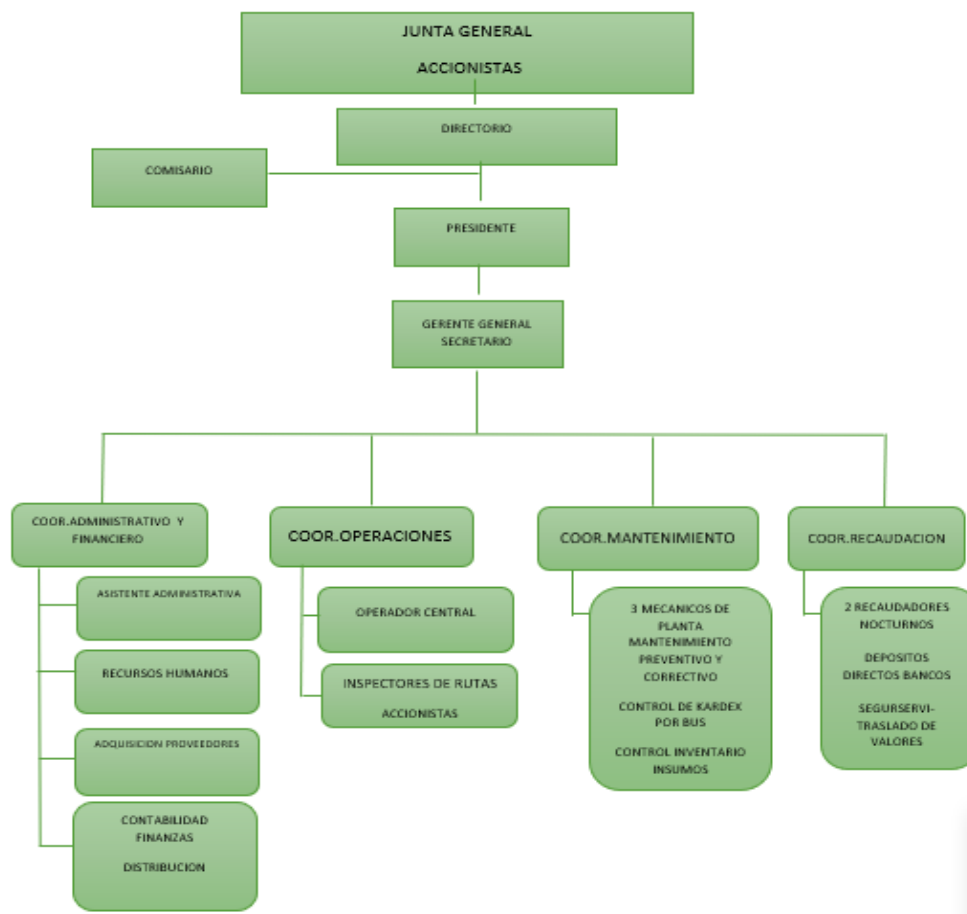
Nota. Compañía Anónima De Transportes Urbanos Victoria (CATUV, 2017)

2.2.1.6.2. Después de la implementación del Sistema de Caja Común

La estructura organizacional después de la implementación del Sistema de Caja Común sufrió ciertos cambios en sus departamentos (figura 2):

- 1. Administrativo y financiero:** Se sumo al departamento un asistente administrativo, además se creó el área de adquisiciones y de recursos humanos. Además el departamento contable y financiero debe realizar la distribución equitativa de los ingresos y controlar los gastos según lo normado por el sistema.
- 2. Operación:** Se sumaron inspectores de rutas para contralar la operación y cumplir los parámetros de calidad.
- 3. Mantenimiento:** El departamento de mantenimiento se encarga del mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades, se maneja Kárdex por bus, adicionalmente controla y maneja los inventarios de repuestos.
- 4. Recaudación:** Se encarga de la seguridad del dinero y de los procedimientos correspondientes a su proceso.

Figura 2. Organigrama Compañía CATUV después de la implementación del Sistema de Caja Común



Nota. Compañía Anónima De Transportes Urbanos Victoria (CATUV, 2018)

2.2.2. Sistema de Caja Común

2.2.2.1. Definición

El sistema de caja común según la Agencia Nacional de Tránsito, (2014) en su Instructivo para el control y evaluación del sistema de Caja Común en las operadoras de transporte público constituye que es:

El modelo de gestión por el cual una operadora de transporte terrestre público de pasajeros administra los recursos provenientes del cobro de una tarifa, de forma centralizada y aportando a un fondo único integrado por todos sus socios, generando un reparto equitativo entre los integrantes de la operadora y respetando reglas definidas de forma previa (p.3).

2.2.2.2. Ventajas de la caja común

En base a lo mencionado por la Cámara de Transporte Urbano de Cuenca, (2007) entre las ventajas más importantes se encuentran:

- Pueden distribuirse los ingresos totales, por ejemplo, de una ruta completa entre los vehículos que la conforman. Esto puede hacerse promediando la movilización de toda la flota de acuerdo con el número de viajes, al total de kilómetros recorridos, o de acuerdo con las condiciones que los empresarios establezcan.
- Permite eliminar la competencia por llegar antes que los demás hacia un punto, puesto que el ingreso recaudado se abonará a la misma cuenta. En la caja única es lo mismo el recorrido en la hora pico que a otra hora, mejorando la prestación y cobertura del servicio.
- Lo anterior, a su vez, permite promover una cultura de cero accidentes por la reducción de la conducción competitiva.
- Disminuye la congestión vehicular y con esto se reduce el tiempo de viaje.
- Disminuye la contaminación por fuentes móviles (tráfico vehicular).
- Mejora la calidad de vida del conductor, puesto que se reduce la carga de estrés al perder sentido la competencia con el compañero.
- Mejora la cultura vial en las ciudades, debido a que disminuye el número de vehículos transitando.

Por lo cual como lo menciona López, (2016) la caja común en términos generales “permite mejorar la administración de los ingresos económicos generados por las

cooperativas de transporte público de pasajeros, lo que permite que genera algunas ventajas, las mismas que favorecen a la ciudadanía y a los socios” (p. 33).

2.2.2.3.Desventajas de la caja común

En base a lo mencionado por la Cámara de Transporte Urbano de Cuenca, (2007) entre las desventajas se encuentran:

- La resistencia al cambio por parte de los socios y conductores.
- Incertidumbre por el destino de los recursos económicos entregados.
- Desconocimiento de nuevo método de recaudación.

Para que las características antes señaladas entren en funcionamiento es indispensable que las autoridades tomen el mando y manejen el dinero con total transparencia, para evitar la desconfianza entre los socios, mismos que deberán saber hacia dónde estará destinado su dinero (López, 2016, p.10).

2.2.2.4.La caja común en América Latina

Torres (2013) menciona que en:

América Latina existen experiencias relacionadas con la implementación de Sistemas Integrados de Recaudo (SIR), a través de Caja Común en el sector de transporte público urbano. Así, por ejemplo, Brasil posee una trayectoria de más de dos décadas en la puesta en marcha en este tipo de iniciativas (250 proyectos culminados con inversiones públicas y privadas) seguido de Colombia con 17 proyectos de la misma índole (en los departamentos de Pasto, Neiva, Santa Marta, Armenia y Medellín); y México y Argentina; cada uno con cinco cajas en funcionamiento. Todas estas experiencias en el sector de transporte urbano de pasajeros convergen en un doble objetivo:

- a) Ordenar el manejo y operación de un servicio público que permita mejorar la calidad y oportunidad hacia los usuarios
- b) Transparentar el nivel de ingresos y su distribución –de manera equitativa– entre los proveedores de este servicio (Ruiz, 2014, p.10).

2.2.2.5. La caja común un modelo de gestión obligatorio en Ecuador

En Ecuador, la experiencia de implementación de un sistema de Caja Común se enmarca en el sector de servicios de transporte terrestre público de pasajeros. La aplicación de este modelo:

Permite a las operadoras de transporte terrestre controlar los ingresos y mejorar la operación de la flota, por lo que su implementación a nivel nacional, conforme las disposiciones legales vigentes, es de forma obligatoria y se sujetará al control que ejerzan para el efecto los organismos de tránsito competentes” (Agencia Nacional de Tránsito, 2014, p.3).

En el Ecuador, la Agencia Nacional de Tránsito el año 2008 determinó que todas las empresas operadoras de transporte se constituyan de manera obligatoria mediante el sistema de caja común y con fecha 09 de enero de 2014 de acuerdo con la Resolución Nro. 002-DIR-2014-ANT se definen los lineamientos para su implementación con la finalidad de orientar su correcta aplicación, control y evaluación.

“La mencionada resolución define una estructura organizacional constituida por un apropiado procedimiento de recaudo, provisión de recursos, control y seguimiento, y por último liquidación y distribución, la misma que es adoptada por las compañías de transporte público urbano” (Pesantez et al., 2020, p. 625).

Además, la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de poner en ejecución el modelo de gestión de Caja Común, emitió la Regla Técnica 001:2013 del DM-Quito contenida en cuatro documentos, que regulan la implementación, administración, operación, mantenimiento, recaudo y control y distribución.

2.2.2.6. Generalidades acerca de la aplicación, control y evaluación del sistema de caja común en las operadoras de transporte público terrestre

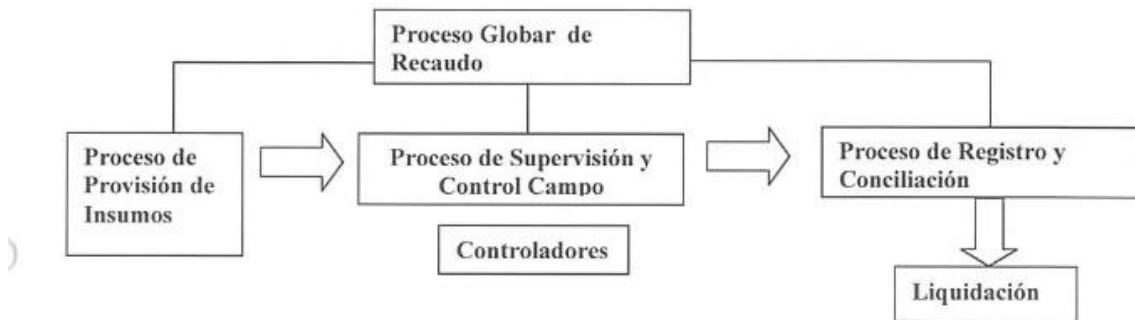
2.2.2.6.1. Flujo de Procesos para el Manejo del Sistema de Caja Común

La Agencia Nacional de Tránsito, (2014) en su Instructivo para el control y evaluación del sistema de Caja Común en las operadoras de transporte público menciona que:

Para la aplicación de un modelo de gestión administrativo basado en la caja común por parte de una operadora de transporte, es necesario que la misma cuente con una estructura organizacional, cuyos integrantes designados por ésta, tengan definidas

sus actividades y responsabilidades en el manejo de los recursos, los mismos que se sujetarán a la evaluación efectuada por parte de los organismos de tránsito competentes (figura 3):

Figura 3. Flujo de procesos para el manejo del sistema



Nota. Instructivo para el control y evaluación del sistema de Caja Común en las operadoras de transporte público (2014)

- 1. Proceso Global de Recaudo:** Proceso de aplicación total del sistema de caja común, por el cual se identifica a las unidades autorizadas en el título habilitante correspondiente, el orden de salida y horarios de trabajo de cada una de éstas, los conductores y sus horarios de trabajo, entre otros requeridos para prestar el servicio acorde a lo autorizado en el Contrato de Operación.
- 2. Proceso de Provisión de Insumos:** Mecanismo por el cual se otorgan los insumos documentales e instrumentales necesarios para el buen funcionamiento de la caja común, a quienes operan las unidades y son parte de la prestación del servicio incluyendo identificaciones, uniformes, hojas de registro, así como boletos o tickets en caso de que éstos sean necesarios en su operación.
- 3. Proceso de supervisión y control:** Mecanismo que tiene como finalidad supervisar la gestión realizada por los controladores de campo, verificando que cada uno lleve los registros requeridos en la prestación del servicio, principalmente el registro de pasajeros y tarifas recaudadas en cada una de las rutas y frecuencias realizadas por las unidades vehiculares.
- 4. Proceso de Registro y Conciliación:** Recepción del dinero recibido por cada uno de los controladores, con la finalidad de proceder con la validación de la cantidad de pasajeros transportados con la información registrada, sea de forma manual o a través de medios tecnológicos. Para el electo, se usarán los formatos de registro, identificando con claridad la cantidad de vueltas realizadas por cada una de las

unidades, los ingresos por concepto de tarifas por cada una de las rutas y frecuencias prestadas, validando que la información sea coherente y confiable.

- 5. Liquidación:** Proceso de pago o transferencia de dinero, una vez terminado el registro y conciliación. Se deberá calcular, acorde a la fórmula aprobada, los valores a entregar a cada uno de los socios de la operadora, llevar registro ordenado y confiable de cada transacción autorizada y/o realizada, el mismo que podrá ser físico y/o digital, debiendo estar siempre actualizado y con el respaldo debido.

2.2.2.6.2. Operatividad

- 1. Determinación de la fórmula de reparto:** deberá ser aprobada por el máximo organismo de representación o cuerpo colegiado de la operadora, con el objeto de asegurar que todos los socios conocen la misma y se encuentran conformes; en el ámbito de sus competencias, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que la hayan asumido, podrán determinar la fórmula aplicable para las operadoras que prestan el servicio dentro de su jurisdicción y se sujetan a su control.

Dentro de esta actividad, se deberá definir la periodicidad de pago o liquidación a socios y conductores (diaria, semanal o mensual), la posibilidad de entrega de bonos por eficiencia y cumplimiento, así como, el traspaso de la propiedad de vehículos a nombre de la operadora.

- 2. Determinación del plan operacional:** se verificará que la operadora ha definido las unidades y conductores que cumplirán con cada una de las frecuencias asignadas. Para el efecto, la operadora designará al responsable de llevar un registro adecuado del cumplimiento de cada una de las rutas cubiertas, controlando de forma diaria la cantidad de vueltas y kilómetros recorridos por cada una de las unidades vehiculares.
- 3. Manejo de los formatos de uso de registro y control:** deberán ser numerados y controlados.
- 4. Generación de mecanismos de auditoría interna:** de alta confiabilidad, para lo cual se verificará que la operadora mantenga a disposición de los organismos de tránsito competentes la información generada en la prestación de su servicio, quedando facultadas las entidades a realizar inspecciones en cualquier momento y la operadora obligada a presentar la documentación que así se requiera.

2.2.2.6.3. Liquidación y reparto de ingresos

Dentro del proceso de reparto de ingresos efectuado en la liquidación, se verificará que la operadora cubra inicialmente las obligaciones que mantengan tanto como persona jurídica, así como los socios que integran la misma y que hayan sido generadas dentro de la prestación del servicio, con el objetivo de asegurar que las obligaciones societarias, laborales y operativas, sean cubiertas de forma prioritaria.

- 1. Obligaciones laborales:** Pago de sueldos, salarios y obligaciones de IESS.
- 2. Operativas:** Mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades vehiculares.
- 3. Obligaciones Societarias o de la Cooperativa:** Gastos administrativos, seguros internos, pago de multas o sanciones. Se incluirá en este rubro, además, los valores adeudados a instituciones financieras, en caso de que exista algún compromiso contractual o previamente convenido relativo al manejo de los fondos; y, el pago de multas o sanciones impuestas por la autoridad competente, sean administrativas o judiciales, generadas por el cumplimiento de una infracción de tránsito, cuya responsabilidad recaiga en la administración de la operadora, quien deberá determinar, según sea el caso, los mecanismos en los que estos valores serán recuperador, ya sea a través de acción de repetición a los socios o a los conductores infractores, siempre que se demuestre que han sido los responsables de recibir esas sanciones.

Cubiertas las obligaciones aquí detalladas en la liquidación efectuada, sobre el saldo restante se procederá a la entrega de las cantidades monetarias que le corresponda a cada uno de los socios, acorde a la periodicidad previamente establecida.

2.2.2.6.4. Control y Evaluación

La Agencia Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador y Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido las competencias, realizarán controles en campo a bordo de las unidades vehiculares, o en las oficinas administrativas, haya sido notificadas o no la operadora, con la finalidad de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre.

Las operadoras tienen la obligación de remitir de forma mensual, en los formatos que para el efecto determine la Dirección Ejecutiva de la Agencia Nacional de Tránsito, la información relativa a:

- a. Cantidad y tipo de pasajeros transportados, por día y de ser posible por recorrido efectuado.
- b. Valores recaudados por día y de ser posible por recorrido efectuado.

2.2.3. Impacto Financiero

Según lo mencionado por Barahona, (2016) el impacto financiero es el “conjunto de consecuencias provocadas por un hecho o actuación que afecta significativamente los estados financieros de la compañía” (p.61).

Según Londoño, (2013) menciona que el impacto financiero es “un acontecimiento específico que va a provocar una situación financiera en particular, este impacto en las finanzas empresariales es de carácter económico y afecta directamente a la liquidez de las compañías” (Corbetto y Hernández, 2021, p.20).

Walker, (2017) manifiesta que el impacto financiero “busca que las empresas tomen acciones referentes a lo financiero para solventar costos y gastos de sucesos imprevistos, también refiere que es la consecuencia de carácter pecuniario que puede traer incertidumbre y afectar directamente en los índices de liquidez y rentabilidad de las compañías” (Corbetto y Hernández, 2021, p.20).

2.2.3.1. Rentabilidad

Gitman, (1997) menciona que rentabilidad es “la relación entre ingresos y costos generados por el uso de los activos de la empresa en actividades productivas. La rentabilidad de una empresa puede ser evaluada en referencia a las ventas, a los activos, al capital o al valor accionario” (p. 1077).

Por otra parte, Aguirre et al., (1997) consideran la rentabilidad como “un objetivo económico a corto plazo que las empresas deben alcanzar, relacionado con la obtención de un beneficio necesario para el buen desarrollo de la empresa” (p.320).

Como complemento de esto Sánchez, (2002) menciona que:

La importancia del análisis de la rentabilidad viene dada porque aun partiendo de la multiplicidad de objetivos a que se enfrenta una empresa, basados unos en la

rentabilidad o beneficio, otros en el crecimiento, la estabilidad e incluso en el servicio a la colectividad, en todo análisis empresarial el centro de la discusión tiende a situarse en la polaridad entre rentabilidad y seguridad o solvencia como variables fundamentales de toda actividad económica (p.2).

“La rentabilidad es un elemento relevante en cualquier organización, mide la eficiencia del manejo de recursos financieros y económicos, desempeña un papel central en el análisis de estados financieros; esto se debe a que es la mayor área de interés del accionista” (Puente et al., 2017; Puente Riofrio & Andrade Dominguez, 2016).

2.2.3.1.1. Razones de rentabilidad

“Este tipo de indicadores financieros mide la eficiencia de la gestión financiera de la empresa a través de los rendimientos generados por las ventas e inversiones” (Puente et al., 2022).

- **Margen operacional:** es la relación entre la utilidad operacional y las ventas totales.

$$\text{Margen operacional} = \frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Ventas}}$$

2.2.3.2. La motivación del inversor por la ganancia

Esta primera faceta no es sino una actitud del propietario que desea ver cómo su capital se dinamiza en una pendiente de crecimiento.

Cea, (1994) “resume perfectamente la primaria y esencial aspiración de un inversor capitalista que desea ganar dinero con sus colocaciones de recursos” (p.9).

También Peumans, (1971) entiende que “Las funciones económicas de una empresa privada convergen hacia un mismo punto: la obtención de una rentabilidad máxima en relación con una productividad cuyo valor depende de la política económica aplicada” (p.130).

Como dice Foulke, (1973):

Al estudiar inteligentemente las utilidades y pérdidas hay que dar consideración esencial a dos realidades económicas fundamentales: la propiedad privada y la esquiva motivación de la ganancia. La institución de la motivación de la ganancia es sencillamente otro modo de decir que las empresas mercantiles se crean para obtener ganancias (p. 646).

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.

3.1. Método

El método fue analítico ya que el objetivo principal de la investigación es analizar el impacto financiero en los socios de la empresa Victoria, S.A., con el sistema de caja común implementado como medida obligatoria para cumplir con lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en su Disposición Transitoria Decimotercera y la Ordenanza Municipal No. 194.

3.2. Tipo de investigación

El tipo de investigación fue documental ya que como lo menciona Alfonso, (1995) “es un procedimiento científico, un proceso sistemático de indagación, recolección, organización, análisis e interpretación de información o datos en torno a un determinado tema” (p.33).

Así que, la investigación utilizó la información de la metodología aplicada por la empresa para la distribución de ingresos que a su vez se constata con las normativas aplicables para regular este sistema y los reportes de caja común para el análisis e interpretación de los rubros que intervienen en la contabilización.

3.3. Diseño

Fue una investigación no experimental ya que “observa fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos” (The SAGE Glossary of the Social and Behavioral Sciences, 2009, como se citó en Sampieri et al., 2014). Es decir, evaluó el impacto financiero dado en los socios y a su vez en la empresa a partir de la implementación del modelo de gestión de caja común.

Además, está dentro de la calificación de diseños transeccionales correlacionales causales los cuales “describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado, ya sea en términos correlacionales, o en función de la relación causa-efecto” (Sampieri et al., 2014, p.157) debido a que comprobó incidencia financiera del modelo de gestión aplicado en los ingresos de los socios de la Compañía.

3.4. Enfoque de la investigación

La investigación asumió un enfoque cuantitativo con lineamientos cualitativos, lo primero porque describe, analiza, clasifica e interpreta la información financiera del período correspondiente proveyendo datos reales, objetivos y confiables, además del análisis de números por conceptos de ingresos y egresos para identificación de la rentabilidad y lo segundo debido a que describió la metodología de funcionamiento del sistema de caja común en la empresa y sus implicaciones financieras con los socios.

3.5. Nivel de investigación

El tipo de investigación fue de carácter descriptivo en un principio, puesto que especificó los lineamientos para el entendimiento del marco legal y normativa contable relacionada con el sistema, así explicó la metodología de recaudo y distribución, en donde se identificó rubros, fórmulas y cálculo correspondiente.

También fue de carácter evaluativo y de análisis, ya que mediante los reportes semanales de ingresos y egresos de caja común de los años 2018 a 2020, se analizó el comportamiento financiero.

3.6. Población y muestra

3.6.1. Determinación de la población

El campo de estudio de la investigación fue finanzas empresariales, el trabajo investigativo consideró como población en estudio la información financiera de 55 de los 58 socios de la compañía comprendidos en el período de análisis 2018-2020, debido a que los otros 3 socios registrados están en estado pasivo es decir sus vehículos no se encuentran operativos por tanto los reportes no brindan su información financiera.

Además, utilizó la información administrativa, operativa y financiera acerca de la metodología y el funcionamiento de la caja común en la empresa, para ello utilizó como información documental de la investigación el reglamento interno de aplicación de la caja común el cual está basado en la Regla Técnica 001:2013 del DM-Quito y los reportes semanales financieros de caja común, los cuales tienen toda la información financiera de ingresos y gastos reportados según el sistema de caja común y para efectos de la investigación son consolidados en un solo reporte general por año para facilitar su comprensión y el síntesis de la información (tabla 2).

Tabla 2. Información Documental del sistema de caja común de la Compañía de Transporte Victoria S.A

Información Documental	Número
<ul style="list-style-type: none"> • Reglamento Interno de Aplicación del Modelo de Gestión de Caja Común 	1 Reglamento
<ul style="list-style-type: none"> • Reportes semanales de reparto de caja común <ul style="list-style-type: none"> ○ Año 2018 ○ Años 2019 ○ Año 2020 	52 reportes financieros 52 reportes financieros 42 reportes financieros
Total	147

Nota. En base a la información de la Compañía de Transporte Victoria S.A (2023)

3.6.2. Determinación de la muestra

La investigación trabajó con la población total debido a que no fue necesario determinar una muestra, además la información documental analizada es teórica y financiera acerca del sistema de caja común.

3.6.3. Análisis estadístico

Para la comprobación de la hipótesis se utilizó la prueba estadística t de Student debido a que “es una prueba estadística en la que el estadístico de la prueba sigue una distribución t de Student. Por lo tanto, en estadística, la prueba t de Student se usa para rechazar o aceptar la hipótesis nula de una prueba de hipótesis” (Probabilidad y estadística, 2023, párr.2).

Prueba t de Student para muestras pareadas o relacionadas

En base al trabajo de Sealy (1908 como se citó en la página de Probabilidad y Estadística, 2023) esta prueba se usa cuando dos muestras estudiadas están relacionadas entre sí, de manera que en realidad se trata de una sola muestra de individuos que ha sido analizado dos veces (cada vez con unas condiciones distintas).

La fórmula de la prueba t de Student para muestras pareadas o relacionadas es la siguiente:

$$t = \frac{\overline{xD} - \mu D}{\frac{sD}{\sqrt{n}}}$$

Dónde:

- **t**: Es el estadístico de la prueba de hipótesis para medias pareadas, el cual está definido por una distribución t Student.
- **\overline{xD}** : Es la media de la muestra formada por la diferencia de los datos.
- **μD** : Es el valor de la media propuesto en la prueba de hipótesis.
- **sD**: Es la desviación estándar de la muestra formada por la diferencia de los datos.
- **n**: Es el tamaño de la muestra.

3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.7.1. Determinación de la técnica de recogida de información

La técnicas utilizadas para efectos de la investigación fueron:

- La investigación documental la cual es “una técnica en donde se recolecta información escrita sobre un determinado tema, teniendo como fin proporcionar variables que se relacionan indirectamente o directamente con el tema establecido, vinculando esta relaciones, posturas o etapas, en donde se observe el estado actual de conocimiento sobre ese fenómeno o problemática existente” (Hurtado, 2008, p. 117), ya que analizó todos los reportes de reparto de caja común por el período correspondiente y fue complementada con los instrumentos necesarios que facilitaron la recolección de los datos.
- Se aplicó una entrevista cualitativa la cual se define como “una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados)” (Sampieri et al., 2014, p. 403). La cual fue aplicada a la contadora principal de la Compañía de estudio y se obtuvo su perspectiva acerca del funcionamiento del sistema de caja común y el impacto financiero observado.

3.7.2. Determinación de los instrumentos de recogida de información

La investigación de acuerdo con sus características utilizó como instrumentos de recogida de información:

- **Guía de análisis documental:** este instrumento permitió recolectar y analizar la información de los documentos relacionados al sistema de caja común y su metodología.
- **Guía de entrevista:** este instrumento contuvo las preguntas relacionadas a la administración financiera y operativa de la caja común, y la perspectiva del impacto percibido por la contadora de la empresa en el rendimiento financiero y en los cambios observados a nivel general en el funcionamiento de la flota al cambiar el modo de administración de los ingresos y egresos.

3.8. Técnicas de Procesamiento e Interpretación de Datos

El análisis fue desarrollado a través de la técnica de análisis e interpretación estadística, apoyada en los datos recolectados en el proceso los cuales fueron procesados según su tipo:

- **Información cualitativa:** análisis de la información que permitió ordenarla, agruparla, entenderla, clasificarla y explicarla en el programa WORD.
- **Información cuantitativa:** se utilizó el procesador estadístico EXCEL, en donde se tabuló los datos, presentando así tablas que permitieron identificar los rubros correspondientes a ingresos y gastos por concepto de caja común y por concepto de cada uno de los socios, además en gráficas explicativas de tendencias se proporcionó información acerca de la rentabilidad y estacionalidad del negocio.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Metodología de reparto de ingresos de la Caja Común

La metodología de reparto de los ingresos consiste en 3 pasos, los 2 primeros están correlacionados es decir se hacen a la vez en el mismo informe:

1. Cálculo de factores de Caja Común por Flota: Reporte diario y por ruta.
2. Cálculo de los ingresos por cada unidad vehicular: Reporte diario y por ruta.

Al finalizar la semana y tener todos los informes diarios se ejecuta el paso 3:

3. Consolidación de la información en una tabla de resumen de ingresos y egresos denominada CHECK DE PAGO: resumen semanal, un solo reporte por las 2 rutas.

Previamente, para aplicar la metodología, se debe conocer las dos rutas que cubre la Compañía de Transportes Victoria S.A en el servicio de transporte urbano, debido a que la distribución de los ingresos por caja común se hace en base al número de vueltas y kilómetros recorridos de la unidad de transporte, según la ruta recorrida el día de operación (tabla 3):

Tabla 3. Rutas que cubre la Compañía de Transporte

Ruta	Cantidad de Km	No. de Vueltas
Oriente Quiteño	38,00 Km	5
Colón Camal	26,00 Km	6

Nota. Compañía de Transporte Victoria S.A (2023)

4.1.1. Cálculo de factores de Caja Común por Flota

Con este antecedente, para el cálculo diario de ingresos por caja común se aplica el primer paso que es el cálculo de los factores de caja común por flota descritos a continuación (tabla 4):

Tabla 4. Factores para el cálculo de valores de la Caja Común por Flota

Factores de la Caja Común por Flota	
CON CONTADOR: incorporación de sistemas GPS, cámaras, sistema electrónico en puertas, conteo de pasajeros, control del aforo.	
Elementos	Descripción
Producción bruta	Producción total del día en unidades monetarias Total de flota.
Flota	Flota: el número de unidades vehiculares que han trabajado ese día
Vueltas flota	Número total de vueltas de las unidades vehiculares que han trabajado

Promedio bus vuelta (número de vueltas)	Promedio de número de vueltas: se obtiene dividiendo el total de vueltas para el número de flota trabajada.
Promedio vuelta (valor monetario vueltas)	Promedio de dinero obtenido en cada vuelta. Se obtiene dividiendo la producción bruta para el número total vueltas
Kilómetros día	Es la sumatoria de KM Totales de todas las unidades
Costo KM	Producción bruta dividida para los Kilómetros del día
Promedio producción bus	Promedio bus vuelta multiplicado por promedio vuelta
Rango superior	25% más que el promedio vuelta
Rango inferior	10% menos que el promedio vuelta
Unidades ok (dentro del rango)	Producción de las unidades que están dentro del rango
Diferencia	Diferencia de la producción total menos la producción de las unidades ok
Unidades sobre la norma	Cuenta las unidades que están sobre el rango superior
Unidades bajo la norma	Cuenta las unidades que están sobre el rango inferior
Total unidades a ser sancionadas	Total de las unidades que están sobre y bajo el rango
Promedio caja común	División de la producción restante (Diferencia) para el número de unidades que están sobre y bajo el rango
Caja común buses bajo la norma	Producción con sanción del 15% para las unidades que están bajo la norma. Caja común buses bajo la norma dividido para promedio de número de vueltas y el resultado dividido para el número de KM de la ruta dependiendo de cuál es el reporte:
Costo KM buses bajo la norma	<ul style="list-style-type: none"> • KM Oriente: 38 • KM Colón: 26
Caja común buses sobre la norma	Producción con sanción del 5% para las unidades que están sobre la norma Caja común buses sobre la norma dividido para promedio de número de vueltas y el resultado de esto dividido para el número de KM de la ruta dependiendo de cuál es el reporte:
Costo KM buses sobre la norma	<ul style="list-style-type: none"> • KM Oriente: 38 • KM Colón: 26
Valor Cámara Compensación	Valor restante después de caja común de las unidades OK (dentro del rango) y las unidades que están sobre y bajo el rango
Vueltas a distribuir Cámara de Compensación	Si los buses poseen caja común OK reciben la cámara de compensación en este caso es igual número de vueltas de las unidades.
Valor Vuelta Cámara Compensación	Valor extra a recibir las unidades OK por vuelta

Nota. En base a la información de los reportes financieros del Modelo de Gestión de Caja Común CATUV (2020)

4.1.2. Cálculo de los ingresos por unidad vehicular

A la vez de la contabilización de los factores por flota, se calcula también el paso dos que son los ingresos por unidad vehicular, en base a los siguientes factores (tabla 5):

Tabla 5. Elementos del Reporte Diario de Ingresos contabilizados por Caja Común

No.	Elementos del Reporte Diario	Descripción
1	Unidad	Número de placa
2	Ruta	Colón / Oriente
3	Conductor	Nombre
4	Ayudante	Nombre
5	Vueltas	No. de vueltas realmente efectuadas en el día
6	Km Bus Dia	Número de km recorridos en el día en base a las vueltas
7	Km Extras	Cuando no se complementa la vuelta, pero se recorren km adicionales.
8	Km Totales	Sumatoria de Km Bus Día y los Km Extra
9	Vueltas Compensación	Si los buses poseen caja común OK reciben la cámara de compensación en este caso es igual número de vueltas de las unidades.
10	Pasajeros	Número de pasajeros que han subido al transporte según el contador.
11	Valor Sistema	Número de ingresos que la unidad debería haber cobrado.
12	Depósito	El dinero depositado de la operación del día.
13	Valor Entregado	El dinero entregado de la operación del día.
14	Faltantes	Diferencias entre el valor del sistema y los valores depositados y entregados
15	Total	Sumatoria: depósito, valor entregado y faltantes.
16	Promedio Vuelta	Producción total dividido para el número de vueltas Criterio: Si el valor promedio vuelta es mayor al rango inferior y al mismo tiempo es menor al rango superior:
17	Caja Común Ok	<ul style="list-style-type: none"> • El resultado es igual a los km totales por el costo de km • Caso contrario el resultado es igual a 0.
18	Caja Común Bajo/Sobre La Norma	Si el Valor Promedio Vuelta es menor al rango inferior se multiplica costo KM buses bajo la norma por KM bus día.

			Si el Valor Promedio Vuelta es mayor al rango superior se multiplica costo KM buses sobre la norma por KM bus día.
			Criterio: Si el valor promedio vuelta es mayor al rango inferior y al mismo tiempo es menor al rango superior.
19	Distribución Compensación	Cámara De	El valor de la Cámara Compensación se multiplica por las vueltas compensación. Se suma:
20	Total Caja Común		<ul style="list-style-type: none"> • Caja Común Ok • Caja Común Bajo/Sobre La Norma • Distribución Cámara De Compensación
			Para comprobar los cálculos se debe: Restar:
21	Comprobación		$Total (15) - Total\ Caja\ Común (20)$ La sumatoria total de esta columna debe ser igual a 0
22	Total A Recibir		Total de caja común (20) – Faltantes (14)

Nota. En base a la información de los reportes financieros del Modelo de Gestión de Caja Común CATUV (2020)

Para realizar este informe en base los factores por flota y por unidad vehicular, adicionalmente se considera los siguientes porcentajes para determinar los buses que están bajo y sobre la norma, es decir que no se encuentren fuera del rango promedio por caja común (tabla 6):

Tabla 6. Porcentajes de unidades que están sobre y bajo el rango del promedio

Caja común unidades sobre/bajo el rango	
% Rango Superior	25% sobre el promedio de caja común
% Rango Inferior	10% debajo del promedio de caja común

Fuente. En base a los reportes financieros del Modelo de Gestión de Caja Común CATUV (2020)

Y se utilizará también los siguientes porcentajes para penalizar la producción de la unidad vehicular, si es que está dentro de un rango superior o un rango inferior a la producción promedio (tabla 7):

Tabla 7. Porcentaje de Penalización para las unidades que están sobre y bajo del rango promedio

Porcentaje de Penalización: unidades sobre/bajo el rango		
% Rango Superior	5%	Se penaliza 5% a la producción de la unidad. Ejemplo: Si la caja común es de 130 USD la penalización sería de $130 \times 5\% = 6,50$ por lo que la unidad recibiría = 123,50 USD
% Rango Inferior	15%	Se penaliza 15% a la caja común. Ejemplo: Si la caja común es de 180 la penalización sería de $180 \times 15\% = 27$ por lo que la unidad recibiría = 153,00 USD

Nota. En base a la información de los reportes financieros del Modelo de Gestión de Caja Común CATUV (2020)

4.1.3. Consolidación de la información en la CHECK DE PAGO

Al finalizar este proceso y como último paso se consolida esta información en una tabla de resumen de ingresos y egresos denominada CHECK DE PAGO esto se hace de forma semanal, esta herramienta es enviada al finalizar la semana a cada uno de los socios para que ellos sepan cuanto les corresponde recibir.

La CHECK PAGO presenta los ingresos calculados por la metodología, no obstante se resumen los datos y se presenta solo la siguiente información, (tabla 8):

Tabla 8. Elementos del Check de pago entregado a los accionistas

Valores	Descripción
Vueltas	No. De vueltas realizado por unidad en la semana
Total entregado	La sumatoria de todos los valores entregados diarios
Faltantes	Diferencia entre el valor registrado por el sistema y los valores que han sido depositados y entregados
Producción real unidad	El valor registrado por el sistema que debe ser entregado
Total a repartir	El valor final calculado de la metodología de distribución de los ingresos por unidad
Subsidio	Es la diferencia de la producción real de la unidad y el total a repartir por concepto de caja común

Nota. En base a la información de los reportes financieros de la Compañía de Transporte Victoria S.A (2020)

4.2. Determinación financiera de la rentabilidad de los socios una vez que los ingresos y gastos comunes estén distribuidos.

La rentabilidad de los socios se determina en base a:

1. Ingresos calculados por el sistema de caja común aplicando la metodología: se encuentra en los reportes financieros de la Compañía. (Ver Anexo 3,4 y 5).
2. Gastos comunes por concepto de caja común: cuota de gastos de administración.
3. Costos de las unidades vehiculares: se especifican los conceptos, rubros y porcentajes.

La resta de los ingresos menos los costos y gastos determina la rentabilidad en términos numéricos de los socios, además se calcula 2 indicadores de rentabilidad los cuales son:

- Margen bruto de utilidad: $(\text{Ventas} - \text{Costo de Ventas}) / \text{Utilidad}$
- Margen Operacional: $\text{Utilidad} / \text{Ventas}$

Por último, se establece un análisis comparativo de la rentabilidad en el período 2018-2020 en la cual se calcula: variación absoluta (numérica) y relativa (porcentual).

4.2.1. Gastos comunes por concepto de caja común

Para la empresa el ticket administrativo se contabiliza como un ingreso dentro de los Estados de Resultados a través de una factura emitida a cada socio como aporte administrativo esta facturación la realizan en forma trimestral.

Por tanto, los gastos comunes para todos los socios de la Compañía es este ticket administrativo, estos aportes sirven para cubrir gastos administrativos como:

- Sueldos y salarios para el personal administrativo
- Sueldos de operación rutas
- Depreciaciones de la Propiedad, Planta y Equipo de la Compañía
- Vigilancia y Seguridad
- Honorarios y servicios
- Comisiones Bancarias
- Auditorías
- Arriendos de oficina y despachos
- Impuestos y contribuciones
- Servicios Básicos
- Suministros y Materiales
- Garaje de las unidades vehiculares

El monto de los gastos Administrativos de la Compañía por el período comprendido son (tabla 9):

Tabla 9. Rubros de los gastos Administrativos de la Compañía de Transporte CATUV

Gastos Administrativos	2018	2019	2020
Sueldos y salarios administrativos	80.417	87.613	70.283
Depreciaciones	39.795	41.814	41.864
Vigilancia y Seguridad	22.362	27.337	22.982
Honorarios y comisiones	34.558	35.921	18.510
Arrendamientos	18.700	23.525	13.725
IVA que se carga al Costo	39.253	27.162	13.635
Otros	15.200	13.583	11.990
Impuestos y Contribuciones	18.597	16.876	10.599
Servicios básicos	11.236	5.873	5.478
Suministro y materiales	6.200	11.157	4.246
Mantenimiento	4.277	546	1.523
Gastos no deducibles	9.766	8.768	1.461
TOTAL	300.362	300.175	216.296

Nota. En base a la información de la auditoría externa realizada a la Compañía CATUV (2021)

Los gastos administrativos para el año 2018 son de 300.362 USD, para el año 2019 son de 300.175 y para el año 2020 de 216.296 por tanto para determinar el monto de la cuota se divide para el número de socios y posteriormente para los días del año calendario, que consta de 365 días. La cuota se determina (tabla 10):

Tabla 10. Cálculo de la cuota administrativa

Gastos Administrativos	2018	2019	2020
Monto	300.362	300.175	216.296
Cuota Anual	5.461	5.458	3.933
Cuota Diaria	15	15	11

Nota. Información financiera de la Compañía de Transporte Victoria S.A (2020)

La cuota para el año 2018 y 2019, sería de 15 USD a esto se le aumenta 1 USD debido al concepto de servicios de GPS.

Por tanto, la cuota diaria está en 16 USD esto determinado por el departamento contable y la administración en base a los gastos administrativos señalados anteriormente y comunicados a través de un informe en las reuniones de accionistas.

Los socios deben pagar esta cuota para hacer frente a todos estos gastos que la empresa incurre para generar la actividad empresarial. El cálculo para establecer el monto de la cuota por cada uno de los socios es (tabla 11):

Tabla 11. Cálculo de la cuota individual que deben aportar los socios para los gastos de administración

ADMINISTRACIÓN		
Año 2018 y 2019		
Valor de cuota Diaria	No. de días	Valor Anual por concepto de administración
16,00	365	5.840,00
Año 2020		
Valor de cuota Diaria	No. de días	Valor Anual por concepto de administración
16,00	76	1.216,00
9,22	10	92,20
21,51	72	1.548,72
TOTAL	158	2.856,92

Nota. En base a la información de los reportes de la Compañía de Transporte Victoria S.A (2023)

Sin embargo, en el año 2020 el valor de las cuotas diarias fluctúa esto debido a la pandemia, por tanto, la cuota se fue ajustando en base a las necesidades de la administración y también son considerados solo 158 días por este año ya que estos fueron los días laborados.

Por tanto, el valor de la cuota para gastos de administración de la empresa por socio es 5.840 USD anualmente para el año 2018 y 2019, mientras que para el año 2020 el valor de la cuota para gastos de administración de la empresa por socio es 2.856,92 USD.

Es decir, el total del valor de las cuotas para los gastos de administración de la Compañías por la flota (tabla 12):

Tabla 12. Valor total de las cuotas para los gastos de administración

	Cuotas para Gastos de Administración 2018	Cuotas para Gastos de Administración 2019	Cuotas para Gastos de Administración 2020
Cuota Anual por socio	5840	5840	2856,92
No. Socios	55	55	55
TOTAL	321.200,00	321.200,00	157.130,60

Nota. Compañía de Transporte Victoria S.A (2023)

El valor anual que entre todos los socios se aporta a la empresa por concepto de gastos de administración es 321.200 USD anualmente para el año 2018 y 2019, mientras que para el año 2020 el valor es 157.130,60, por tanto en el año 2020 las cuotas determinadas no cubren el valor de los gastos administrativos sin embargo la empresa asumió esta diferencia debido a los motivos que la originaron y ajustará la cuota para los próximos años.

4.2.2. Costos y gastos incurridos de las unidades de transporte en el período 2018-2020

Los Costos y gastos incurridos de las unidades de transporte en el período 2018-2020 se obtienen a través de la consolidación y análisis de los reportes financieros de la Compañía y se muestran en la tabla 13:

Tabla 13. Costos y gastos incurridos de las unidades de transporte en el período 2018-2020

COSTOS 2018			COSTOS 2019			COSTOS 2020		
Descripción	Valor	% del Costo	Descripción	Valor	% del Costo	Descripción	Valor	% del Costo
Combustible	526.019,70	23,18%	Combustible	517.025,07	23,36%	Combustible	279.862,42	29,39%
Chofer	485.077,38	21,38%	Chofer	476.782,85	21,54%	Chofer	258.079,56	27,10%
Ayudante	242.983,72	10,71%	Ayudante	238.828,84	10,79%	Ayudante	129.276,55	13,58%
Depreciación vehículo	247.500,00	10,91%	Depreciación vehículo	247.500,00	11,18%	Depreciación vehículo	-	-
Mecánica	113.958,50	5,02%	Mecánica	102.392,36	4,63%	Mecánica	42.819,52	4,50%
Anticipo mecánica	156.811,62	6,91%	Anticipo mecánica	113.838,20	5,14%	Anticipo mecánica	24.982,11	2,62%
Repuestos varios proveedores	50.496,33	2,23%	Repuestos varios proveedores	54.105,80	2,44%	Repuestos varios proveedores	11.168,98	1,17%
Llantas	44.620,29	1,97%	Llantas	57.157,54	2,58%	Llantas	492,24	0,05%
Faltantes	23.392,00	1,03%	Faltantes	31.301,00	1,41%	Faltantes	9.858,00	1,04%
Uniformes	14.021,65	0,62%	Uniformes	6.743,00	0,30%	Uniformes	3.358,75	0,35%
Carnet	827	0,04%	Carnet	986	0,04%	Carnet	1.136,00	0,12%
Otros descuentos	7.457,40	0,33%	Otros descuentos	-		Otros descuentos	2.212,00	0,23%
Aforo	1.457,36	0,06%	Aforo	140,00	0,01%	Aforo	577,14	0,06%

Póliza de seguro	12.428,97	0,55%	Póliza de seguro	11.759,24	0,53%	Póliza de seguro	15.373,89	1,61%
Multas	4.950,00	0,22%	Multas	7.645,00	0,35%	Multas	1.935,00	0,20%
Descuento minutos atrasados	3.612,00	0,16%	Descuento minutos atrasados	13.282,50	0,60%	Descuento minutos atrasados	3.366,50	0,35%
Revisión vehicular DMQ	1.650,00	0,07%	Revisión vehicular DMQ	1.650,00	0,07%	Revisión vehicular DMQ	-	-
Matrícula DMQ	10.640,57	0,47%	Matrícula DMQ	9.164,39	0,41%	Matrícula DMQ	9.159,19	0,96%
			Habilitación	1.485,00	0,07%	Permiso de operación	1.485,00	0,16%
TOTAL COSTOS	1.947.904,49	85,86%		1.891.786,79	85,45%		795.142,85	82,45%
GASTOS 2018			GASTOS 2019			GASTOS 2020		
Cuotas para Gastos de Administración	321.200,00	14,16%	Cuotas para Gastos de Administración	321.200,00	14,51%	Cuotas para Gastos de Administración	157.130,60	16,50%
TOTAL GASTOS	321.200,00	14,16%		321.200,00	14,51%		157.130,60	16,50%
Total obligaciones adquiridas	2.269.104,49	100,00%	Total obligaciones adquiridas	2.212.986,78	100,00%	Total obligaciones adquiridas	952.273,44	100,00%

4.2.2.1. Determinación porcentual de los costos y gastos incurridos de las unidades de transporte

Tabla 14. Determinación del valor porcentual de los costos y gastos incurridos de las unidades de transporte

Descripción	AÑO 2018		AÑO 2019		AÑO 2020	
	Valor	% del Costo	Valor	% del Costo	Valor	% del Costo
Total costos	1.947.904,49	85,84%	1.891.786,78	85,49%	795.142,84	83,50%
Total gastos	321.200,00	14,16%	321.200,00	14,51%	157.130,60	16,50%
Total obligaciones	2.269.104,49	100,00%	2.212.986,78	100,00%	952.273,44	100,00%

En el año 2018 los costos representan el 85,84% y los gastos el 14,16% del total de las obligaciones adquiridas por los socios para la prestación del servicio de transporte mientras que en el año 2019 los costos representan el 85,49% y los gastos el 14,51% del total de las obligaciones adquiridas por los socios para la prestación del servicio de transporte por último en el año 2020 los costos representan el 83,50% y los gastos el 16,50% del total de las obligaciones adquiridas por los socios para la prestación del servicio de transporte (tabla 14).

4.2.2.2 Análisis de los costos y gastos incurridos de las unidades de transporte

Año 2018

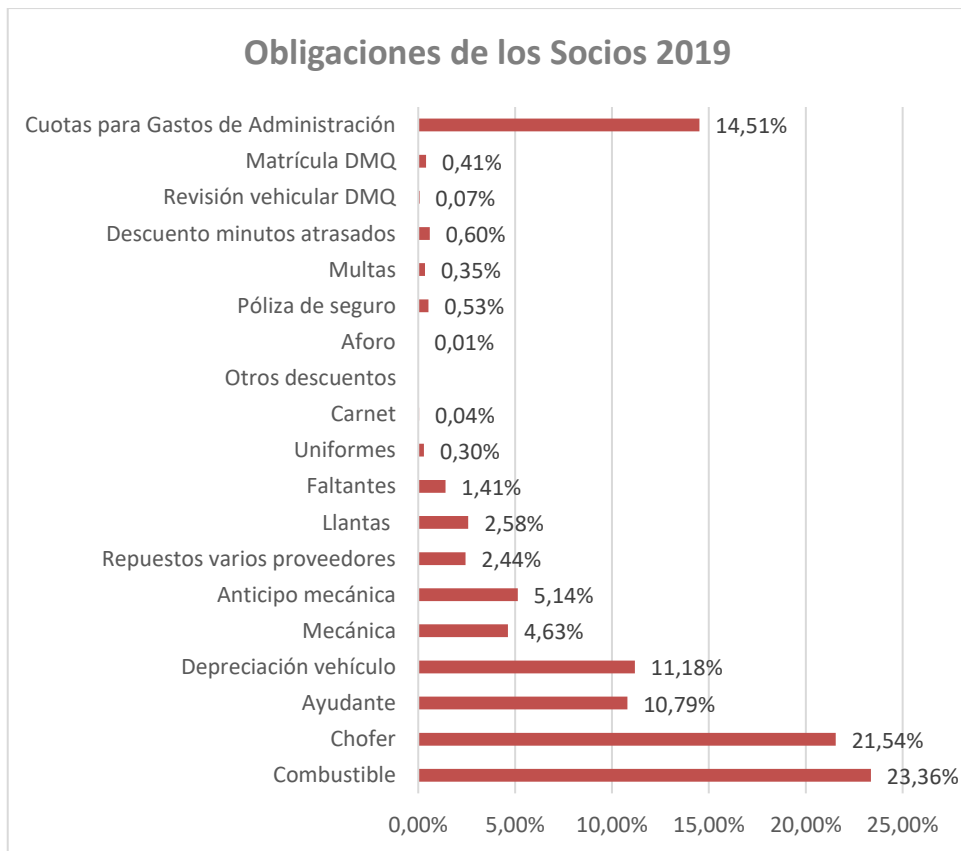
Figura 4. Obligaciones adquiridas por los socios año 2018



Los costos con mayor representatividad son: el combustible con 23,18%, seguido por el pago de salario al chofer con 21,38%, la depreciación del vehículo con 10,91%, el pago al ayudante con 10,71%, anticipo a mecánica con 6,91%, mecánica con 5,02%, la compra de diversos repuestos necesarios con 2,23%, las llantas con 1,97% y los faltantes con 1,03%, la cuota para gastos de administración representa el 14,16% de las obligaciones adquiridas por los socios (figura 4).

Año 2019

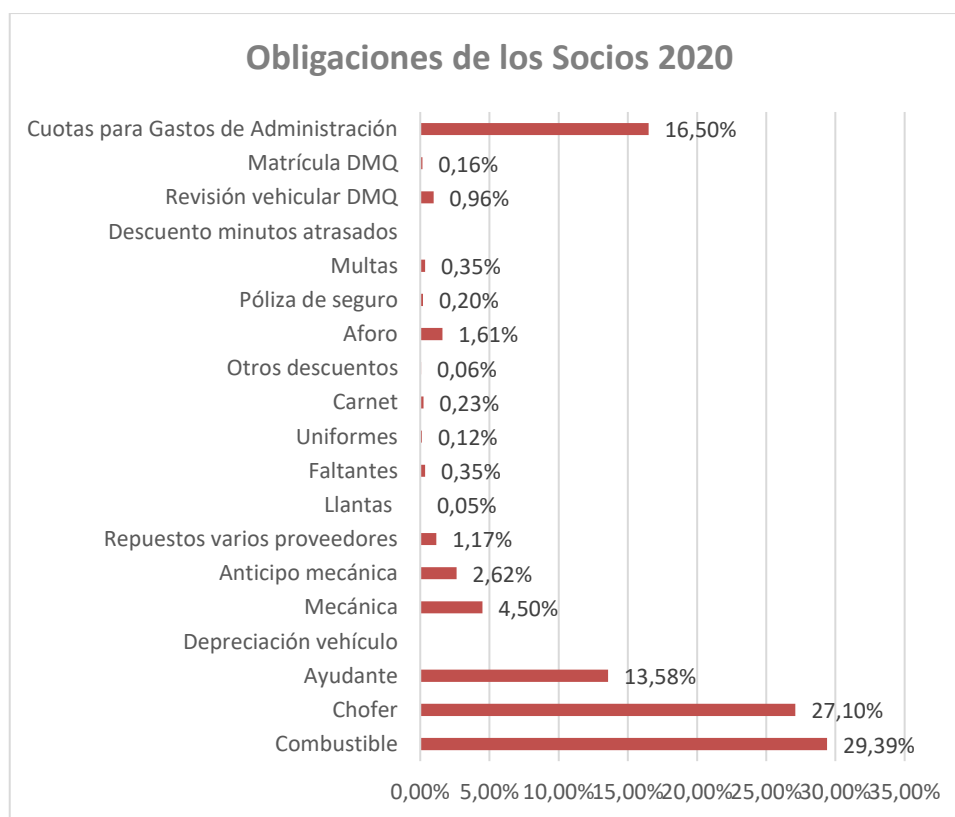
Figura 5. Obligaciones adquiridas por los socios año 2019



Los costos con mayor representatividad son: el combustible con 23,36%, seguido por el pago de salario al chofer con 21,54%, la depreciación del vehículo con 11,18%, el pago al ayudante o controlador con 10,79%, anticipo a mecánica con 5,14 %, mecánica con 4,63%, las llantas con 2,58%, la compra de diversos repuestos a distintos proveedores con 2,44% y los faltantes con 1,41% la cuota para gastos de administración representa el 14,51% del total de las obligaciones adquiridas por los socios, además de otros costos necesarios y que impactan en la rentabilidad de los socios (figura 5).

Año 2020

Figura 6. Obligaciones adquiridas por los socios año 2020



Los costos con mayor representatividad son: el combustible con 29,39%, seguido por el pago de salario al chofer con 27,10% el pago al ayudante o controlador con 13,58%, anticipo a mecánica con 2,62 %, mecánica con 4,50%, la compra de diversos repuestos a distintos proveedores con 1,17% y los faltantes con 1,04% la cuota para gastos de administración representa el 16,50% del total de las obligaciones adquiridas por los socios, además en este año con motivo de la pandemia no se ha considerado el costo de la depreciación del vehículo ni la revisión vehicular, debido a que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para no afectar más al rendimiento financiero de los socios lo estableció pertinente (figura 6).

4.2.3. Análisis de la rentabilidad de los socios

Se muestra el análisis de la rentabilidad a través de cálculos de ratios de utilidad (tabla 15).

Tabla 15. Análisis de la rentabilidad de los socios período 2018-2020

Socio	AÑO 2018		AÑO 2019		AÑO 2020	
	Margen bruto de utilidad	Margen Operacional	Margen bruto de utilidad	Margen Operacional	Margen bruto de utilidad	Margen Operacional
1	26,03%	14,02%	34,05%	21,87%	26,94%	12,64%
2	41,21%	30,54%	15,82%	3,88%	16,65%	-0,17%
3	26,51%	15,24%	35,90%	24,57%	23,75%	7,24%
4	24,68%	13,53%	27,69%	15,63%	25,11%	10,92%
5	25,45%	14,26%	25,81%	13,72%	10,12%	-4,72%
6	24,81%	13,80%	29,84%	18,51%	25,61%	10,97%
7	41,41%	30,08%	38,26%	27,08%	25,19%	10,68%
8	29,06%	18,15%	27,22%	16,15%	27,29%	13,18%
9	38,43%	27,06%	36,75%	24,92%	28,77%	13,74%
10	39,55%	28,84%	40,57%	29,66%	27,72%	13,38%
11	27,69%	15,66%	25,21%	13,75%	28,76%	15,07%
12	28,34%	17,27%	37,86%	25,87%	29,66%	15,22%
13	39,02%	28,29%	24,67%	14,01%	27,08%	13,39%
14	35,49%	25,25%	30,20%	17,10%	16,79%	-5,29%
15	26,22%	15,00%	30,41%	19,55%	22,88%	8,76%
16	39,14%	28,34%	37,12%	26,47%	27,31%	13,80%
17	28,90%	17,26%	33,42%	21,35%	28,08%	13,10%
18	29,94%	18,06%	30,78%	18,00%	27,67%	8,79%
19	34,76%	23,74%	38,39%	26,33%	28,87%	14,38%
20	39,25%	28,45%	41,73%	30,20%	26,98%	13,14%
21	30,28%	19,09%	34,26%	22,33%	28,46%	14,29%
22	40,31%	29,81%	41,23%	30,62%	27,05%	13,01%
23	28,13%	17,27%	31,34%	19,71%	30,13%	15,60%
24	38,79%	27,91%	39,88%	28,29%	27,53%	13,47%
25	15,48%	4,42%	21,99%	9,95%	14,44%	-1,75%
26	21,10%	10,72%	30,39%	18,50%	29,47%	15,01%
27	33,01%	22,67%	32,56%	20,99%	26,57%	11,15%
28	18,67%	7,88%	14,49%	3,16%	29,23%	3,14%
29	36,69%	26,07%	38,53%	26,69%	29,61%	15,73%
30	24,05%	12,88%	23,65%	12,06%	23,76%	9,49%
31	26,57%	14,98%	27,90%	16,15%	29,64%	15,54%
32	38,50%	27,88%	41,06%	30,07%	23,32%	6,34%
33	35,11%	19,96%	41,33%	29,72%	33,89%	20,35%
34	30,85%	19,00%	35,09%	23,03%	25,14%	10,35%
35	24,95%	-5,67%	36,48%	25,85%	28,67%	14,78%
36	37,32%	26,63%	37,84%	26,82%	26,96%	12,94%

37	43,11%	32,56%	18,62%	6,78%	15,04%	-0,87%
38	34,20%	23,59%	20,23%	8,43%	24,18%	9,69%
39	36,80%	26,24%	27,82%	16,61%	21,25%	7,02%
40	23,19%	13,16%	33,66%	22,44%	28,93%	15,03%
41	37,68%	27,10%	38,55%	27,57%	26,97%	12,13%
42	38,83%	28,62%	41,13%	30,41%	32,53%	17,85%
43	42,47%	31,97%	41,48%	30,58%	29,84%	15,04%
44	38,65%	27,05%	25,06%	13,21%	19,57%	4,93%
45	28,40%	15,81%	20,37%	9,47%	15,59%	1,92%
46	13,60%	2,54%	28,58%	17,72%	25,95%	10,46%
47	32,18%	20,66%	40,44%	28,92%	32,43%	18,94%
48	33,41%	22,60%	38,60%	27,75%	26,79%	12,87%
49	29,77%	18,87%	38,71%	27,38%	31,35%	16,76%
50	36,56%	26,01%	38,04%	26,84%	29,30%	15,07%
51	45,24%	35,02%	39,73%	27,86%	35,52%	17,82%
52	17,20%	1,14%	9,49%	-3,97%	-6,05%	-18,59%
53	29,25%	17,98%	31,17%	20,10%	16,67%	3,10%
54	21,30%	9,16%	37,45%	25,62%	26,94%	11,90%
55	27,96%	16,40%	26,62%	14,68%	19,48%	4,28%
Total	31,83%	20,59%	32,24%	20,73%	25,21%	10,43%
Promedio	31,55%	20,02%	32,10%	20,56%	25,23%	10,24%

En el año 2018, la utilidad dentro de un margen bruto varía entre 13,60% y 45,24% entre los 55 socios de la Compañía, en cambio al contabilizar el margen operacional la utilidad varía desde -5,67% a 35,02%, en este período solo un socio (35) ha obtenido una pérdida operacional, el promedio de la rentabilidad bruta de los socios se sitúa en 31,55% y la rentabilidad operacional en 20,02%.

En el año 2019, la utilidad dentro de un margen bruto varió entre 9,49% y 41,73% entre los 55 socios de la Compañía, en cambio al contabilizar el margen operacional la utilidad varía desde -3,97% a 30,62%, en este período solo un socio (52) ha obtenido una pérdida operacional, el promedio de la rentabilidad bruta de los socios se sitúa en 32,10% y la rentabilidad operacional en 20,56%.

En el año 2020, la utilidad dentro de un margen bruto varía entre -6,05 y 35,52% entre los 55 socios de la Compañía, en cambio al contabilizar el margen operacional la utilidad varía desde -18,59% a 20,35%, en este período han obtenido una pérdida operacional 5 socios (2,5,14,25,37) mientras que un socio (52) ha obtenido una pérdida bruta y

operacional, el promedio de la rentabilidad bruta de los socios se sitúa en 25,23% y la rentabilidad operacional en 10,24%.

4.2.4. Análisis comparativo de la rentabilidad en el período 2018-2020

Se muestra la comparación a través del análisis horizontal de la utilidad operacional de los 3 años que corresponden al período de estudio (tabla 16).

Tabla 16. Análisis comparativo de la rentabilidad en el período 2018-2020

Socio	Utilidad Operacional 2018	Utilidad Operacional 2019	Utilidad Operacional 2020	Análisis Horizontal			
				2019-2018		2020-2019	
				VAR. ABS	VAR. REL	VAR. ABS	VAR. REL
1	6.819,35	10.487,52	2.526,58	3.668,16	53,79%	-7.960,94	-75,91%
2	16.727,98	1.895,51	-29,58	-14.832,47	-88,67%	-1.925,09	-101,56%
3	7.897,20	12.664,81	1.253,39	4.767,61	60,37%	-11.411,42	-90,10%
4	7.095,03	7.568,09	2.197,81	473,06	6,67%	-5.370,28	-70,96%
5	7.438,34	6.629,59	-908,96	-808,75	-10,87%	-7.538,55	-113,71%
6	7.326,59	9.544,47	2.141,25	2.217,88	30,27%	-7.403,21	-77,57%
7	15.505,92	14.153,25	2.103,83	-1.352,68	-8,72%	-12.049,42	-85,14%
8	9.711,73	8.517,37	2.670,18	-1.194,37	-12,30%	-5.847,19	-68,65%
9	13.895,15	12.312,37	2.611,80	-1.582,78	-11,39%	-9.700,57	-78,79%
10	15.729,54	15.890,63	2.665,21	161,10	1,02%	-13.225,43	-83,23%
11	7.605,07	7.003,47	3.144,09	-601,60	-7,91%	-3.859,38	-55,11%
12	9.108,61	12.596,36	3.010,72	3.487,75	38,29%	-9.585,65	-76,10%
13	15.394,99	7.684,54	2.792,46	-7.710,45	-50,08%	-4.892,08	-63,66%
14	14.416,27	7.621,31	-684,30	-6.794,95	-47,13%	-8.305,62	-108,98%
15	7.807,04	10.506,22	1.772,13	2.699,17	34,57%	-8.734,09	-83,13%
16	15.328,55	14.524,62	2.918,86	-803,92	-5,24%	-11.605,76	-79,90%
17	8.662,09	10.327,17	2.496,56	1.665,08	19,22%	-7.830,61	-75,83%
18	8.875,45	8.219,23	1.330,73	-656,22	-7,39%	-6.888,50	-83,81%
19	12.581,13	12.748,58	2.833,72	167,45	1,33%	-9.914,86	-77,77%
20	15.400,47	15.297,18	2.712,52	-103,29	-0,67%	-12.584,66	-82,27%
21	9.967,26	10.941,54	2.879,84	974,28	9,77%	-8.061,70	-73,68%
22	16.580,73	16.863,29	2.646,00	282,56	1,70%	-14.217,29	-84,31%
23	9.279,83	9.898,68	3.066,04	618,85	6,67%	-6.832,64	-69,03%
24	14.991,20	14.256,38	2.737,28	-734,82	-4,90%	-11.519,10	-80,80%
25	2.337,03	4.824,03	-309,34	2.486,99	106,42%	-5.133,37	-106,41%
26	6.031,40	9.083,12	2.964,74	3.051,72	50,60%	-6.118,38	-67,36%
27	12.815,29	10.597,11	2.065,12	-2.218,18	-17,31%	-8.531,99	-80,51%
28	4.263,48	1.630,92	343,93	-2.632,56	-61,75%	-1.286,98	-78,91%
29	14.327,69	13.171,39	3.238,06	-1.156,30	-8,07%	-9.933,34	-75,42%
30	6.733,08	6.079,62	1.901,05	-653,45	-9,71%	-4.178,58	-68,73%

31	7.549,98	8.025,13	3.150,26	475,15	6,29%	-4.874,87	-60,75%
32	15.322,00	15.981,06	1.067,12	659,06	4,30%	-14.913,94	-93,32%
33	7.697,17	14.946,65	4.292,25	7.249,49	94,18%	-10.654,40	-71,28%
34	9.364,41	11.150,63	1.999,85	1.786,22	19,07%	-9.150,78	-82,07%
35	-1.081,28	14.204,65	3.039,40	15.285,93	-1413,69%	-11.165,25	-78,60%
36	14.534,33	14.226,14	2.635,58	-308,19	-2,12%	-11.590,57	-81,47%
37	18.009,69	3.342,48	-156,75	-14.667,21	-81,44%	-3.499,23	-104,69%
38	12.994,91	4.173,76	1.911,13	-8.821,15	-67,88%	-2.262,63	-54,21%
39	14.513,81	8.657,32	1.410,16	-5.856,49	-40,35%	-7.247,16	-83,71%
40	7.655,07	11.681,17	3.089,70	4.026,10	52,59%	-8.591,47	-73,55%
41	14.963,97	14.653,85	2.335,11	-310,12	-2,07%	-12.318,74	-84,06%
42	16.369,34	16.567,62	3.473,45	198,28	1,21%	-13.094,17	-79,03%
43	17.789,70	16.385,02	2.904,92	-1.404,69	-7,90%	-13.480,10	-82,27%
44	13.612,61	6.513,52	961,24	-7.099,10	-52,15%	-5.552,28	-85,24%
45	7.326,46	5.068,41	401,42	-2.258,05	-30,82%	-4.666,99	-92,08%
46	1.338,93	9.526,33	1.927,97	8.187,40	611,49%	-7.598,36	-79,76%
47	10.479,32	14.658,87	4.014,28	4.179,55	39,88%	-10.644,59	-72,62%
48	12.217,31	14.926,66	2.642,17	2.709,35	22,18%	-12.284,48	-82,30%
49	10.106,75	14.112,99	3.282,37	4.006,24	39,64%	-10.830,62	-76,74%
50	14.396,61	13.997,53	3.024,81	-399,07	-2,77%	-10.972,72	-78,39%
51	20.021,43	13.711,24	2.876,56	-6.310,19	-31,52%	-10.834,68	-79,02%
52	412,92	-1.722,58	-4.234,58	-2.135,50	-517,17%	-2.512,00	145,83%
53	9.310,17	10.601,99	651,59	1.291,83	13,88%	-9.950,40	-93,85%
54	4.409,87	12.657,52	2.259,35	8.247,65	187,03%	-10.398,17	-82,15%
55	8.292,82	7.186,67	803,56	-1.106,14	-13,34%	-6.383,12	-88,82%
Total	588.261,79	578.773,00	110.854,62	-9.488,79	-1,61%	-467.918,38	-80,85%
Promedio	10.695,67	10.523,15	2.015,54	-172,52	-20,05%	-8.507,61	-76,57%

En el análisis comparativo del año 2019-2018 se determina que con relación al total general de la utilidad operacional de todos los socios existe un decremento de -1,61% sin embargo el valor promedio de la utilidad operacional de los socios tiene un decremento por -20,05%, por tanto esto demuestra que el año 2018 tuvo un mayor rubro de utilidad.

En cambio en la comparación del año 2020-2019 se determina que con relación al total general de la utilidad operacional de todos los socios existe un decremento de -80,85% no obstante el valor promedio de la utilidad operacional de los socios tiene un decremento por -76,57%, por tanto esto demuestra que el año 2019 tuvo un mayor rubro de utilidad sin embargo en el año 2020 se logra evidenciar una gran disminución de los ingresos es esta la razón por la cual los costos no se logran solventar y la utilidad ha tenido una disminución alarmante esto provocado por la pandemia debido a que uno de los sectores más afectados fue el transporte público y se puede evidenciar en este análisis.

4.3. Resultados de la entrevista aplicada a la contadora de la Compañía Victoria

El objetivo de la entrevista aplicada es identificar los cambios observados a nivel administrado, financiero y operativo dados por la adopción del sistema de caja común. Se explica a continuación, los resultados de la entrevista:

1. ¿Cuáles son los cambios dados en las áreas de la Compañía para sujetarse al sistema de caja común?

Tabla 17. Cambios en áreas de la compañía para adaptarse al sistema

Área	Antes	Después
Administrativo y financiero	Secretaría Departamento de Contabilidad	Asistente Administrativo Recursos Humanos Adquisiciones Departamento de Contabilidad: Distribución
	Distribución Pago accionistas: Devolución de sus valores recaudados menos su obligaciones	Distribución El departamento contable realiza la distribución equitativa de sus ingresos resuelta por los accionistas. La devolución se realiza en forma quincenal y se transfiere a la cuenta de cada socio. Aplicación de todas las obligaciones como: mantenimiento, aportaciones, anticipos, ayudas, etc.
Operación	Despacho desde la rutas en forma física Tarjeta de control por bus Tabla de turnos por rutas	Despacho desde la central por medio de GPS Tabla de turnos inicial y su ejecutada Reportes diarios de la operación por bus y ruta Inspectores de rutas
Mantenimiento	El accionista adquiere sus llantas y cambios de aceite	Creación de un cronograma preventivo y correctivo de las unidades Creación de un Kárdex individual por bus Coordinación con proveedores a menos costos por el volumen de compra Venta de insumos taller El despacho hace el cierre de operaciones con su respectiva producción.
Recaudación	Depósitos: Realizaba cada socio de acuerdo con su producción	El conductor entrega el valor de producción reportado a la central en la noche. La empresa realiza el depósito total al día siguiente juntamente con la empresa de seguridad.

Nota. Datos recolectados en la entrevista a la contadora de la empresa

- **Administrativo y financiero:** se aumentó a esta área un encargado de recursos humanos y un encargado de adquisiciones y se cambió a la secretaria por un asistente administrativo. El departamento contable es el encargado del proceso de distribución, proceso en que anteriormente la Compañía solo devolvía el dinero producido por cada unidad menos sus obligaciones que se constituía por los gastos administrativos, mientras que con el sistema de caja común el departamento contable se encarga de la distribución equitativa, es decir se encarga de establecer los ingresos mediante el sistema de caja común y aplicar todas las obligaciones.
 - **Operación:** se crean los deportes diarios de la operación por bus y ruta y se contrata para cumplir con los parámetros de calidad inspectores de rutas, además la operación se controla también mediante GPS.
 - **Mantenimiento:** Se crea el área de mantenimiento en donde el socio deja de adquirir sus llantas y cambios de aceite de forma particular y es la empresa la encargada de este proceso para ello crea un cronograma preventivo y correctivo de las unidades, Kárdex individual por bus, coordinación con proveedores menores costos por el volumen de compra y promueve la venta de insumos en el taller.
 - **Recaudación:** Anteriormente cada socio depositaba el dinero obtenido en su operación, con el sistema de caja común el despacho hace el cierre de operaciones con su respectiva producción, cada semana se les entrega el reporte financiero del sistema de caja común y a los socios se les deposita quincenalmente sus utilidades.
2. **¿Después de la implementación de la caja común han mejorado los ingresos de la Compañía de Transporte mediante una distribución equitativa de los ingresos y reducción de kilómetros operados?**

La Caja Común ha permitido tener un control de los ingresos a través de una media calculada sobre la tarifa establecida por el ente regulador “Movilidad”; las tablas operativas son elaboradas y ejecutadas a través de GPS el mismo que emite reportes de ubicaciones y tiempos de cada una de las unidades, de esta manera las producciones son controladas e identificadas la cantidad de usuarios que suben diariamente en las rutas convencionales, evitando correteos pero sobre todo los desvíos de fondos por parte de los recaudadores, dichas producciones son recaudadas al cierre de operaciones diarias y de esta manera llegan a una distribución equitativa a sus accionistas; sobre todo y lo más importante es prestar un servicio de calidad a los usuarios que día a día utilizan las unidades.

3. ¿La contabilidad en la empresa al aplicar este sistema que cambios tuvo y cuanto demoro este proceso?

La empresa adapto un plan de cuentas que permite desarrollar y establecer costos reales en cada una de las áreas como: administrativa, operativa, y mantenimiento en un tiempo estimado de tres meses, debido a la vinculación de procesos con todas las áreas.

Los ingresos diarios por recaudo de caja común son valores contabilizados en una cuenta de pasivo en forma individual por cada accionista; los egresos son detallados en esta misma cuenta quedando el saldo por pagar al accionista, luego de su distribución semanal, valor que se devuelve por transferencia bancaria.

4. ¿Los socios se encuentran conformes con el sistema de caja común y con la rentabilidad obtenida?

Los socios se encuentran adaptados a este sistema que es requisito de Movilidad para que se obtenga el permiso de operación, y obviamente esto les ha permitido llevar un control más estricto de sus ingresos.

5. ¿Cree usted que la implementación de la Caja Común en la Compañía ayudo a mejorar las condiciones laborales de Choferes y ayudantes?

Esta implementación ha permitido que el accionista también sea responsable con sus trabajadores, sobre todo evitar problemas laborales al final de cada contrato y que cada conductor y ayudante tengan un seguro.

6. ¿El Sistema de Caja Común permitió mejorar el servicio de transporte urbano público en el Distrito Metropolitano de Quito?

Este sistema mejoro el servicio en un 60% dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

7. ¿Cree usted que se ha eliminado o al menos se ha disminuido la competencia entre Compañías de Transportes?

No se ha eliminado, su disminución es un porcentaje muy bajo; el ente regulador deberá emitir resoluciones de unificación de empresas de esta manera evitaría la competencia entre operadoras de transporte urbano.

8. ¿Con la aplicación del sistema caja común en la Compañía se ayudó a los socios a incrementar su nivel Económico?

Es un proceso a largo plazo ya que la caja común depende de una tarifa política que no permite cumplir con los costos operativos de cada bus; si bien es cierto que la caja común ayuda a controlar los ingresos, pero esto no significa que los ingresos sean considerados como los más altos.

9. ¿Usted considera como mejor alternativa al sistema de gestión simple o a este sistema de gestión centralizada por caja común, por qué?

Considero que el sistema de gestión de caja común es el más adecuado para vigilar los ingresos y que sus propietarios lleven un control de sus gastos; este sistema también permite que la empresa negocie la canasta automotriz con los mejores descuentos y de esta manera optimizar costos y en la operación de cada vehículo, permitiendo eficiencia en el trabajo y llegar a una distribución justa y equitativa para sus asociados.

10. ¿A su experiencia cuáles han sido los beneficios de la caja común en la Compañía de Transporte?

Evita la competencia en las rutas; costos menores en adquisiciones de repuestos; subsidios y compensaciones por bus; control absoluto de la operación; centralización de la recaudación; fácil manejo en recuperación de cartera y los aportes administrativos están al día.

4.4. Comprobación de Hipótesis

La hipótesis se demuestra a través de aplicación del estadístico t de student, los resultados muestran que en el año 2018 tuvo impacto positivo debido a que el promedio alcanza 51.952,11 USD y el grado de significancia es menor a 0,05, por lo tanto existe alta significancia (Ver Anexo 2.2).

Lo mismo sucede en el caso del 2019 donde el promedio alcanza 50.759,27 USD y el grado de significancia es menor a 0,05 por tanto existe alta significancia. (Ver Anexo 2.3).

Para el año 2020 no existe un impacto debido a que el promedio alcanza 19.329,60 USD y el grado de significancia es mayor a 0,05 por tanto no existe significancia estadística, posiblemente debido a la falta de controles sistemáticos, a la ausencia de cobradores y fiscalizadores por motivo de la pandemia del COVID-19. (Ver Anexo 2.4).

Tabla 18. Resultados de la prueba t Student

Período	Ingresos sin caja Común	Ingresos con Caja común	t -Student	Probabilidad
2018	51.526,81	51.952,11	-4,264	0,0000406
2019	50.272,58	50.759,27	-5,315	0,0000010
2020	19.204,49	19.329,60	-1,516	0,0676810

Fuente. Resumen del Anexo 2

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:

- El impacto de la aplicación del sistema de caja común permite distribuir equitativamente los ingresos y controlar todos los gastos incurridos en la prestación del servicio, por tanto posibilita que la empresa y los socios tengan toda la información necesaria para realizar un análisis de la rentabilidad del negocio.
- Para los períodos 2018 y 2019, la prueba t determina un impacto financiero positivo sobre los ingresos de los socios, debido a la aplicación del sistema de caja común, en cambio para el período 2020 no existe un impacto debido posiblemente a la falta de controles sistemáticos y a la ausencia de cobradores y fiscalizadores.
- La metodología del sistema de caja común permite conocer los ingresos promedios de los socios y los distribuye en base al número de vueltas y kilómetros recorridos de cada unidad vehicular.
- La rentabilidad de los socios es mayor en el año 2018, seguida del año 2019 y por último y con la más baja rentabilidad el año 2020, esto se calcula en base a los ingresos obtenidos por caja común, gastos y costos de las unidades vehiculares, además el margen operacional promedio del período es 16,94%; sin embargo existe una baja en el margen de 10,05% para el año 2020, por tanto la rentabilidad sin condiciones externas se sitúa en un promedio de 20,29% es decir una quinta parte sobre los ingresos generados.
- Finalmente, se concluye que la implementación del sistema de caja común tuvo afectaciones en el ámbito administrativo, financiero y operativo, por el cambio de modelo de recaudación, distribución, liquidación y reparto de los ingresos generados.

Recomendaciones:

- Los socios deben llevar un control ordenado y adecuado de su información financiera otorgada por la empresa en los informes del sistema de caja común, el cual les sirva para controlar la rentabilidad de su unidad vehicular, además para identificar y analizar los costos representativos, y en base a ello tomar decisiones oportunas.
- Se recomienda la implementación del sistema de caja común en las empresas de transporte urbano público del DMQ que aún no están dentro de este proceso, debido a que esto permitirá un control absoluto de la operación de todo el transporte público

de la ciudad, mejores condiciones laborales para los empleados, costos menores, distribución equitativa de los ingresos y con ello se mejorará el servicio de transporte debido a la disminución local de la competencia.

- Se recomienda a la empresa que consolide los reportes semanales de caja común, ya que estos demuestran la operatividad del negocio y los resultados obtenidos, con esta información consolidada la empresa podría presentar mejores reportes financieros internos los cuales pueden influir en la toma de decisiones de la empresa, además de socializarlos con los socios los cuáles podrían hacer un control más detallado de sus resultados y con ello de la rentabilidad de sus unidades vehiculares.
- Se recomienda que los reportes diarios de caja común por ruta sean generados estandarizadamente, para evitar cualquier tipo de confusión al momento de su unificación y así facilitar el proceso de consolidación de los reportes semanales de caja común.
- Se recomienda a las autoridades municipales encargadas de controlar la movilidad, revisen permanente las tarifas de transporte de acuerdo con los reportes financieros generados por las empresas de transporte urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- Instructivo para el control y evaluación del sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre, Resolución Nro. 002-DIR-2014-ANT (2014).
- Aguirre, J., Prieto, M., & Escamilla, J. (1997). *Contabilidad de costos, gestión y control presupuestario, control de gestión, la función del controller.:* Vol. Tomo II. Cultural de Ediciones, S.A. .
- Alfonso, I. (1995). *Técnicas de investigación bibliográfica* (Contexto Ediciones).
- Constitución de la República del Ecuador, Pub. L. No. Registro Oficial 449 de 20-oct-2008 (2008). www.lexis.com.ec
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.2008 (2008). www.lexis.com.ec
- Barahona, V. (2016). *Evaluación del impacto financiero en la empresa Avitesa, S.A., a partir de la implementación del plan de ahorro-fondo de retiro como política de beneficios a empleados del 01 de junio de 2015 al 31 de mayo de 2016* [Universidad Nacional Autónoma De Nicaragua]. <http://repositorio.unan.edu.ni/id/eprint/9481>
- Cámara de Transporte Urbano de Cuenca. (2007). *Consultoría para la evaluación, seguimiento y propuestas de mejoramiento de los parámetros de operación del sistema de transporte público colectivo*.
- Cea García, J. L. (1994). El resultado contable. In *AECA (Monografías)*.
- Celi, S. (2018). Análisis del sistema de transporte público privado de la ciudad de Quito-Ecuador. *Revista Espacios*, 39. <https://www.revistaespacios.com/a18v39n19/a18v39n19p01.pdf>
- Cobo, K. (2017). *Modelo de Gestión de Sistema de Caja Común para Transporte Interprovincial. CASO DE ESTUDIO: Transporte Occidental* [Pontificia Universidad Católica del Ecuador]. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/13178>
- Reglamento Interno de la Compañía Anónima de Transportes Urbano Victoria, (2000).
- Reglamento Interno de Aplicación del Modelo de Gestión de Caja Común, (2018).
- Corbetto, G., & Hernández, C. (2021). *Impacto financiero a consecuencia del COVID 19 en la liquidez de la empresa METZER Perú SAC – Lima*. <http://orcid.org/0000-0001-7922-2017>
- Demoraes, F. (2005). *Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de Quito*. https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers11-10/010039249.pdf

- Foulke, RA. (1973). *Análisis práctico de estados financieros* (UTEHA). Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana .
- Fuenmayor, D., & Avilés, C. (2016). *Evaluación financiera de la propuesta de caja común en la Cooperativa de transporte río Amazonas de Guayaquil, período 2015-2016*. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/19724>
- Gitman, L. (1997). *Fundamentos de administración financiera*. Editorial OUP Harla México, S.A.
- Hurtado, J. (2008). *Guía para la comprensión Holística de la ciencia*. Unidad III, Capítulo 3.
- Londoño, L. (2013). *¿Qué es el impacto financiero?* . Choose Life. <http://noticiasvegetarianasweb.blogspot.com/2013/07/que-es-el-impacto-financiero.html>
- López, A. (2016). *Estudio de factibilidad para la creación de la caja común en la compañía de transporte urbano Urbamingueros S.A de la ciudad de San Gabriel, cantón Montufar, provincia del Carchi* [Universidad Técnica del Norte]. <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/5951>
- Mafla, C. (2012). *Aplicación del esquema de manheim a ejes*. [Pontificia Universidad Católica del Ecuador]. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/6391>
- Morillo, M., Carrera, P., & Torres, O. (2018). *Caja común en las Cooperativas de Transporte Interprovincial enmarcadas en la Ley de Economía Popular y Solidaria*. <https://www.revistaholopraxis.com/index.php/ojs/article/view/39/27>
- Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito. (2012). *Ordenanza Metropolitana No. 0194*. [https://www.metrodequito.gob.ec/images/leydetransparencia/2013/a\)OrganizacionInterna/BASE_LEGAL_QUE_LA_RIGE/Ordenanzas/ORDENANZA_0194.pdf](https://www.metrodequito.gob.ec/images/leydetransparencia/2013/a)OrganizacionInterna/BASE_LEGAL_QUE_LA_RIGE/Ordenanzas/ORDENANZA_0194.pdf)
- Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito. (2013). *Regla Técnica 001*.
- Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito. (2020). *Ordenanza 017*. https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202019-2023/Ordenanzas/2020/ORD-017-2020-MET-INTEGRACI%C3%93N%20SUBSISTEMAS%20DE%20TRANSPORTE.pdf
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2014). *Diagnóstico de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial*

- (PMOT). <https://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>
- Organización Latinoamericana de Energía (OLADE). (2013). *Composición de la matriz energética 1999 - 2012*.
- Paredes, E., & Berbey, A. (2019). Situación actual del Sistema de transporte en la ciudad de Quito, Ecuador: una propuesta de mejora. *TRIM. Tordesillas, Revista de Investigación Multidisciplinar*, 16, 5–40. <https://doi.org/10.24197/trim.16.2019.5-40>
- Pesantez, S., Flores, M., & Torrés, A. (2020). Régimen tributario contable de ingresos en compañías de transporte público con sistema de caja común. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(4), 623. <https://doi.org/10.35381/r.k.v5i4.973>
- Peumans, H. (1971). *Análisis e interpretación de balances*. Ibérico Europea de Ediciones.
- Probabilidad y estadística. (2023). *Prueba t de Student*. <https://www.probabilidadyestadistica.net/prueba-t-de-student/>
- Puente, M., Calero, E., Carrillo, J., & Gávilanez, O. (2022). Fundamentos de Gestión Financiero. In *EDITORIAL UNACH*. Universidad Nacional de Chimborazo. <https://doi.org/10.37135/u.editorial.05.70>
- Puente, M., Viñán, J., & Aguilar, J. (2017). *Planeación financiera y presupuestaria*. (E. S. P. de Chimborazo (ed.)).
- Puente Riofrio, M., & Andrade Dominguez, F. (2016). Relación entre la diversificación de productos y la rentabilidad empresarial / Relationship between product diversification and corporate profitability. *Ciencia Unemi*, 9 (18)(73). <https://doi.org/10.29076/issn.2528-7737vol9iss18.2016pp73-80p>
- Quito Informa. (2017). *2'400.000 de viajes persona en el Sistema de Transporte al día*. <http://www.quitoinforma.gob.ec/2017/08/16/2400-000-de-personas-se-movilizan-el-sistema-de-transporte-al-dia/>
- Ruiz, J. (2014). *Dirección Nacional de Estadísticas y Estudios de la EPS y SFPS*.
- Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, M. del P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta edición). McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Sánchez, J. P. (2002). *Análisis de Rentabilidad de la empresa*. 5campus.Com.
- Villa, R., Suquillo, N., Cevallos, W., & Atencia, E. (2018). La implementación del sistema de caja común en el sistema de transporte terrestre. *Revista Observatorio de La Economía Latinoamericana*. <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/05/caja-comun-transporte.html>

Walker, N. (2017). *Impacto Financiero*. Centro Nacional de Consultoría.
<https://www.centronacionaldeconsultoria.com/post/impacto-financiero>

ANEXOS

ANEXO 1. Guía de entrevista aplicada a la contadora de la Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria (CATUV)



Libres por la Ciencia y el Saber

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y
ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Guía de entrevista aplicada a la contadora de la Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria (CATUV)

Objetivo principal: Identificar el impacto financiero percibido en los socios de la empresa y los cambios observados en la adopción del sistema de caja común.

1. **¿Cuáles son los cambios dados en las áreas de la Compañía para sujetarse al sistema de caja común?**
2. **¿Después de la implantación de la caja común han mejorado los ingresos de la Compañía de Transporte mediante una distribución equitativa de los ingresos y reducción de kilómetros operados?**
3. **¿La contabilidad en la empresa al aplicar este sistema que cambios tuvo y cuanto demoro este proceso?**
4. **¿Los socios se encuentran conformes con el sistema de caja común y con la rentabilidad obtenida?**
5. **¿Cree usted que la implementación de la Caja Común en la Compañía ayudo a mejorar las condiciones laborales de Choferes y ayudantes?**
6. **¿El Sistema de Caja Común permitió mejorar el servicio de transporte urbano público en el Distrito Metropolitano de Quito?**
7. **¿Cree usted que se ha eliminado o al menos se ha disminuido la competencia entre Compañías de Transportes?**
8. **¿Con la aplicación del sistema caja común en la Compañía se ayudó a los socios a incrementar su nivel Económico?**
9. **¿Usted considera como mejor alternativa al sistema de gestión simple o a este sistema de gestión centralizada por caja común, por qué?**
10. **¿A su experiencia cuáles han sido los beneficios de la caja común en la Compañía de Transporte?**

ANEXO 2: Resultados de la Aplicación de la Prueba Estadística T de Student

Anexo 2.1. Base de datos de los ingresos sin caja común e ingresos con caja común período 2018-2020 y sus respectivas diferencias.

Socio	2018			2019			2020		
	Ingresos sin caja Común	Ingresos con Caja común	Diferencia	Ingresos sin caja Común	Ingresos con Caja común	Diferencia	Ingresos sin caja Común	Ingresos con Caja común	Diferencia
1	48.942,60	48.626,74	-315,86	48.550,74	47.954,05	-596,69	20.847,18	19.984,14	-863,04
2	54.359,50	54.767,26	407,76	47.657,18	48.894,73	1.237,55	15.871,92	16.984,76	1.112,84
3	51.356,88	51.823,68	466,80	50.634,21	51.548,97	914,76	16.552,50	17.303,41	750,91
4	52.502,65	52.420,75	-81,90	48.375,14	48.417,96	42,82	19.759,92	20.132,60	372,68
5	50.267,05	52.175,99	1.908,94	47.528,28	48.312,94	784,66	18.543,06	19.249,44	706,38
6	52.483,12	53.073,70	590,58	50.337,56	51.553,28	1.215,72	19.172,59	19.516,23	343,64
7	51.315,50	51.550,81	235,31	51.634,48	52.259,29	624,81	19.492,21	19.691,45	199,24
8	52.820,40	53.508,84	688,44	54.074,03	52.751,53	-1.322,50	20.325,95	20.251,64	-74,31
9	50.482,15	51.358,31	876,16	48.671,85	49.400,68	728,83	18.000,50	19.008,81	1.008,31
10	54.351,40	54.536,06	184,66	52.632,90	53.569,66	936,76	20.426,58	19.919,78	-506,80
11	48.024,80	48.554,90	530,10	49.967,16	50.939,22	972,06	19.590,58	20.867,89	1.277,31
12	51.290,19	52.744,56	1.454,37	47.248,38	48.695,16	1.446,78	19.411,49	19.782,76	371,27
13	53.319,36	54.416,22	1.096,86	54.057,70	54.832,68	774,98	21.148,14	20.859,79	-288,35
14	56.269,25	57.082,92	813,67	43.804,46	44.571,43	766,97	12.816,05	12.941,27	125,22
15	52.037,80	52.042,45	4,65	53.435,31	53.744,18	308,87	20.646,67	20.227,93	-418,74
16	54.723,95	54.085,46	-638,49	53.860,97	54.862,11	1.001,14	21.466,58	21.146,40	-320,18
17	49.250,90	50.173,23	922,33	47.580,84	48.375,48	794,64	18.251,73	19.063,43	811,70
18	47.620,86	49.151,74	1.530,88	45.104,89	45.670,81	565,92	14.756,22	15.131,52	375,30
19	51.710,75	52.988,22	1.277,47	47.462,80	48.419,17	956,37	18.600,70	19.709,88	1.109,18
20	53.945,98	54.122,71	176,73	49.890,18	50.657,40	767,22	20.532,95	20.639,59	106,64
21	51.867,52	52.200,07	332,55	48.361,24	48.989,48	628,24	19.943,83	20.154,95	211,12
22	56.447,35	55.625,35	-822,00	54.626,39	55.068,10	441,71	20.722,25	20.343,93	-378,32
23	53.061,15	53.747,01	685,86	50.344,30	50.217,34	-126,96	19.912,85	19.660,40	-252,45
24	52.887,45	53.705,59	818,14	49.733,24	50.395,16	661,92	21.853,63	20.318,42	-1.535,21
25	51.366,65	52.817,83	1.451,18	47.366,36	48.503,83	1.137,47	17.843,26	17.644,65	-198,61
26	56.144,96	56.249,85	104,89	49.673,41	49.103,68	-569,73	20.433,76	19.751,28	-682,48
27	56.180,32	56.519,09	338,77	49.941,70	50.478,37	536,67	18.496,75	18.525,20	28,45
28	52.811,55	54.115,98	1.304,43	50.813,43	51.575,13	761,70	10.586,26	10.950,93	364,67
29	54.247,00	54.961,15	714,15	47.973,86	49.346,29	1.372,43	20.377,49	20.584,49	207,00
30	51.313,20	52.286,02	972,82	49.986,31	50.406,64	420,33	19.413,42	20.022,99	609,57
31	48.888,50	50.401,30	1.512,80	48.907,39	49.703,13	795,74	20.256,46	20.267,83	11,37
32	55.188,46	54.966,42	-222,04	52.474,61	53.145,35	670,74	17.176,95	16.829,75	-347,20
33	38.926,28	38.553,84	-372,44	50.852,80	50.292,82	-559,98	21.967,15	21.096,72	-870,43
34	50.098,00	49.290,80	-807,20	48.245,88	48.415,69	169,81	19.357,39	19.319,26	-38,13
35	18.935,85	19.076,40	140,55	56.407,49	54.950,70	-1.456,79	21.466,53	20.565,83	-900,70

36	55.525,82	54.586,30	-939,52	52.823,42	53.035,49	212,07	20.462,51	20.369,89	-92,62
37	55.390,00	55.319,74	-70,26	48.291,68	49.316,50	1.024,82	17.365,21	17.955,44	590,23
38	54.023,35	55.075,07	1.051,72	50.699,78	49.510,35	-1.189,43	19.381,35	19.722,76	341,41
39	54.492,89	55.303,71	810,82	51.796,81	52.112,08	315,27	20.885,70	20.076,33	-809,37
40	58.151,51	58.182,03	30,52	51.411,78	52.048,60	636,82	19.917,58	20.555,38	637,80
41	54.403,65	55.214,77	811,12	53.176,85	53.160,32	-16,53	20.048,50	19.251,28	-797,22
42	58.097,20	57.195,21	-901,99	54.586,81	54.474,37	-112,44	20.145,85	19.457,67	-688,18
43	56.678,55	55.638,58	-1.039,97	53.604,26	53.584,86	-19,40	19.132,39	19.308,73	176,34
44	50.701,20	50.332,63	-368,57	48.156,90	49.299,45	1.142,55	19.393,07	19.514,54	121,47
45	45.303,37	46.353,26	1.049,89	51.947,60	53.545,74	1.598,14	20.030,94	20.894,20	863,26
46	52.016,45	52.772,20	755,75	53.052,75	53.769,66	716,91	17.980,91	18.440,45	459,54
47	49.936,55	50.714,33	777,78	50.493,72	50.684,27	190,55	21.058,29	21.189,58	131,29
48	55.374,65	54.050,13	-1.324,52	53.546,84	53.793,60	246,76	20.791,20	20.522,90	-268,30
49	53.695,81	53.562,23	-133,58	50.486,55	51.544,67	1.058,12	18.452,09	19.585,76	1.133,67
50	54.595,73	55.353,57	757,84	52.217,02	52.150,25	-66,77	19.813,01	20.076,14	263,13
51	56.924,05	57.163,56	239,51	49.555,65	49.212,61	-343,04	16.164,32	16.141,08	-23,24
52	35.783,05	36.358,91	575,86	42.188,81	43.401,42	1.212,61	21.867,62	22.783,40	915,78
53	51.153,39	51.790,81	637,42	52.038,72	52.757,79	719,07	20.744,57	21.052,96	308,39
54	46.739,89	48.125,72	1.385,83	49.114,11	49.396,26	282,15	18.707,05	18.989,57	282,52
55	49.547,97	50.552,27	1.004,30	47.584,27	48.939,04	1.354,77	17.883,27	18.790,68	907,41

Anexo 2.2. Prueba Estadística T de Student para el año 2018

	<i>Ingresos sin Caja Común</i>	<i>Ingresos con Caja común</i>
Media	51526,80745	51952,11426
Varianza	36494241,58	35559432,98
Observaciones	55	55
Coefficiente de correlación de Pearson	0,992489867	
Diferencia hipotética de las medias	0	
Grados de libertad	54	
Estadístico t	-4,26412487	
P(T<=t) una cola	4,05859E-05	
Valor crítico de t (una cola)	1,673564906	
P(T<=t) dos colas	8,11717E-05	
Valor crítico de t (dos colas)	2,004879288	

Anexo 2.3. Prueba Estadística T de Student para el año 2019

	<i>Ingresos sin Caja Común</i>	<i>Ingresos con Caja Común</i>
Media	50272,57818	50759,26876
Varianza	7807322,681	6688826,179
Observaciones	55	55
Coefficiente de correlación de Pearson	0,971083761	
Diferencia hipotética de las medias	0	
Grados de libertad	54	
Estadístico t	-5,315181815	
P(T<=t) una cola	1,03941E-06	
Valor crítico de t (una cola)	1,673564906	
P(T<=t) dos colas	2,07881E-06	
Valor crítico de t (dos colas)	2,004879288	

Anexo 2.4. Prueba Estadística T de Student para el año 2020

	<i>Ingresos sin Caja Común</i>	<i>Ingresos con Caja Común</i>
Media	19204,48964	19329,60117
Varianza	4598725,391	3916590,026
Observaciones	55	55
Coefficiente de correlación de Pearson	0,959089481	
Diferencia hipotética de las medias	0	
Grados de libertad	54	
Estadístico t	-1,515959831	
P(T<=t) una cola	0,067680961	
Valor crítico de t (una cola)	1,673564906	
P(T<=t) dos colas	0,135361923	
Valor crítico de t (dos colas)	2,004879288	

ANEXO 3. Reporte consolidado anual de reparto de caja común año 2018

Valores							Descuentos aportación, insumos, mantenimiento y otros					
Socio	Vueltas	Total entregado	Faltantes	Producción real unidad	Total a repartir	Subsidio	Administración	Chofer	Ayudante	Revisión vehicular DMQ	Matrícula DMQ	Llantas
1	1.475,72	48.942,60	273,00	49.215,60	48.626,74	588,86	5.840,00	8.042,69	4.028,73	30,00	191,59	1.206,63
2	1.719,77	54.359,50	256,00	54.615,50	54.767,26	151,76	5.840,00	9.372,72	4.694,96	30,00	352,38	140,00
3	1.615,07	51.356,88	613,00	51.969,88	51.823,68	146,20	5.840,00	8.802,11	4.409,13	30,00	185,78	1.853,37
4	1.638,32	52.502,65	485,00	52.987,65	52.420,75	566,90	5.840,00	8.928,84	4.472,61	30,00	169,08	-
5	1.613,88	50.267,05	687,00	50.954,05	52.175,99	1.221,94	5.840,00	8.795,65	4.405,90	30,00	167,37	3.260,07
6	1.639,07	52.483,12	902,00	53.385,12	53.073,70	311,42	5.840,00	8.932,93	4.474,66	30,00	162,37	670,00
7	1.565,92	51.315,50	371,00	51.686,50	51.550,81	135,69	5.840,00	8.534,27	4.274,96	30,00	172,51	46,63
8	1.670,85	52.820,40	192,00	53.012,40	53.508,84	496,44	5.840,00	9.106,14	4.561,43	30,00	152,37	1.226,63
9	1.586,70	50.482,15	599,00	51.081,15	51.358,31	277,16	5.840,00	8.647,52	4.331,69	30,00	234,64	825,00
10	1.701,61	54.351,40	667,00	55.018,40	54.536,06	482,34	5.840,00	9.273,75	4.645,38	30,00	172,36	921,63
11	1.487,03	48.024,80	450,00	48.474,80	48.554,90	80,10	5.840,00	8.104,34	4.059,61	30,00	172,36	1.313,37
12	1.689,92	51.290,19	503,00	51.793,19	52.744,56	951,37	5.840,00	9.210,09	4.613,49	30,00	246,68	210,00

13	1.721,05	53.319,36	389,00	53.708,36	54.416,22	707,86	5.840,00	9.379,75	4.698,48	30,00	222,37	693,37
14	1.784,28	56.269,25	464,00	56.733,25	57.082,92	349,67	5.840,00	9.724,32	4.871,08	30,00	222,37	412,50
15	1.640,49	52.037,80	531,00	52.568,80	52.042,45	-	5.840,00	8.940,69	4.478,55	30,00	488,06	784,13
16	1.660,93	54.723,95	345,00	55.068,95	54.085,46	983,49	5.840,00	9.052,09	4.534,35	30,00	162,37	1.301,12
17	1.602,51	49.250,90	351,00	49.601,90	50.173,23	571,33	5.840,00	8.733,66	4.374,84	30,00	162,37	-
18	1.511,92	47.620,86	491,00	48.111,86	49.151,74	1.039,88	5.840,00	8.239,96	4.127,54	30,00	152,37	948,12
19	1.645,77	51.710,75	191,00	51.901,75	52.988,22	1.086,47	5.840,00	8.969,43	4.492,94	30,00	162,37	1.388,12
20	1.666,38	53.945,98	290,00	54.235,98	54.122,71	-	5.840,00	9.081,80	4.549,23	30,00	152,37	791,63
21	1.614,05	51.867,52	418,00	52.285,52	52.200,07	85,45	5.840,00	8.796,57	4.406,36	30,00	173,07	46,63
22	1.778,57	56.447,35	354,00	56.801,35	55.625,35	-	5.840,00	9.693,21	4.855,50	30,00	169,68	46,63
23	1.667,77	53.061,15	467,00	53.528,15	53.747,01	1.176,00	5.840,00	9.089,35	4.553,02	30,00	212,49	1.061,63
24	1.708,21	52.887,45	530,00	53.417,45	53.705,59	218,86	5.840,00	9.309,75	4.663,41	30,00	167,37	1.391,63
25	1.660,37	51.366,65	638,00	52.004,65	52.817,83	288,14	5.840,00	9.049,04	4.532,82	30,00	152,37	2.723,37
26	1.733,43	56.144,96	345,00	56.489,96	56.249,85	813,18	5.840,00	9.447,19	4.732,26	30,00	184,70	844,13
27	1.758,74	56.180,32	334,00	56.514,32	56.519,09	-	5.840,00	9.585,12	4.801,35	30,00	169,08	673,37
						4,77						

28	1.727,87	52.811,55	365,00	53.176,55	54.115,98	939,43	5.840,00	9.416,89	4.717,09	30,00	180,05	2.420,00
29	1.694,43	54.247,00	615,00	54.862,00	54.961,15	99,15	5.840,00	9.234,62	4.625,78	30,00	202,37	1.185,87
30	1.646,64	51.313,20	258,00	51.571,20	52.286,02	714,82	5.840,00	8.974,19	4.495,33	30,00	167,95	1.015,00
31	1.556,50	48.888,50	457,00	49.345,50	50.401,30	1.055,80	5.840,00	8.482,93	4.249,25	30,00	169,02	367,97
32	1.715,65	55.188,46	400,00	55.588,46	54.966,42	-	5.840,00	9.350,31	4.683,74	30,00	182,37	46,63
33	1.194,78	38.926,28	177,00	39.103,28	38.553,84	549,44	5.840,00	6.511,53	3.261,74	30,00	162,37	554,13
34	1.503,10	50.098,00	413,00	50.511,00	49.290,80	-	5.840,00	8.191,91	4.103,47	30,00	152,37	352,57
35	616,01	18.935,85	160,00	19.095,85	19.076,40	19,45	5.840,00	3.357,27	1.681,72	30,00	152,37	46,63
36	1.682,77	55.525,82	374,00	55.899,82	54.586,30	-	5.840,00	9.171,09	4.593,96	30,00	152,37	93,37
37	1.696,30	55.390,00	411,00	55.801,00	55.319,74	481,26	5.840,00	9.244,81	4.630,89	30,00	200,00	280,07
38	1.723,32	54.023,35	387,00	54.410,35	55.075,07	664,72	5.840,00	9.392,07	4.704,65	30,00	148,50	-
39	1.744,12	54.492,89	308,00	54.800,89	55.303,71	502,82	5.840,00	9.505,48	4.761,46	30,00	219,19	1.015,00
40	1.814,55	58.151,51	456,00	58.607,51	58.182,03	-	5.840,00	9.889,31	4.953,73	30,00	229,13	284,93
41	1.729,37	54.403,65	439,00	54.842,65	55.214,77	425,48	5.840,00	9.425,05	4.721,17	30,00	222,37	46,63
42	1.750,00	58.097,20	623,00	58.720,20	57.195,21	-	5.840,00	9.537,50	4.777,50	30,00	162,37	1.152,43

43	1.717,91	56.678,55	261,00	56.939,55	55.638,58	- 1.300,97	5.840,00	9.362,60	4.689,89	30,00	222,37	662,50
44	1.554,79	50.701,20	423,00	51.124,20	50.332,63	- 791,57	5.840,00	8.473,61	4.244,58	30,00	169,08	1.025,07
45	1.454,53	45.303,37	555,00	45.858,37	46.353,26	494,89	5.840,00	7.927,17	3.970,86	30,00	168,59	825,00
46	1.655,68	52.016,45	1.189,00	53.205,45	52.772,20	- 433,25	5.840,00	9.023,45	4.520,00	30,00	408,52	3.028,75
47	1.573,20	49.936,55	609,00	50.545,55	50.714,33	168,78	5.840,00	8.573,93	4.294,83	30,00	168,32	926,25
48	1.680,59	55.374,65	309,00	55.683,65	54.050,13	- 1.633,52	5.840,00	9.159,19	4.588,00	30,00	185,78	1.108,37
49	1.687,49	53.695,81	492,00	54.187,81	53.562,23	- 625,58	5.840,00	9.196,81	4.606,84	30,00	162,37	1.665,87
50	1.682,38	54.595,73	402,00	54.997,73	55.353,57	355,84	5.840,00	9.168,96	4.592,89	30,00	162,37	1.048,37
51	1.733,81	56.924,05	67,00	56.991,05	57.163,56	172,51	5.840,00	9.449,26	4.733,30	30,00	259,83	-
52	1.154,90	35.783,05	204,00	35.987,05	36.358,91	371,86	5.840,00	6.294,19	3.152,87	30,00	256,62	455,87
53	1.622,90	51.153,39	191,00	51.344,39	51.790,81	446,42	5.840,00	8.844,78	4.430,51	30,00	121,28	139,93
54	1.562,71	46.739,89	181,00	46.920,89	48.125,72	1.204,83	5.840,00	8.516,78	4.266,21	30,00	152,37	-
55	1.570,41	49.547,97	698,00	50.245,97	50.552,27	306,30	5.840,00	8.558,71	4.287,21	30,00	167,37	93,37
Total general	89.005,02	2.833.974,41	23.560,00	2.857.534,41	2.857.366,28		321.200,00	485.077,38	242.983,72	1.650,00	10.640,57	44.620,29

Continuación Anexo 3:

Descuentos aportación, insumos, mantenimiento y otros														
Mecánica	Repuestos varios proveedores	Carnet	Anticipo mecánica	Uniformes	Faltantes	Otros descuentos	Póliza de seguro	Multas	Aforo	Descuento minutos atrasados	Combustible	Depreciación vehículo	Total obligaciones adquiridas	Valor transferencia accionista
2.349,62	3.591,38	-	2.400,00	228,48	273,00	118,26	245,80	-	39,68	-	8.721,53	4.500,00	41.807,39	6.819,35
1.081,51	127,29	-	720,00	123,98	256,00	147,15	245,80	90,00	31,18	122,50	10.163,81	4.500,00	38.039,28	16.727,98
1.557,50	39,64	-	5.500,04	480,98	613,00	133,45	245,80	120,00	43,14	27,50	9.545,04	4.500,00	43.926,47	7.897,20
3.474,09	1.050,00	20,00	5.868,96	290,00	481,00	106,30	245,80	110,00	43,57	13,00	9.682,46	4.500,00	45.325,71	7.095,03
3.135,20	3.012,80	44,00	200,00	372,48	671,00	146,46	245,80	225,00	19,38	128,50	9.538,04	4.500,00	44.737,65	7.438,34
778,88	-	20,00	8.860,00	219,73	899,00	111,94	245,80	290,00	6,40	18,50	9.686,90	4.500,00	45.747,11	7.326,59
2.227,21	-	10,00	200,00	123,98	365,00	118,25	245,80	45,00	31,18	25,50	9.254,59	4.500,00	36.044,89	15.505,92
2.657,37	2.595,28	-	1.859,96	215,48	189,00	106,32	658,05	75,00	31,85	117,50	9.874,74	4.500,00	43.797,11	9.711,73
1.299,17	-	-	818,00	222,98	591,00	132,14	245,80	115,00	39,32	213,50	9.377,40	4.500,00	37.463,16	13.895,15
1.814,76	-	-	200,00	177,98	667,00	133,24	260,80	30,00	50,64	32,50	10.056,49	4.500,00	38.806,53	15.729,54
1.915,20	743,27	-	4.330,80	185,98	450,00	88,56	245,80	140,00	31,67	10,50	8.788,38	4.500,00	40.949,83	7.605,07
2.273,43	1.438,69	20,00	3.815,71	409,48	499,00	136,47	260,80	80,00	29,66	35,00	9.987,45	4.500,00	43.635,95	9.108,61
1.812,56	361,40	10,00	464,99	186,00	381,00	126,68	15,00	95,00	33,20	-	10.171,43	4.500,00	39.021,23	15.394,99
900,19	-	20,00	4.480,78	249,48	460,00	106,68	245,80	30,00	18,37	10,00	10.545,08	4.500,00	42.666,65	14.416,27
3.102,40	759,55	-	4.384,32	216,48	528,00	106,31	275,80	75,00	30,81	-	9.695,31	4.500,00	44.235,41	7.807,04
1.554,90	-	20,00	996,67	156,48	345,00	126,68	245,80	70,00	5,33	-	9.816,12	4.500,00	38.756,91	15.328,55
2.302,46	50,89	20,00	4.682,55	279,48	351,00	148,25	245,80	80,00	22,51	216,50	9.470,82	4.500,00	41.511,13	8.662,09
2.164,26	851,93	10,00	3.141,01	282,98	483,00	139,76	245,80	155,00	29,13	-	8.935,44	4.500,00	40.276,29	8.875,45
3.409,11	496,52	-	597,50	209,48	191,00	118,25	245,80	-	14,09	16,00	9.726,48	4.500,00	40.407,09	12.581,13
2.709,68	-	30,00	200,00	235,98	285,00	124,75	245,80	60,00	36,17	1,50	9.848,33	4.500,00	38.722,24	15.400,47
2.433,85	2.551,34	69,00	2.400,01	429,73	414,00	124,74	260,80	75,00	21,68	121,00	9.539,03	4.500,00	42.232,81	9.967,26
1.657,90	433,11	20,00	400,00	123,98	348,00	133,81	245,80	-	35,64	-	10.511,36	4.500,00	39.044,62	16.580,73
2.169,07	1.506,76	10,00	4.178,32	363,98	467,00	151,68	245,80	120,00	32,06	79,50	9.856,53	4.500,00	44.467,19	9.279,83
1.003,53	-	-	511,66	164,48	530,00	178,46	245,80	50,00	11,28	21,50	10.095,52	4.500,00	38.714,40	14.991,20
6.039,12	2.780,80	-	3.500,00	178,00	631,00	116,31	260,80	180,00	12,86	141,50	9.812,81	4.500,00	50.480,79	2.337,03
4.221,02	2.285,17	30,00	6.743,67	241,98	340,00	76,31	245,80	75,00	14,17	122,50	10.244,56	4.500,00	50.218,46	6.031,40
2.994,82	743,85	-	3.060,36	163,48	331,00	88,24	245,80	60,00	11,18	12,00	10.394,14	4.500,00	43.703,80	12.815,29

2.563,84	1.198,74	20,00	7.016,88	358,98	365,00	151,68	245,80	305,00	7,84	303,00	10.211,71	4.500,00	49.852,50	4.263,48
1.221,82	43,90	20,00	2.761,67	123,98	611,00	184,74	-	-	33,66	-	10.014,05	4.500,00	40.633,46	14.327,69
2.013,80	1.715,95	20,00	5.233,27	383,48	247,00	651,68	245,80	135,00	28,86	124,00	9.731,64	4.500,00	45.552,94	6.733,08
2.040,39	1.777,37	50,00	4.516,26	315,98	457,00	145,44	245,80	245,00	18,99	201,00	9.198,92	4.500,00	42.851,32	7.549,98
2.982,91	-	20,00	753,32	332,48	397,00	76,30	245,80	30,00	23,04	11,00	10.139,51	4.500,00	39.644,41	15.322,00
1.270,09	149,06	10,00	840,37	323,98	177,00	104,50	-	15,00	25,27	20,50	7.061,13	4.500,00	30.856,67	7.697,17
1.578,54	567,32	20,00	4.422,87	198,98	413,00	176,42	245,80	80,00	22,80	147,00	8.883,34	4.500,00	39.926,39	9.364,41
50,83	-	10,00	453,33	103,98	160,00	30,00	98,32	-	2,59	-	3.640,64	4.500,00	20.157,68	-1.081,28
2.879,05	1.597,60	10,00	200,00	161,23	371,00	94,75	245,80	80,00	38,58	48,00	9.945,17	4.500,00	40.051,97	14.534,33
1.247,27	-	20,00	200,00	197,98	411,00	118,24	245,80	15,00	22,39	81,50	10.025,11	4.500,00	37.310,05	18.009,69
2.325,74	1.202,33	10,00	2.292,52	406,48	382,00	118,26	245,80	135,00	6,51	155,50	10.184,80	4.500,00	42.080,16	12.994,91
2.349,12	781,51	10,00	250,00	261,48	308,00	216,28	245,80	60,00	20,80	108,00	10.307,78	4.500,00	40.789,90	14.513,81
1.056,96	1.391,48	40,00	10.516,15	397,00	456,00	124,75	-	35,00	20,01	38,50	10.724,01	4.500,00	50.526,96	7.655,07
2.334,20	514,55	10,00	1.215,84	266,48	435,00	106,68	245,80	60,00	32,48	24,00	10.220,56	4.500,00	40.250,80	14.963,97
2.179,22	701,49	10,00	200,00	262,68	623,00	135,57	245,80	50,00	50,81	25,00	10.342,50	4.500,00	40.825,87	16.369,34
799,75	428,65	-	200,00	165,48	261,00	106,31	260,80	60,00	16,20	90,50	10.152,84	4.500,00	37.848,88	17.789,70
1.703,15	80,95	-	200,00	306,48	423,00	106,31	245,80	135,00	11,18	37,00	9.188,81	4.500,00	36.720,02	13.612,61
1.696,47	310,02	30,00	3.571,70	282,98	548,00	103,19	245,80	250,00	33,28	97,50	8.596,25	4.500,00	39.026,81	7.326,46
3.878,80	1.791,01	54,00	6.280,60	248,48	1.177,00	126,69	245,80	320,00	23,59	151,50	9.785,06	4.500,00	51.433,26	1.338,93
1.648,36	1.327,34	-	2.288,32	150,98	605,00	119,74	245,80	90,00	19,04	109,50	9.297,60	4.500,00	40.235,02	10.479,32
1.147,32	287,94	10,00	3.731,62	510,48	305,00	126,68	245,80	90,00	34,38	-	9.932,26	4.500,00	41.832,83	12.217,31
2.852,69	1.145,01	20,00	2.164,49	315,98	487,00	133,25	245,80	35,00	33,81	47,50	9.973,06	4.500,00	43.455,48	10.106,75
2.092,69	2.076,56	20,00	410,50	191,98	399,00	124,74	245,80	50,00	60,24	-	9.942,86	4.500,00	40.956,96	14.396,61
666,23	474,18	20,00	200,00	240,98	67,00	114,74	245,80	15,00	38,99	-	10.246,82	4.500,00	37.142,13	20.021,43
514,81	278,26	40,00	6.700,00	329,03	204,00	278,88	-	90,00	18,03	138,00	6.825,44	4.500,00	35.946,00	412,92
564,18	-	-	7.950,01	114,65	191,00	86,30	-	35,00	39,19	2,50	9.591,31	4.500,00	42.480,64	9.310,17
2.998,90	3.574,76	-	3.644,96	209,48	178,00	121,47	245,80	60,00	29,49	112,00	9.235,63	4.500,00	43.715,84	4.409,87
2.262,56	1.660,70	-	4.081,63	325,98	695,00	128,36	245,80	30,00	19,16	52,50	9.281,10	4.500,00	42.259,45	8.292,82
113.958,50	50.496,33	827,00	156.811,62	14.021,65	23.392,00	7.457,40	12.428,97	4.950,00	1.457,36	3.612,00	526.019,70	247.500,00	2.269.104,49	588.261,79

ANEXO 4. Reporte consolidado anual de reparto de caja común año 2019

Socio	Valores						Descuentos aportación, insumos, mantenimiento y otros					
	Vueltas	Total entregado	Faltantes	Producción real unidad	Total a repartir	Subsidio	Administración	Chofer	Ayudante	Revisión vehicular DMQ	Matrícula DMQ	Llantas
1	1.482,55	48.550,74	483,00	49.033,74	47.954,05	1.079,69	5.840,00	8.079,88	4.047,35	30,00	158,09	618,02
2	1.551,65	47.657,18	674,00	48.331,18	48.894,73	563,55	5.840,00	8.456,50	4.236,01	30,00	162,71	2.780,93
3	1.643,81	50.634,21	609,00	51.243,21	51.548,97	305,76	5.840,00	8.958,77	4.487,60	30,00	152,37	1.306,12
4	1.496,50	48.375,14	737,00	49.112,14	48.417,96	694,18	5.840,00	8.155,93	4.085,45	30,00	179,97	841,77
5	1.517,63	47.528,28	990,00	48.518,28	48.312,94	205,34	5.840,00	8.271,07	4.143,12	30,00	152,37	1.239,96
6	1.638,63	50.337,56	625,00	50.962,56	51.553,28	590,72	5.840,00	8.930,53	4.473,46	30,00	202,49	2.058,08
7	1.572,16	51.634,48	681,00	52.315,48	52.259,29	56,19	5.840,00	8.568,29	4.292,01	30,00	162,51	686,08
8	1.664,47	54.074,03	170,00	54.244,03	52.751,53	1.492,50	5.840,00	9.071,35	4.544,00	30,00	152,37	686,08
9	1.528,11	48.671,85	625,00	49.296,85	49.400,68	103,83	5.840,00	8.328,17	4.171,73	30,00	162,45	1.848,00
10	1.657,21	52.632,90	592,00	53.224,90	53.569,66	344,76	5.840,00	9.031,82	4.524,20	30,00	158,17	685,93
11	1.646,59	49.967,16	470,00	50.437,16	50.939,22	502,06	5.840,00	8.973,90	4.495,19	30,00	152,37	-

12	1.577,51	47.248,38	606,00	47.854,38	48.695,16	840,78	5.840,00	8.597,40	4.306,59	30,00	152,37	-
13	1.730,61	54.057,70	609,00	54.666,70	54.832,68	165,98	5.840,00	9.431,80	4.724,56	30,00	152,37	1.765,60
14	1.439,02	43.804,46	478,00	44.282,46	44.571,43	288,97	5.840,00	7.842,68	3.928,54	30,00	152,37	810,36
15	1.684,23	53.435,31	499,00	53.934,31	53.744,18	190,13	5.840,00	9.179,06	4.597,95	30,00	152,37	620,04
16	1.729,16	53.860,97	693,00	54.553,97	54.862,11	308,14	5.840,00	9.423,92	4.720,60	30,00	162,26	620,04
17	1.541,80	47.580,84	611,00	48.191,84	48.375,48	183,64	5.840,00	8.402,80	4.209,11	30,00	152,37	686,08
18	1.404,30	45.104,89	358,00	45.462,89	45.670,81	207,92	5.840,00	7.653,44	3.833,74	30,00	152,37	1.860,00
19	1.512,65	47.462,80	196,00	47.658,80	48.419,17	760,37	5.840,00	8.243,94	4.129,53	30,00	152,37	686,08
20	1.571,17	49.890,18	330,00	50.220,18	50.657,40	437,22	5.840,00	8.562,89	4.289,30	30,00	152,37	-
21	1.489,42	48.361,24	465,00	48.826,24	48.989,48	163,24	5.840,00	8.117,32	4.066,11	30,00	162,97	1.372,00
22	1.689,35	54.626,39	421,00	55.047,39	55.068,10	20,71	5.840,00	9.206,95	4.611,92	30,00	159,68	620,04
23	1.567,78	50.344,30	546,00	50.890,30	50.217,34	672,96	5.840,00	8.544,38	4.280,03	30,00	210,17	-
24	1.622,51	49.733,24	744,00	50.477,24	50.395,16	82,08	5.840,00	8.842,70	4.429,46	30,00	152,37	-
25	1.517,48	47.366,36	768,00	48.134,36	48.503,83	369,47	5.840,00	8.270,26	4.142,72	30,00	152,37	2.268,92
26	1.542,78	49.673,41	415,00	50.088,41	49.103,68	984,73	5.840,00	8.408,15	4.211,79	30,00	157,89	620,04

27	1.544,21	49.941,70	310,00	50.251,70	50.478,37	226,67	5.840,00	8.415,95	4.215,69	30,00	152,37	2.308,85
28	1.650,56	50.813,43	960,00	51.773,43	51.575,13	198,30	5.840,00	8.995,54	4.506,03	30,00	152,37	1.645,13
29	1.582,57	47.973,86	875,00	48.848,86	49.346,29	497,43	5.840,00	8.625,03	4.320,43	30,00	169,08	-
30	1.623,66	49.986,31	281,00	50.267,31	50.406,64	139,33	5.840,00	8.848,94	4.432,59	30,00	157,94	1.304,10
31	1.585,43	48.907,39	745,00	49.652,39	49.703,13	50,74	5.840,00	8.640,57	4.328,21	30,00	159,02	2.057,93
32	1.663,11	52.474,61	419,00	52.893,61	53.145,35	251,74	5.840,00	9.063,96	4.540,29	30,00	152,37	-
33	1.570,51	50.852,80	342,00	51.194,80	50.292,82	901,98	5.840,00	8.559,30	4.287,50	30,00	152,37	-
34	1.468,15	48.245,88	524,00	48.769,88	48.415,69	354,19	5.840,00	8.001,43	4.008,06	30,00	152,37	686,08
35	1.701,45	56.407,49	562,00	56.969,49	54.950,70	2.018,79	5.840,00	9.272,90	4.644,96	30,00	152,37	686,08
36	1.625,05	52.823,42	477,00	53.300,42	53.035,49	264,93	5.840,00	8.856,54	4.436,39	30,00	255,49	1.306,12
37	1.514,97	48.291,68	530,00	48.821,68	49.316,50	494,82	5.840,00	8.256,58	4.135,86	30,00	152,37	1.545,03
38	1.545,03	50.699,78	588,00	51.287,78	49.510,35	1.777,43	5.840,00	8.420,39	4.217,92	30,00	202,49	1.272,04
39	1.644,79	51.796,81	537,00	52.333,81	52.112,08	221,73	5.840,00	8.964,10	4.490,27	30,00	185,78	1.336,06
40	1.660,29	51.411,78	675,00	52.086,78	52.048,60	38,18	5.840,00	9.048,58	4.532,59	30,00	161,73	1.310,08
41	1.640,16	53.176,85	786,00	53.962,85	53.160,32	802,53	5.840,00	8.938,87	4.477,64	30,00	152,37	1.346,08

42	1.654,00	54.586,81	696,00	55.282,81	54.474,37	- 808,44	5.840,00	9.014,30	4.515,42	30,00	152,37	1.304,10
43	1.697,05	53.604,26	525,00	54.129,26	53.584,86	- 544,40	5.840,00	9.248,94	4.632,95	30,00	152,37	620,04
44	1.552,28	48.156,90	703,00	48.859,90	49.299,45	439,55	5.840,00	8.459,93	4.237,73	30,00	152,37	-
45	1.665,09	51.947,60	925,00	52.872,60	53.545,74	673,14	5.840,00	9.074,72	4.545,68	30,00	168,59	2.058,08
46	1.720,84	53.052,75	718,00	53.770,75	53.769,66	-1,09	5.840,00	9.378,58	4.697,90	30,00	408,52	1.268,00
47	1.593,08	50.493,72	505,00	50.998,72	50.684,27	- 314,45	5.840,00	8.682,28	4.349,11	30,00	158,27	207,16
48	1.683,90	53.546,84	517,00	54.063,84	53.793,60	- 270,24	5.840,00	9.177,27	4.597,05	30,00	184,77	1.236,05
49	1.626,47	50.486,55	604,00	51.090,55	51.544,67	454,12	5.840,00	8.864,29	4.440,28	30,00	152,37	-
50	1.599,91	52.217,02	658,00	52.875,02	52.150,25	- 724,77	5.840,00	8.719,51	4.367,76	30,00	152,37	686,08
51	1.512,08	49.555,65	135,00	49.690,65	49.212,61	- 478,04	5.840,00	8.240,83	4.127,98	30,00	159,61	1.012,00
52	1.400,80	42.188,81	662,00	42.850,81	43.401,42	550,61	5.840,00	7.634,34	3.824,17	30,00	205,81	686,08
53	1.689,01	52.038,72	297,00	52.335,72	52.757,79	422,07	5.840,00	9.205,10	4.610,99	30,00	100,98	1.932,04
54	1.528,46	49.114,11	280,00	49.394,11	49.396,26	2,15	5.840,00	8.330,10	4.172,69	30,00	152,37	1.306,12
55	1.521,11	47.584,27	1.077,00	48.661,27	48.939,04	277,77	5.840,00	8.290,07	4.152,64	30,00	180,59	3.358,04
Total general	87.483,09	2.764.991,80	31.308,00	2.796.299,80	2.791.759,78		321.200,00	476.782,85	238.828,84	1.650,00	9.164,39	57.157,54

Continuación Anexo 4:

Descuentos aportación, insumos , mantenimiento y otros													Total obligaciones adquiridas	Valor transferencia accionista
Mecánica	Repuestos varios proveedores	Carnet	Anticipo mecánica	Uniformes	Faltantes	Aforo	Multas	Minutos atrasos	Póliza de seguro	Habilitación	Combustible	Depreciación vehículo		
1.235,18	-	-	3.378,76	73,00	483,00	-	15,00	-	219,40	27,00	8.761,85	4.500,00	37.466,54	10.487,52
1.251,90	-	10,00	8.815,00	176,00	674,00	-	220,00	429,50	219,40	27,00	9.170,26	4.500,00	46.999,21	1.895,51
1.473,53	92,90	30,00	1.036,29	57,00	609,00	-	155,00	194,25	219,40	27,00	9.714,92	4.500,00	38.884,15	12.664,81
1.838,15	4.561,13	10,00	261,24	210,00	737,00	-	190,00	318,50	219,40	27,00	8.844,32	4.500,00	40.849,86	7.568,09
2.990,08	3.069,68	40,00	120,00	257,00	990,00	-	575,00	249,50	219,40	27,00	8.969,18	4.500,00	41.683,35	6.629,59
918,05	-	-	3.830,00	46,50	625,00	20,00	405,00	199,00	219,40	27,00	9.684,30	4.500,00	42.008,82	9.544,47
1.602,40	1.668,11	10,00	112,50	56,50	681,00	-	170,00	188,75	219,40	27,00	9.291,49	4.500,00	38.106,04	14.153,25
2.444,85	1.565,93	18,00	4.219,92	292,50	170,00	-	90,00	525,75	219,40	27,00	9.837,01	4.500,00	44.234,16	8.517,37
1.428,71	-	40,00	-	142,00	625,00	-	190,00	504,75	219,40	27,00	9.031,10	4.500,00	37.088,31	12.312,37
2.276,37	-	-	-	-	592,00	-	-	-	219,40	27,00	9.794,14	4.500,00	37.679,02	15.890,63
1.835,95	1.107,85	-	6.100,00	132,00	470,00	-	115,00	205,75	219,40	27,00	9.731,34	4.500,00	43.935,75	7.003,47
1.264,02	1.083,86	30,00	-	218,00	606,00	-	90,00	30,50	-	27,00	9.323,05	4.500,00	36.098,80	12.596,36
1.222,85	434,17	38,00	7.490,00	121,50	609,00	-	195,00	119,00	219,40	27,00	10.227,88	4.500,00	47.148,13	7.684,54
2.424,43	1.017,71	10,00	800,00	126,50	478,00	-	45,00	210,50	202,39	27,00	8.504,63	4.500,00	36.950,11	7.621,31
1.883,33	-	-	5.560,00	97,50	499,00	-	45,00	33,50	219,40	27,00	9.953,81	4.500,00	43.237,97	10.506,22
1.360,67	1.360,27	-	700,00	13,50	693,00	-	195,00	252,50	219,40	27,00	10.219,33	4.500,00	40.337,49	14.524,62
2.017,98	208,21	40,00	1.160,08	183,00	611,00	-	195,00	454,25	219,40	27,00	9.112,03	4.500,00	38.048,31	10.327,17
2.390,14	970,34	-	540,00	293,50	358,00	-	320,00	164,25	219,40	27,00	8.299,41	4.500,00	37.451,59	8.219,23
1.851,87	678,65	-	-	33,00	196,00	-	-	143,00	219,40	27,00	8.939,75	4.500,00	35.670,59	12.748,58
1.819,64	-	20,00	112,50	78,00	330,00	-	45,00	48,50	219,40	27,00	9.285,63	4.500,00	35.360,22	15.297,18
2.382,29	116,86	40,00	1.597,54	53,00	465,00	-	110,00	146,00	219,40	27,00	8.802,45	4.500,00	38.047,94	10.941,54

1.843,11	549,16	20,00	-	56,50	421,00	-	100,00	16,00	219,40	27,00	9.984,05	4.500,00	38.204,81	16.863,29
1.788,61	2.708,28	20,00	1.650,00	64,50	546,00	-	210,00	414,75	219,40	27,00	9.265,55	4.500,00	40.318,66	9.898,68
1.310,74	99,96	20,00	150,08	149,00	744,00	-	35,00	-	219,40	27,00	9.589,06	4.500,00	36.138,77	14.256,38
5.445,79	1.449,55	20,00	624,00	82,00	768,00	-	270,00	620,50	200,41	27,00	8.968,30	4.500,00	43.679,81	4.824,03
1.459,68	3.837,53	20,00	852,50	82,50	415,00	-	-	221,25	219,40	27,00	9.117,83	4.500,00	40.020,57	9.083,12
1.790,87	82,56	28,00	2.355,78	254,50	310,00	-	75,00	149,00	219,40	27,00	9.126,28	4.500,00	39.881,26	10.597,11
1.999,16	1.649,44	20,00	8.354,84	202,00	960,00	20,00	305,00	763,50	219,40	27,00	9.754,80	4.500,00	49.944,21	1.630,92
978,14	1.193,21	-	-	99,00	875,00	40,00	125,00	-	-	27,00	9.353,01	4.500,00	36.174,90	13.171,39
1.728,89	1.475,85	30,00	5.065,00	169,50	281,00	-	130,00	491,00	219,40	27,00	9.595,82	4.500,00	44.327,02	6.079,62
2.056,02	3.149,49	40,00	-	78,00	745,00	-	70,00	367,50	219,40	27,00	9.369,86	4.500,00	41.678,00	8.025,13
2.237,56	141,72	20,00	-	84,00	419,00	-	15,00	45,00	219,40	27,00	9.828,99	4.500,00	37.164,29	15.981,06
695,91	-	14,00	930,12	126,00	342,00	-	90,00	275,00	195,24	27,00	9.281,73	4.500,00	35.346,17	14.946,65
1.963,68	1.915,51	20,00	-	94,00	524,00	-	60,00	546,75	219,40	27,00	8.676,78	4.500,00	37.265,06	11.150,63
2.308,45	910,83	30,00	1.060,00	33,00	562,00	-	95,00	318,50	219,40	27,00	10.055,57	4.500,00	40.746,05	14.204,65
1.526,56	1.288,28	20,00	-	64,50	477,00	-	30,00	328,00	219,40	27,00	9.604,06	4.500,00	38.809,34	14.226,14
1.757,13	88,44	44,00	9.282,00	132,50	530,00	-	170,00	310,25	219,40	27,00	8.953,46	4.500,00	45.974,03	3.342,48
2.764,27	2.310,98	-	5.560,00	37,00	588,00	-	205,00	11,00	219,40	27,00	9.131,10	4.500,00	45.336,59	4.173,76
2.211,68	2.468,52	10,00	2.330,00	152,00	537,00	-	140,00	292,25	219,40	27,00	9.720,70	4.500,00	43.454,76	8.657,32
2.217,63	304,50	40,00	1.192,50	101,25	668,00	-	100,00	166,25	315,00	27,00	9.812,32	4.500,00	40.367,43	11.681,17
1.967,52	-	10,00	-	133,75	786,00	20,00	105,00	259,50	219,40	27,00	9.693,35	4.500,00	38.506,47	14.653,85
1.040,14	416,88	10,00	-	145,50	696,00	-	55,00	165,50	219,40	27,00	9.775,14	4.500,00	37.906,75	16.567,62
973,56	-	20,00	-	70,00	525,00	-	30,00	281,00	219,40	27,00	10.029,58	4.500,00	37.199,84	16.385,02
2.548,37	1.076,66	20,00	5.092,00	95,50	703,00	-	305,00	305,00	219,40	27,00	9.173,98	4.500,00	42.785,94	6.513,52
2.728,15	826,85	10,00	7.032,70	46,50	925,00	20,00	225,00	359,00	219,40	27,00	9.840,66	4.500,00	48.477,33	5.068,41
2.682,43	1.067,33	60,00	2.495,00	56,50	718,00	-	255,00	369,50	219,40	27,00	10.170,17	4.500,00	44.243,33	9.526,33
1.108,00	385,33	10,00	120,00	-	505,00	-	255,00	213,75	219,40	27,00	9.415,10	4.500,00	36.025,40	14.658,87
1.244,86	864,17	-	135,00	114,50	517,00	20,00	150,00	58,00	219,40	27,00	9.951,87	4.500,00	38.866,94	14.926,66
1.788,13	61,75	10,00	945,00	182,50	604,00	-	95,00	59,50	219,40	27,00	9.612,47	4.500,00	37.431,68	14.112,99

1.801,04	1.295,02	10,00	313,56	77,50	658,00	-	-	-	219,40	27,00	9.455,47	4.500,00	38.152,72	13.997,53
792,68	951,71	-	434,28	80,00	135,00	-	-	14,50	219,40	27,00	8.936,39	4.500,00	35.501,37	13.711,24
3.317,52	1.634,54	44,00	6.759,93	525,00	662,00	-	255,00	680,50	219,40	27,00	8.278,71	4.500,00	45.124,00	-1.722,58
495,06	-	10,00	4.750,08	-	297,00	-	20,00	40,50	315,00	27,00	9.982,04	4.500,00	42.155,79	10.601,99
2.102,17	310,69	10,00	-	70,00	280,00	-	30,00	325,00	219,40	27,00	9.033,20	4.500,00	36.738,74	12.657,52
1.806,46	1.655,39	10,00	520,00	424,00	1.077,00	-	275,00	397,00	219,40	27,00	8.989,78	4.500,00	41.752,37	7.186,67
102.392,36	54.105,80	986,00	113.838,20	6.743,00	31.301,00	140,00	7.645,00	13.282,50	11.759,24	1.485,00	517.025,07	247.500,00	2.212.986,78	578.773,00

ANEXO 5. Reporte consolidado anual de reparto de caja común año 2020

Socio	Valores						Descuentos aportación, insumos, mantenimiento, multas y otros						
	Vueltas	Total entregado	Faltantes	Producción real unidad	Total a repartir	Subsidio	Administración	Combustible	Chofer	Ayudante	Matrícula DMQ	Permiso de operación	Llantas
1	872,47	20.847,18	152,00	20.999,18	19.984,14	-1.015,04	2.856,92	5.156,32	4.754,98	2.381,85	158,05	27,00	-
2	781,64	15.871,92	390,00	16.261,92	16.984,76	722,84	2.856,92	4.619,49	4.259,94	2.133,88	152,37	27,00	-
3	741,03	16.552,50	222,00	16.774,50	17.303,41	528,91	2.856,92	4.379,48	4.038,60	2.023,01	152,37	27,00	-
4	895,61	19.759,92	177,00	19.936,92	20.132,60	195,68	2.856,92	5.293,06	4.881,08	2.445,02	179,97	27,00	492,24
5	868,14	18.543,06	439,00	18.982,06	19.249,44	267,38	2.856,92	5.130,70	4.731,36	2.370,02	152,37	27,00	-
6	865,79	19.172,59	322,00	19.494,59	19.516,23	21,64	2.856,92	5.116,83	4.718,57	2.363,61	202,49	27,00	-
7	871,22	19.492,21	138,00	19.630,21	19.691,45	61,24	2.856,92	5.148,90	4.748,14	2.378,43	162,51	27,00	-
8	900,50	20.325,95	73,00	20.398,95	20.251,64	-147,31	2.856,92	5.321,96	4.907,73	2.458,37	152,37	27,00	-
9	821,80	18.000,50	174,00	18.174,50	19.008,81	834,31	2.856,92	4.856,81	4.478,79	2.243,50	162,84	27,00	-
10	894,32	20.426,58	215,00	20.641,58	19.919,78	-721,80	2.856,92	5.285,41	4.874,02	2.441,48	181,37	27,00	-
11	925,20	19.590,58	138,00	19.728,58	20.867,89	1.139,31	2.856,92	5.467,92	5.042,33	2.525,79	152,37	27,00	-
12	886,61	19.411,49	284,00	19.695,49	19.782,76	87,27	2.856,92	5.239,84	4.832,00	2.420,43	152,37	27,00	-
13	937,26	21.148,14	155,00	21.303,14	20.859,79	-443,35	2.856,92	5.539,18	5.108,04	2.558,71	152,37	27,00	-
14	690,46	12.816,05	111,00	12.927,05	12.941,27	14,22	2.856,92	4.080,62	3.763,00	1.884,95	181,37	27,00	-
15	902,45	20.646,67	296,00	20.942,67	20.227,93	-714,74	2.856,92	5.333,49	4.918,37	2.463,70	152,37	27,00	-
16	933,48	21.466,58	296,00	21.762,58	21.146,40	-616,18	2.856,92	5.516,85	5.087,45	2.548,39	162,26	27,00	-
17	859,03	18.251,73	335,00	18.586,73	19.063,43	476,70	2.856,92	5.076,85	4.681,69	2.345,14	152,37	27,00	-
18	678,17	14.756,22	219,00	14.975,22	15.131,52	156,30	2.856,92	4.007,97	3.696,02	1.851,40	152,37	27,00	-
19	877,72	18.600,70	50,00	18.650,70	19.709,88	1.059,18	2.856,92	5.187,35	4.783,59	2.396,19	152,37	27,00	-
20	906,58	20.532,95	122,00	20.654,95	20.639,59	-15,36	2.856,92	5.357,91	4.940,88	2.474,97	152,37	27,00	-
21	886,00	19.943,83	148,00	20.091,83	20.154,95	63,12	2.856,92	5.236,26	4.828,70	2.418,78	163,07	27,00	-

22	913,00	20.722,25	102,00	20.824,25	20.343,93	-480,32	2.856,92	5.395,83	4.975,85	2.492,49	160,11	27,00	-
23	864,61	19.912,85	123,00	20.035,85	19.660,40	-375,45	2.856,92	5.109,82	4.712,10	2.360,37	160,34	27,00	-
24	891,43	21.853,63	216,00	22.069,63	20.318,42	-1.751,21	2.856,92	5.268,35	4.858,29	2.433,60	152,37	27,00	-
25	805,61	17.843,26	151,00	17.994,26	17.644,65	-349,61	2.856,92	4.761,13	4.390,55	2.199,30	152,37	27,00	-
26	872,60	20.433,76	137,00	20.570,76	19.751,28	-819,48	2.856,92	5.157,06	4.755,67	2.382,20	180,23	27,00	-
27	819,69	18.496,75	32,00	18.528,75	18.525,20	-3,55	2.856,92	4.844,38	4.467,32	2.237,76	152,37	27,00	-
28	403,12	10.586,26	57,00	10.643,26	10.950,93	307,67	2.856,92	2.382,45	2.197,01	1.100,52	181,37	27,00	-
29	896,85	20.377,49	220,00	20.597,49	20.584,49	-13,00	2.856,92	5.300,36	4.887,81	2.448,39	152,37	27,00	-
30	874,92	19.413,42	110,00	19.523,42	20.022,99	499,57	2.856,92	5.170,78	4.768,32	2.388,53	167,95	27,00	-
31	890,57	20.256,46	100,00	20.356,46	20.267,83	-88,63	2.856,92	5.263,28	4.853,62	2.431,26	158,16	27,00	-
32	801,61	17.176,95	84,00	17.260,95	16.829,75	-431,20	2.856,92	4.737,49	4.368,75	2.188,38	152,37	27,00	-
33	929,73	21.967,15	120,00	22.087,15	21.096,72	-990,43	2.856,92	5.494,71	5.067,03	2.538,17	152,37	27,00	-
34	870,18	19.357,39	228,00	19.585,39	19.319,26	-266,13	2.856,92	5.142,79	4.742,50	2.375,60	152,37	27,00	-
35	909,29	21.466,53	119,00	21.585,53	20.565,83	-1.019,70	2.856,92	5.373,90	4.955,63	2.482,36	152,37	27,00	-
36	909,13	20.462,51	57,00	20.519,51	20.369,89	-149,62	2.856,92	5.372,97	4.954,77	2.481,93	255,49	27,00	-
37	786,49	17.365,21	317,00	17.682,21	17.955,44	273,23	2.856,92	4.648,14	4.286,36	2.147,11	152,37	27,00	-
38	881,03	19.381,35	128,00	19.509,35	19.722,76	213,41	2.856,92	5.206,87	4.801,60	2.405,20	152,37	27,00	-
39	897,89	20.885,70	155,00	21.040,70	20.076,33	-964,37	2.856,92	5.306,56	4.893,53	2.451,25	152,37	27,00	-
40	920,00	19.917,58	233,00	20.150,58	20.555,38	404,80	2.856,92	5.437,20	5.014,00	2.511,60	152,37	27,00	-
41	871,55	20.048,50	169,00	20.217,50	19.251,28	-966,22	2.856,92	5.150,88	4.749,96	2.379,34	152,37	27,00	-
42	854,79	20.145,85	134,00	20.279,85	19.457,67	-822,18	2.856,92	5.051,81	4.658,60	2.333,58	152,37	27,00	-
43	854,96	19.132,39	173,00	19.305,39	19.308,73	3,34	2.856,92	5.052,82	4.659,54	2.334,05	158,34	27,00	-
44	871,63	19.393,07	113,00	19.506,07	19.514,54	8,47	2.856,92	5.151,33	4.750,38	2.379,55	185,06	27,00	-
45	938,00	20.030,94	302,00	20.332,94	20.894,20	561,26	2.856,92	5.543,58	5.112,10	2.560,74	315,02	27,00	-
46	823,07	17.980,91	144,00	18.124,91	18.440,45	315,54	2.856,92	4.864,35	4.485,74	2.246,99	158,27	27,00	-
47	943,50	21.058,29	178,00	21.236,29	21.189,58	-46,71	2.856,92	5.576,09	5.142,08	2.575,76	184,88	27,00	-
48	907,19	20.791,20	184,00	20.975,20	20.522,90	-452,30	2.856,92	5.361,51	4.944,20	2.476,64	179,87	27,00	-
49	875,21	18.452,09	202,00	18.654,09	19.585,76	931,67	2.856,92	5.172,49	4.769,90	2.389,32	152,37	27,00	-

50	899,32	19.813,01	194,00	20.007,01	20.076,14	69,13	2.856,92	5.315,00	4.901,31	2.455,15	152,37	27,00	-
51	695,00	16.164,32	41,00	16.205,32	16.141,08	-64,24	2.856,92	4.107,45	3.787,75	1.897,35	152,37	27,00	-
52	1.055,12	21.867,62	230,00	22.097,62	22.783,40	685,78	2.856,92	6.235,74	5.750,38	2.880,47	255,49	27,00	-
53	919,91	20.744,57	64,00	20.808,57	21.052,96	244,39	2.856,92	5.436,67	5.013,51	2.511,36	152,37	27,00	-
54	856,47	18.707,05	102,00	18.809,05	18.989,57	180,52	2.856,92	5.061,76	4.667,78	2.338,17	152,37	27,00	-
55	855,11	17.883,27	483,00	18.366,27	18.790,68	424,41	2.856,92	5.053,70	4.660,35	2.334,45	181,21	27,00	-
Total general	47.354,05	1.056.246,93	9.858,00	1.066.104,93	1.063.128,06		157.130,60	279.862,42	258.079,56	129.276,55	9.159,19	1.485,00	492,24

Continuación Anexo 5:

Descuentos aportación, insumos, mantenimiento, multas y otros											Total obligaciones adquiridas	Valor transferencia accionista
Mecánica	Repuestos varios proveedores	Anticipo mecánica	Uniformes	Carnet	Faltantes	Otros descuentos	Aforo	Multas	Póliza de seguro	Minutos atrasos		
239,72	-	1.260,00	84,00	10,00	152,00	40,00	8,93	-	327,78	-	17.457,55	2.526,58
228,54	-	1.783,50	45,00	30,00	390,00	30,00	8,93	75,00	327,78	46,00	17.014,34	-29,58
506,13	510,30	800,00	35,00	20,00	222,00	40,00	8,93	45,00	327,78	57,50	16.050,02	1.253,39
987,05	36,75	-	35,00	10,00	177,00	40,00	8,93	80,00	327,78	57,00	17.934,79	2.197,81
654,76	331,58	2.460,00	233,00	48,00	439,00	40,00	28,92	90,00	327,78	237,00	20.158,40	-908,96
747,58	-	486,00	35,00	20,00	322,00	40,00	43,93	105,00	183,54	106,50	17.374,98	2.141,25

1.490,51	-	-	167,00	10,00	138,00	40,00	8,93	60,00	327,78	23,50	17.587,62	2.103,83
747,72	500,70	-	43,00	30,00	73,00	40,00	8,93	-	327,78	86,00	17.581,47	2.670,18
837,95	120,00	-	60,00	50,00	174,00	40,00	8,92	45,00	327,78	107,50	16.397,01	2.611,80
580,86	226,80	150,00	-	10,00	215,00	40,00	8,93	-	327,78	29,00	17.254,57	2.665,21
606,25	-	360,00	48,50	30,00	138,00	40,00	8,93	30,00	327,78	62,00	17.723,80	3.144,09
589,02	286,53	-	35,00	-	284,00	40,00	8,93	-	-	-	16.772,04	3.010,72
461,54	637,86	-	77,50	40,00	155,00	40,00	8,93	45,00	327,78	31,50	18.067,32	2.792,46
524,31	59,98	-	35,00	-	111,00	40,00	8,92	15,00	-	37,50	13.625,57	-684,30
1.191,35	743,40	-	15,00	20,00	296,00	40,00	8,93	30,00	327,78	31,50	18.455,80	1.772,13
1.066,96	-	-	-	30,00	296,00	40,00	8,92	135,00	327,78	124,00	18.227,54	2.918,86
346,44	-	212,00	62,00	40,00	335,00	40,00	8,92	90,00	183,54	109,00	16.566,87	2.496,56
382,35	37,80	-	58,50	10,00	219,00	40,00	8,93	170,00	183,54	99,00	13.800,80	1.330,73
911,03	-	-	35,00	10,00	50,00	40,00	28,93	-	327,78	70,00	16.876,16	2.833,72
648,54	-	1.055,00	35,00	20,00	122,00	40,00	8,93	-	183,56	4,00	17.927,07	2.712,52
771,15	-	207,00	43,00	50,00	148,00	40,00	8,93	60,00	327,80	88,50	17.275,11	2.879,84

825,03	465,99	-	30,00	-	102,00	30,00	8,93	-	327,78	-	17.697,93	2.646,00
673,60	-	-	35,00	30,00	123,00	40,00	8,93	15,00	327,78	114,50	16.594,36	3.066,04
1.216,91	-	-	120,50	10,00	216,00	40,00	8,92	30,00	327,78	14,50	17.581,14	2.737,28
1.700,86	265,16	780,00	112,00	30,00	151,00	40,00	8,92	15,00	327,78	136,00	17.953,99	-309,34
758,13	87,04	-	48,50	50,00	137,00	40,00	8,93	-	276,87	21,00	16.786,54	2.964,74
594,84	711,76	-	95,00	20,00	32,00	40,00	8,93	-	327,80	44,00	16.460,08	2.065,12
193,82	72,19	1.056,00	35,00	10,00	57,00	10,00	8,93	15,00	327,78	76,00	10.606,99	343,93
340,97	1.013,68	-	-	-	220,00	40,00	8,93	50,00	-	-	17.346,43	3.238,06
790,72	507,00	700,00	157,50	40,00	110,00	40,00	8,93	-	327,78	60,50	18.121,94	1.901,05
957,31	47,74	-	35,00	-	100,00	40,00	8,93	-	305,36	33,00	17.117,58	3.150,26
920,99	-	-	35,00	10,00	84,00	30,00	8,93	-	327,80	15,00	15.762,63	1.067,12
190,28	-	-	23,50	10,00	120,00	40,00	8,93	30,00	183,56	62,00	16.804,47	4.292,25
1.073,91	187,60	-	35,00	20,00	228,00	40,00	8,93	15,00	327,78	86,00	17.319,41	1.999,85
915,52	90,52	-	35,00	30,00	119,00	40,00	8,93	-	327,78	111,50	17.526,43	3.039,40
745,46	421,57	-	39,00	20,00	57,00	52,00	8,93	25,00	327,78	88,50	17.734,31	2.635,58

706,73	143,85	2.016,50	257,00	30,00	317,00	30,00	8,93	60,00	327,78	96,50	18.112,19	-156,75
1.384,76	256,20	-	35,00	10,00	128,00	120,00	8,93	65,00	327,78	26,00	17.811,64	1.911,13
1.377,03	163,80	840,00	65,00	54,00	155,00	40,00	8,93	-	187,78	87,00	18.666,17	1.410,16
710,38	-	-	-	20,00	233,00	40,00	8,93	45,00	327,78	81,50	17.465,68	3.089,70
920,99	-	-	35,00	20,00	169,00	40,00	8,93	30,00	327,78	48,00	16.916,17	2.335,11
284,74	-	-	35,00	10,00	134,00	40,00	8,92	15,00	327,78	48,50	15.984,21	3.473,45
740,44	-	-	-	10,00	173,00	40,00	8,93	15,00	327,78	-	16.403,82	2.904,92
1.538,39	835,47	53,00	126,50	10,00	113,00	40,00	8,93	75,00	327,78	75,00	18.553,30	961,24
2.336,65	598,56	231,00	35,00	30,00	302,00	40,00	8,93	45,00	327,78	122,50	20.492,78	401,42
824,79	266,70	-	138,50	20,00	144,00	40,00	8,93	30,00	327,78	72,50	16.512,47	1.927,97
193,12	-	-	58,50	34,00	178,00	40,00	8,93	60,00	183,54	56,50	17.175,31	4.014,28
1.045,02	35,87	312,00	43,00	10,00	184,00	40,00	8,93	-	327,78	28,00	17.880,73	2.642,17
332,41	-	-	158,50	10,00	202,00	40,00	8,93	-	183,54	-	16.303,39	3.282,37
592,87	-	100,00	60,00	20,00	194,00	40,00	8,93	-	327,78	-	17.051,33	3.024,81
110,62	-	-	35,00	30,00	41,00	30,00	-	-	183,56	5,50	13.264,52	2.876,56

1.318,64	804,00	5.935,39	90,00	30,00	230,00	40,00	8,93	75,00	352,02	128,00	27.017,98	-4.234,58
70,88	-	4.184,72	35,00	-	64,00	40,00	8,93	-	-	-	20.401,37	651,59
817,35	219,65	-	-	10,00	102,00	40,00	8,93	-	327,78	100,50	16.730,21	2.259,35
1.095,60	482,93	-	134,25	10,00	483,00	40,00	28,93	150,00	327,78	121,00	17.987,12	803,56
42.819,52	11.168,98	24.982,11	3.358,75	1.136,00	9.858,00	2.212,00	577,14	1.935,00	15.373,89	3.366,50	952.273,44	110.854,62

ANEXO 6. Análisis de la rentabilidad de los socios período 2018-2020

AÑO 2018							
Socio	Total a repartir	Costo de ventas	Cuota gastos de administración	Total obligaciones adquiridas	Valor transferencia accionista	Margen bruto de utilidad	Margen Operacional
1	48.626,74	35.967,39	5.840,00	41.807,39	6.819,35	26,03%	14,02%
2	54.767,26	32.199,28	5.840,00	38.039,28	16.727,98	41,21%	30,54%
3	51.823,68	38.086,47	5.840,00	43.926,47	7.897,20	26,51%	15,24%
4	52.420,75	39.485,71	5.840,00	45.325,71	7.095,03	24,68%	13,53%
5	52.175,99	38.897,65	5.840,00	44.737,65	7.438,34	25,45%	14,26%
6	53.073,70	39.907,11	5.840,00	45.747,11	7.326,59	24,81%	13,80%
7	51.550,81	30.204,89	5.840,00	36.044,89	15.505,92	41,41%	30,08%
8	53.508,84	37.957,11	5.840,00	43.797,11	9.711,73	29,06%	18,15%
9	51.358,31	31.623,16	5.840,00	37.463,16	13.895,15	38,43%	27,06%
10	54.536,06	32.966,53	5.840,00	38.806,53	15.729,54	39,55%	28,84%
11	48.554,90	35.109,83	5.840,00	40.949,83	7.605,07	27,69%	15,66%
12	52.744,56	37.795,95	5.840,00	43.635,95	9.108,61	28,34%	17,27%
13	54.416,22	33.181,23	5.840,00	39.021,23	15.394,99	39,02%	28,29%
14	57.082,92	36.826,65	5.840,00	42.666,65	14.416,27	35,49%	25,25%
15	52.042,45	38.395,41	5.840,00	44.235,41	7.807,04	26,22%	15,00%
16	54.085,46	32.916,91	5.840,00	38.756,91	15.328,55	39,14%	28,34%
17	50.173,23	35.671,13	5.840,00	41.511,13	8.662,09	28,90%	17,26%
18	49.151,74	34.436,29	5.840,00	40.276,29	8.875,45	29,94%	18,06%
19	52.988,22	34.567,09	5.840,00	40.407,09	12.581,13	34,76%	23,74%
20	54.122,71	32.882,24	5.840,00	38.722,24	15.400,47	39,25%	28,45%
21	52.200,07	36.392,81	5.840,00	42.232,81	9.967,26	30,28%	19,09%
22	55.625,35	33.204,62	5.840,00	39.044,62	16.580,73	40,31%	29,81%
23	53.747,01	38.627,19	5.840,00	44.467,19	9.279,83	28,13%	17,27%
24	53.705,59	32.874,40	5.840,00	38.714,40	14.991,20	38,79%	27,91%
25	52.817,83	44.640,79	5.840,00	50.480,79	2.337,03	15,48%	4,42%
26	56.249,85	44.378,46	5.840,00	50.218,46	6.031,40	21,10%	10,72%
27	56.519,09	37.863,80	5.840,00	43.703,80	12.815,29	33,01%	22,67%
28	54.115,98	44.012,50	5.840,00	49.852,50	4.263,48	18,67%	7,88%
29	54.961,15	34.793,46	5.840,00	40.633,46	14.327,69	36,69%	26,07%
30	52.286,02	39.712,94	5.840,00	45.552,94	6.733,08	24,05%	12,88%
31	50.401,30	37.011,32	5.840,00	42.851,32	7.549,98	26,57%	14,98%
32	54.966,42	33.804,41	5.840,00	39.644,41	15.322,00	38,50%	27,88%
33	38.553,84	25.016,67	5.840,00	30.856,67	7.697,17	35,11%	19,96%
34	49.290,80	34.086,39	5.840,00	39.926,39	9.364,41	30,85%	19,00%
35	19.076,40	14.317,68	5.840,00	20.157,68	-1.081,28	24,95%	-5,67%

36	54.586,30	34.211,97	5.840,00	40.051,97	14.534,33	37,32%	26,63%
37	55.319,74	31.470,05	5.840,00	37.310,05	18.009,69	43,11%	32,56%
38	55.075,07	36.240,16	5.840,00	42.080,16	12.994,91	34,20%	23,59%
39	55.303,71	34.949,90	5.840,00	40.789,90	14.513,81	36,80%	26,24%
40	58.182,03	44.686,96	5.840,00	50.526,96	7.655,07	23,19%	13,16%
41	55.214,77	34.410,80	5.840,00	40.250,80	14.963,97	37,68%	27,10%
42	57.195,21	34.985,87	5.840,00	40.825,87	16.369,34	38,83%	28,62%
43	55.638,58	32.008,88	5.840,00	37.848,88	17.789,70	42,47%	31,97%
44	50.332,63	30.880,02	5.840,00	36.720,02	13.612,61	38,65%	27,05%
45	46.353,26	33.186,81	5.840,00	39.026,81	7.326,46	28,40%	15,81%
46	52.772,20	45.593,26	5.840,00	51.433,26	1.338,93	13,60%	2,54%
47	50.714,33	34.395,02	5.840,00	40.235,02	10.479,32	32,18%	20,66%
48	54.050,13	35.992,83	5.840,00	41.832,83	12.217,31	33,41%	22,60%
49	53.562,23	37.615,48	5.840,00	43.455,48	10.106,75	29,77%	18,87%
50	55.353,57	35.116,96	5.840,00	40.956,96	14.396,61	36,56%	26,01%
51	57.163,56	31.302,13	5.840,00	37.142,13	20.021,43	45,24%	35,02%
52	36.358,91	30.106,00	5.840,00	35.946,00	412,92	17,20%	1,14%
53	51.790,81	36.640,64	5.840,00	42.480,64	9.310,17	29,25%	17,98%
54	48.125,72	37.875,84	5.840,00	43.715,84	4.409,87	21,30%	9,16%
55	50.552,27	36.419,45	5.840,00	42.259,45	8.292,82	27,96%	16,40%
Total	2.857.366,28	1.947.904,49	321.200,00	2.269.104,49	588.261,79	31,83%	20,59%
Prom	51.952,11	35.416,45	5.840,00	41.256,45	10.695,67	31,55%	20,02%

AÑO 2019

Socio	Total a repartir	Costo de ventas	Cuota gastos de administración	Total obligaciones adquiridas	Valor transferencia accionista	Margen bruto de utilidad	Margen Operacional
1	47.954,05	31.626,54	5.840,00	37.466,54	10.487,52	34,05%	21,87%
2	48.894,73	41.159,21	5.840,00	46.999,21	1.895,51	15,82%	3,88%
3	51.548,97	33.044,15	5.840,00	38.884,15	12.664,81	35,90%	24,57%
4	48.417,96	35.009,86	5.840,00	40.849,86	7.568,09	27,69%	15,63%
5	48.312,94	35.843,35	5.840,00	41.683,35	6.629,59	25,81%	13,72%
6	51.553,28	36.168,82	5.840,00	42.008,82	9.544,47	29,84%	18,51%
7	52.259,29	32.266,04	5.840,00	38.106,04	14.153,25	38,26%	27,08%
8	52.751,53	38.394,16	5.840,00	44.234,16	8.517,37	27,22%	16,15%
9	49.400,68	31.248,31	5.840,00	37.088,31	12.312,37	36,75%	24,92%
10	53.569,66	31.839,02	5.840,00	37.679,02	15.890,63	40,57%	29,66%
11	50.939,22	38.095,75	5.840,00	43.935,75	7.003,47	25,21%	13,75%
12	48.695,16	30.258,80	5.840,00	36.098,80	12.596,36	37,86%	25,87%
13	54.832,68	41.308,13	5.840,00	47.148,13	7.684,54	24,67%	14,01%
14	44.571,43	31.110,11	5.840,00	36.950,11	7.621,31	30,20%	17,10%
15	53.744,18	37.397,97	5.840,00	43.237,97	10.506,22	30,41%	19,55%

16	54.862,11	34.497,49	5.840,00	40.337,49	14.524,62	37,12%	26,47%
17	48.375,48	32.208,31	5.840,00	38.048,31	10.327,17	33,42%	21,35%
18	45.670,81	31.611,59	5.840,00	37.451,59	8.219,23	30,78%	18,00%
19	48.419,17	29.830,59	5.840,00	35.670,59	12.748,58	38,39%	26,33%
20	50.657,40	29.520,22	5.840,00	35.360,22	15.297,18	41,73%	30,20%
21	48.989,48	32.207,94	5.840,00	38.047,94	10.941,54	34,26%	22,33%
22	55.068,10	32.364,81	5.840,00	38.204,81	16.863,29	41,23%	30,62%
23	50.217,34	34.478,66	5.840,00	40.318,66	9.898,68	31,34%	19,71%
24	50.395,16	30.298,77	5.840,00	36.138,77	14.256,38	39,88%	28,29%
25	48.503,83	37.839,81	5.840,00	43.679,81	4.824,03	21,99%	9,95%
26	49.103,68	34.180,57	5.840,00	40.020,57	9.083,12	30,39%	18,50%
27	50.478,37	34.041,26	5.840,00	39.881,26	10.597,11	32,56%	20,99%
28	51.575,13	44.104,21	5.840,00	49.944,21	1.630,92	14,49%	3,16%
29	49.346,29	30.334,90	5.840,00	36.174,90	13.171,39	38,53%	26,69%
30	50.406,64	38.487,02	5.840,00	44.327,02	6.079,62	23,65%	12,06%
31	49.703,13	35.838,00	5.840,00	41.678,00	8.025,13	27,90%	16,15%
32	53.145,35	31.324,29	5.840,00	37.164,29	15.981,06	41,06%	30,07%
33	50.292,82	29.506,17	5.840,00	35.346,17	14.946,65	41,33%	29,72%
34	48.415,69	31.425,06	5.840,00	37.265,06	11.150,63	35,09%	23,03%
35	54.950,70	34.906,05	5.840,00	40.746,05	14.204,65	36,48%	25,85%
36	53.035,49	32.969,34	5.840,00	38.809,34	14.226,14	37,84%	26,82%
37	49.316,50	40.134,03	5.840,00	45.974,03	3.342,48	18,62%	6,78%
38	49.510,35	39.496,59	5.840,00	45.336,59	4.173,76	20,23%	8,43%
39	52.112,08	37.614,76	5.840,00	43.454,76	8.657,32	27,82%	16,61%
40	52.048,60	34.527,43	5.840,00	40.367,43	11.681,17	33,66%	22,44%
41	53.160,32	32.666,47	5.840,00	38.506,47	14.653,85	38,55%	27,57%
42	54.474,37	32.066,75	5.840,00	37.906,75	16.567,62	41,13%	30,41%
43	53.584,86	31.359,84	5.840,00	37.199,84	16.385,02	41,48%	30,58%
44	49.299,45	36.945,94	5.840,00	42.785,94	6.513,52	25,06%	13,21%
45	53.545,74	42.637,33	5.840,00	48.477,33	5.068,41	20,37%	9,47%
46	53.769,66	38.403,33	5.840,00	44.243,33	9.526,33	28,58%	17,72%
47	50.684,27	30.185,40	5.840,00	36.025,40	14.658,87	40,44%	28,92%
48	53.793,60	33.026,94	5.840,00	38.866,94	14.926,66	38,60%	27,75%
49	51.544,67	31.591,68	5.840,00	37.431,68	14.112,99	38,71%	27,38%
50	52.150,25	32.312,72	5.840,00	38.152,72	13.997,53	38,04%	26,84%
51	49.212,61	29.661,37	5.840,00	35.501,37	13.711,24	39,73%	27,86%
52	43.401,42	39.284,00	5.840,00	45.124,00	-1.722,58	9,49%	-3,97%
53	52.757,79	36.315,79	5.840,00	42.155,79	10.601,99	31,17%	20,10%
54	49.396,26	30.898,74	5.840,00	36.738,74	12.657,52	37,45%	25,62%
55	48.939,04	35.912,37	5.840,00	41.752,37	7.186,67	26,62%	14,68%
Total	2.791.759,78	1.891.786,78	321.200,00	2.212.986,78	578.773,00	32,24%	20,73%
Prom	50.759,27	34.396,12	5.840,00	40.236,12	10.523,15	32,10%	20,56%

AÑO 2020

Socio	Total a repartir	Costo de ventas	Cuota gastos de administración	Total obligaciones adquiridas	Valor transferencia accionista	Margen bruto de utilidad	Margen Operacional
1	19.984,14	14.600,63	2.856,92	17.457,55	2.526,58	26,94%	12,64%
2	16.984,76	14.157,42	2.856,92	17.014,34	-29,58	16,65%	-0,17%
3	17.303,41	13.193,10	2.856,92	16.050,02	1.253,39	23,75%	7,24%
4	20.132,60	15.077,87	2.856,92	17.934,79	2.197,81	25,11%	10,92%
5	19.249,44	17.301,48	2.856,92	20.158,40	-908,96	10,12%	-4,72%
6	19.516,23	14.518,06	2.856,92	17.374,98	2.141,25	25,61%	10,97%
7	19.691,45	14.730,70	2.856,92	17.587,62	2.103,83	25,19%	10,68%
8	20.251,64	14.724,55	2.856,92	17.581,47	2.670,18	27,29%	13,18%
9	19.008,81	13.540,09	2.856,92	16.397,01	2.611,80	28,77%	13,74%
10	19.919,78	14.397,65	2.856,92	17.254,57	2.665,21	27,72%	13,38%
11	20.867,89	14.866,88	2.856,92	17.723,80	3.144,09	28,76%	15,07%
12	19.782,76	13.915,12	2.856,92	16.772,04	3.010,72	29,66%	15,22%
13	20.859,79	15.210,40	2.856,92	18.067,32	2.792,46	27,08%	13,39%
14	12.941,27	10.768,65	2.856,92	13.625,57	-684,30	16,79%	-5,29%
15	20.227,93	15.598,88	2.856,92	18.455,80	1.772,13	22,88%	8,76%
16	21.146,40	15.370,62	2.856,92	18.227,54	2.918,86	27,31%	13,80%
17	19.063,43	13.709,95	2.856,92	16.566,87	2.496,56	28,08%	13,10%
18	15.131,52	10.943,88	2.856,92	13.800,80	1.330,73	27,67%	8,79%
19	19.709,88	14.019,24	2.856,92	16.876,16	2.833,72	28,87%	14,38%
20	20.639,59	15.070,15	2.856,92	17.927,07	2.712,52	26,98%	13,14%
21	20.154,95	14.418,19	2.856,92	17.275,11	2.879,84	28,46%	14,29%
22	20.343,93	14.841,01	2.856,92	17.697,93	2.646,00	27,05%	13,01%
23	19.660,40	13.737,44	2.856,92	16.594,36	3.066,04	30,13%	15,60%
24	20.318,42	14.724,22	2.856,92	17.581,14	2.737,28	27,53%	13,47%
25	17.644,65	15.097,07	2.856,92	17.953,99	-309,34	14,44%	-1,75%
26	19.751,28	13.929,62	2.856,92	16.786,54	2.964,74	29,47%	15,01%
27	18.525,20	13.603,16	2.856,92	16.460,08	2.065,12	26,57%	11,15%
28	10.950,93	7.750,07	2.856,92	10.606,99	343,93	29,23%	3,14%
29	20.584,49	14.489,51	2.856,92	17.346,43	3.238,06	29,61%	15,73%
30	20.022,99	15.265,02	2.856,92	18.121,94	1.901,05	23,76%	9,49%
31	20.267,83	14.260,66	2.856,92	17.117,58	3.150,26	29,64%	15,54%
32	16.829,75	12.905,71	2.856,92	15.762,63	1.067,12	23,32%	6,34%
33	21.096,72	13.947,55	2.856,92	16.804,47	4.292,25	33,89%	20,35%
34	19.319,26	14.462,49	2.856,92	17.319,41	1.999,85	25,14%	10,35%
35	20.565,83	14.669,51	2.856,92	17.526,43	3.039,40	28,67%	14,78%
36	20.369,89	14.877,39	2.856,92	17.734,31	2.635,58	26,96%	12,94%
37	17.955,44	15.255,27	2.856,92	18.112,19	-156,75	15,04%	-0,87%

38	19.722,76	14.954,72	2.856,92	17.811,64	1.911,13	24,18%	9,69%
39	20.076,33	15.809,25	2.856,92	18.666,17	1.410,16	21,25%	7,02%
40	20.555,38	14.608,76	2.856,92	17.465,68	3.089,70	28,93%	15,03%
41	19.251,28	14.059,25	2.856,92	16.916,17	2.335,11	26,97%	12,13%
42	19.457,67	13.127,29	2.856,92	15.984,21	3.473,45	32,53%	17,85%
43	19.308,73	13.546,90	2.856,92	16.403,82	2.904,92	29,84%	15,04%
44	19.514,54	15.696,38	2.856,92	18.553,30	961,24	19,57%	4,93%
45	20.894,20	17.635,86	2.856,92	20.492,78	401,42	15,59%	1,92%
46	18.440,45	13.655,55	2.856,92	16.512,47	1.927,97	25,95%	10,46%
47	21.189,58	14.318,39	2.856,92	17.175,31	4.014,28	32,43%	18,94%
48	20.522,90	15.023,81	2.856,92	17.880,73	2.642,17	26,79%	12,87%
49	19.585,76	13.446,47	2.856,92	16.303,39	3.282,37	31,35%	16,76%
50	20.076,14	14.194,41	2.856,92	17.051,33	3.024,81	29,30%	15,07%
51	16.141,08	10.407,60	2.856,92	13.264,52	2.876,56	35,52%	17,82%
52	22.783,40	24.161,06	2.856,92	27.017,98	-4.234,58	-6,05%	-18,59%
53	21.052,96	17.544,45	2.856,92	20.401,37	651,59	16,67%	3,10%
54	18.989,57	13.873,29	2.856,92	16.730,21	2.259,35	26,94%	11,90%
55	18.790,68	15.130,20	2.856,92	17.987,12	803,56	19,48%	4,28%
Total	1.063.128,06	795.142,84	157.130,60	952.273,44	110.854,62	25,21%	10,43%
Prom	19.329,60	14.457,14	2.856,92	17.314,06	2.015,54	25,23%	10,24%