



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CONTADURÍA PÚBLICA



“LA ASOCIATIVIDAD COMO ESTRATEGIA OPERATIVA
Y FINANCIERA PARA COMPETIR EN UN MEDIO
GLOBALIZADO ENFOCADA A EMPRESAS INFORMALES
DEDICADAS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR”.

Trabajo de Graduación presentado por:
RAFAEL ALEXSANDER NAJARRO PÉREZ

Para optar al grado de:
LICENCIADO EN CONTADURÍA PÚBLICA.

MAYO, 2003

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTRO AMÉRICA



PAGINA DE AUTORIDADES

LIC. JOSÉ MAURICIO LOUCÉL
RECTOR

ING. NELSON ZÁRATE SÁNCHEZ
VICERRECTOR ACADÉMICO

LIC. LUIS RICARDO NAVARRETE
DECANO

JURADO EXAMINADOR

LICDA. TERESA FLAMENCO
PRESIDENTE

LIC. LUIS IGNACIO FLAMENCO
PRIMER VOCAL

LIC. MIGUEL ÁNGEL PLEITEZ
SEGUNDO VOCAL

MAYO, 2003

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA



AGRADECIMIENTOS

A DIOS TODOPODEROSO

Por concederme la oportunidad de alcanzar ésta meta, por su infinito amor y su protección en los momentos difíciles.

A MIS PADRES

María Pérez de Najarro y José Wenceslao Najarro, por la confianza, sus consejos y amor de padres que siempre me han brindado.

A MIS HERMANOS

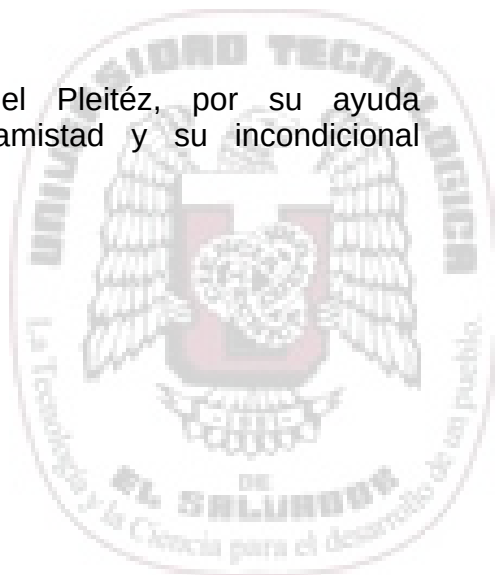
Pedro y Gabriela, por la confianza que siempre han depositado en mí.

A MI ESPOSA

Isabel, por su amor, apoyo y comprensión que me brindo para poder culminar mi carrera.

A MI ASESOR

Lic. Miguel Angel Pleitéz, por su ayuda profesional, su amistad y su incondicional apoyo.



ÍNDICE

Contenido.	No Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES Y GENERALIDADES DE LA ASOCIATIVIDAD Y EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE BUSES EN EL SALVADOR.

1.	ANTECEDENTES Y GENERALIDADES DE LA ASOCIATIVIDAD EN EL SALVADOR	
1.1.	Antecedentes históricos de la asociatividad	01
1.2.	Generalidades de la asociatividad	05
1.3.	Sociedades Anónimas	10
1.4.	Asociaciones	20
1.5.	Diferencias y Características entre Sociedades Anónimas Y Asociaciones Cooperativas.	29
2.	ANTECEDENTES Y GENERALIDADES SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE BUSES EN EL SALVADOR	
2.1	Antecedentes Históricos	30
2.2.	Generalidades	37



CAPITULO II

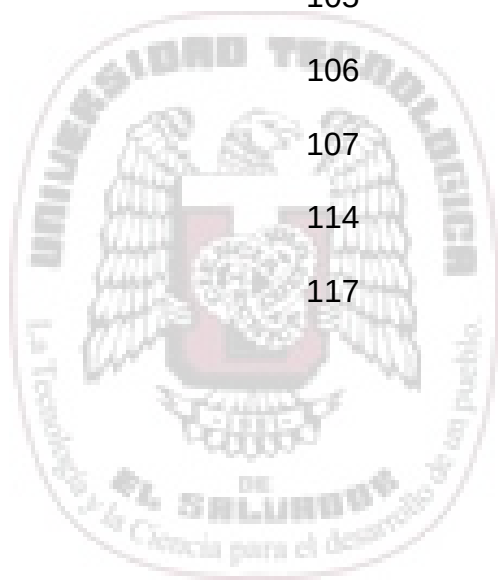
INVESTIGACION DE CAMPO DIAGNOSTICO SITUACIONAL BAJO EL CONCEPTO DE ASOCIATIVIDAD EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS DE BUSES DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

1.	OBJETIVO DE LA INVESTIGACION	
1.1.	Objetivo General	43
1.2.	Objetivos Específicos	43
2.	METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	
2.1.	Naturaleza de la Investigación	44
2.2.	Técnicas e Instrumentos	45
2.3.	Universo de la investigación	47
2.4.	Recopilación de la información	48
2.5.	Análisis e interpretación de los resultados	50
3.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
3.1.	Conclusiones	91
3.2.	Recomendaciones	92



CAPITULO III
MODELO OPERATIVO Y FINANCIERO DENTRO DEL CONCEPTO DE LA
ASOCIATIVIDAD BAJO EL MODELO DE SOCIEDADES ANONIMAS DE
CAPITAL VARIABLE PARA EMPRESAS INFORMALES DEL SECTOR
TRANSPORTE COLECTIVO DE BUSES DE LA ZONA METROPOLITANA DE
SAN SALVADOR.

1.	Generalidades	94
2.	Contenido del modelo para la constitución y organización de sociedades anónimas de transporte público de pasajeros con régimen de capital variable.	103
3.	CONTENIDO DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO	
31.	Introducción	103
32.	Marco legal	105
33.	Marco Técnico	106
3.4.	Operación administrativa	107
3.5.	Operación de Campo	114
3.6.	Operación Legal	117



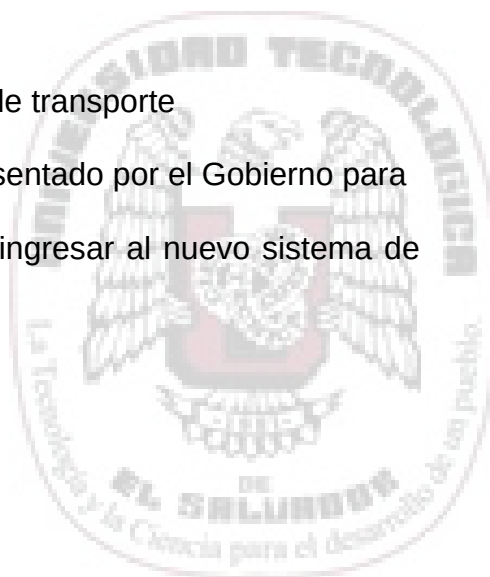
4. CONTENIDO DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA FINANCIERO Y CASO PRACTICO

4.1.	Introducción	118
4.2.	Estrategias Financieras	119
4.3	Caso práctico del modelo de Asociatividad	121
4.3.1.	Estados Financieros	132
4.3.2.	Índices Financieros	143
4.3.3.	Análisis cuantitativo y cualitativo	146

	Bibliografía	149
--	--------------	-----

Anexos

ANEXO 1.	Modelo de control de llegadas y salidas de unidades
ANEXO 2.	Modelo de control diario de efectivo en colecturía
ANEXO 3.	Modelo de control de ingresos por unidad
ANEXO.4	Modelo de control de mantenimiento por unidad
ANEXO 5.	Anexo de control de gastos por unidad
ANEXO 6.	Cuestionario
ANEXO 7.	Cotización para compra de unidades de transporte
ANEXO 8.	Modelo del contrato de concesión presentado por el Gobierno para Los propietarios de autobuses, para ingresar al nuevo sistema de transporte público.



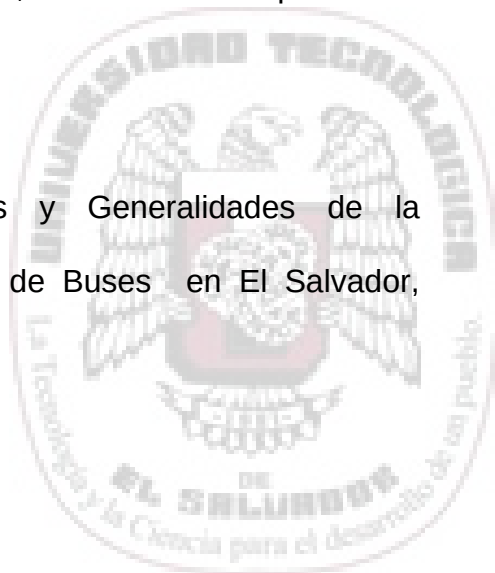
INTRODUCCION

La apertura de nuevos mercados y de negocios mundiales, crece día con día en el ámbito regional y mundial, por lo que dicho fenómeno obliga a las empresas en todo el mundo a tecnificarse en los productos o servicios que mantienen en el mercado demandante, generando con todo esto una mayor facilidad en la adquisición de los productos y servicios y con menores costos para la población o consumidores de los mismos.

Ante esta realidad, muchas empresas no cuentan con la asesoría o lineamientos básicos necesarios para poder competir en este medio de comercio y servicio globalizado, por lo que se optó, por diseñar una guía para la constitución, organización, operación y estrategias financiera de funcionamiento para las empresas de Transporte Público de Pasajeros de Buses de la Zona Metropolitana de San Salvador, bajo el modelo de sociedades anónimas.

Este documento esta estructurado por tres capítulos, en los cuales se presentan diferentes contenidos, detallados a continuación:

El primer capítulo, denominado Antecedentes y Generalidades de la Asociatividad y el Transporte Público Colectivo de Buses en El Salvador,

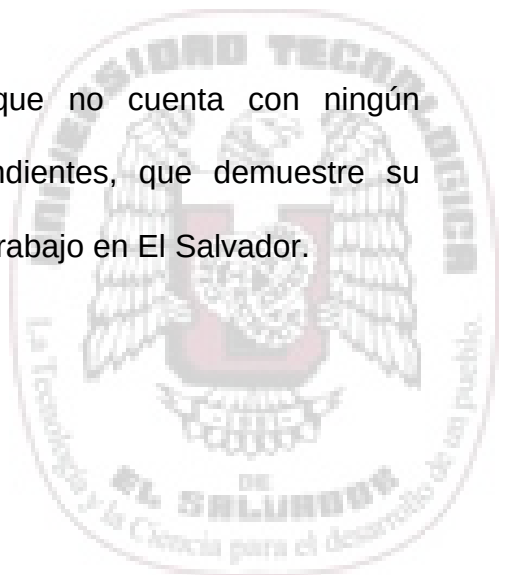


establece en su contenido historia sobre la Asociatividad, conceptualizaciones, aspectos generales básicos a considerar y conocer sobre las sociedades anónimas y asociaciones cooperativas, estableciendo al final una diferencia y características entre ambas.

En el segundo capítulo, se establece la metodología de la investigación realizada al sector transporte en El Salvador, conforme a la estructura la de la población y la muestra obtenida, así mismo la tabulación de los resultados obtenidos, donde se comentan por cada variable tabulada, en el mismo orden se determinan las conclusiones de la investigación conforme a los resultados de la tabulación.

Finalmente el tercer capítulo contiene el Modelo Operativo y Financiero dentro del concepto de Asociatividad y bajo el modelo de Sociedades Anónimas de Capital Variable, para empresas informales del sector transporte colectivo de buses de la Zona Metropolitana de San Salvador.

Considerando una empresa informal, aquella que no cuenta con ningún documento legal dentro de las leyes correspondientes, que demuestre su nacimiento ú origen dentro del medio mercantil de trabajo en El Salvador.



CAPITULO I

ANTECEDENTES Y GENERALIDADES DE LA ASOCIATIVIDAD Y EL TRANSPORTE EN EL SALVADOR.

1. Antecedentes y Generalidades de la Asociatividad en El Salvador.

1.1. Antecedentes históricos de la Asociatividad

La historia registra que el hombre necesitó asociarse de diferentes maneras desde la época primitiva para el beneficio de sus objetivos y lograr los medios de subsistencia en ese entonces que eran principalmente la alimentación y la convivencia social, en tal sentido la Asociatividad tiene sus orígenes desde el momento mismo que el hombre creó esta necesidad. Luego a lo largo del tiempo y de la especialización del conocimiento del pensamiento del hombre, la Asociatividad se ha desarrollado enormemente, creando diferentes modelos sociales que permiten en la actualidad el buen funcionamiento, operacional y organizativo de los grupos que se unen para fines comunes.

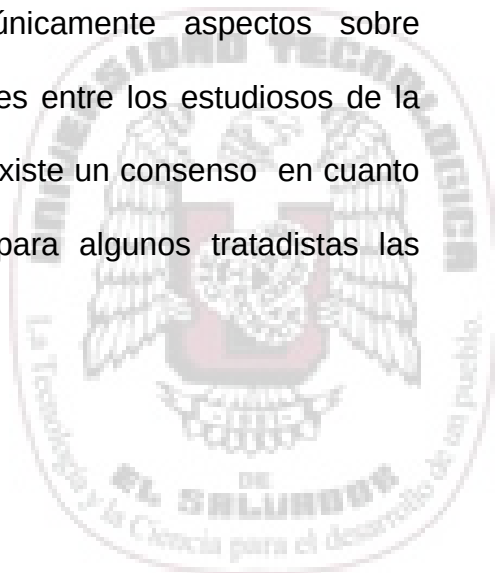
En el sentido económico mercantil la Asociatividad abarca diferentes tipos de grupos de personas, como son Asociaciones Cooperativas, Sociedades Mercantiles, etc.



En cuanto a las Asociaciones Cooperativas en El Salvador, se puede mencionar que el antecedente directo se encuentra desde tiempos muy antiguos en los cuales las personas se reunían con el objeto de crear fuentes de empleo y de producción con finalidades de lucro, sin embargo lo hacían de una manera informal, ya que no existía una regulación que acondicionara sus operaciones de trabajo.

Fue hasta seis de Mayo de mil novecientos ochenta y seis, que el Gobierno Central intervino formulando un decreto legislativo No 339 el cual creaba la Ley General de Asociaciones Cooperativas, en el que se regulaban todas las actividades que realizaran las personas que se agruparan para tal fin.

Por otra parte, las Sociedades Mercantiles son entidades sociales que el hombre ha creado, por medio de la especialización de sus negocios, con el objetivo de delimitar actividades lucrativas a las cuales se dedica, para lo cual, en la presente investigación se presentará únicamente aspectos sobre sociedades anónimas de capital variable, las cuales entre los estudiosos de la historia mercantil a nivel mundial se dice que no existe un consenso en cuanto a los antecedentes de las sociedad anónima, para algunos tratadistas las



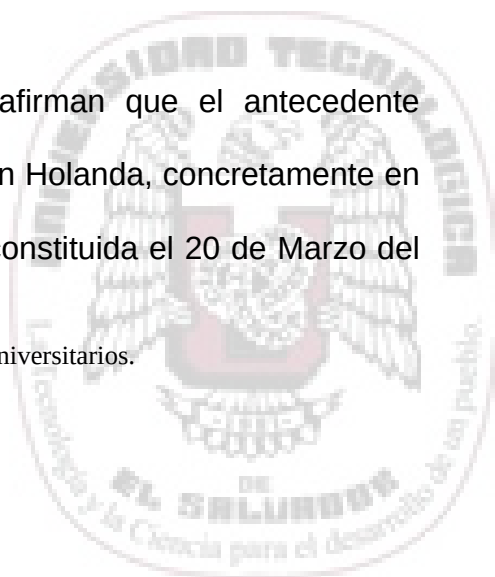
societatis vectigalium publicanorum¹ del derecho romano, que se constituían con el objeto de cobrar impuestos, son una forma rudimentaria de sociedad anónima, ya que en ellas, según la doctrina, se manifestaba la principal característica de esta especie de sociedades, es decir, la limitación de la responsabilidad de los socios.

Otros autores creen encontrar antecedentes más próximos de las sociedades anónimas en la colonna o en la mommenda italianas, generalmente constituidas para la explotación de navíos o para el comercio marítimo y en las que, algunos de los socios sólo respondían por el pago de sus aportaciones.

De la misma manera, ciertos tratadistas sostienen que el antecedente directo de la sociedad anónima se encuentra en las asociaciones de acreedores del Estado y, en especial, en la Casa de San Jorge Genovesa que más tarde, en 1407, fue reorganizada como Banco de San Jorge, cuyo capital social, según algunos estaba dividido en títulos-valor es libremente transmisibles.

No obstante, las opiniones más generalizadas afirman que el antecedente directo de la sociedad anónima hay que buscarlo en Holanda, concretamente en la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, constituida el 20 de Marzo del

¹ OXFORD, Sociedades Mercantiles, colección de textos jurídicos universitarios.

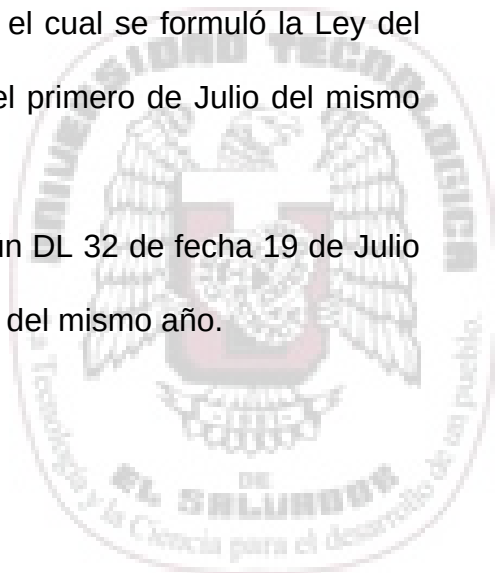


1602, con el objeto de dedicarse al comercio marítimo y, de forma principal, a la colonización del lejano oriente. Esta sociedad, cuya existencia se prolongó por tres siglos, reunía cuatro características de la sociedad anónima moderna, a saber: La de existir bajo una denominación social; la de responsabilidad limitada de sus socios, la de libre transmisibilidad de los derechos de socio y la incorporación de estos derechos en títulos denominados acciones.

En cuanto a la variabilidad del capital las sociedades tuvieron su origen en la Ley francesa de 1867, promulgada con el propósito de suprimir los numerosos requisitos que exigía la legislación civil, respecto a los aumentos de capital social y al ingreso y retiro de los socios de las cooperativas, aunque no se limitó a ésta, pues la modalidad también se hizo extensiva a las restantes sociedades mercantiles.

En El Salvador, la regulación legal de las Sociedades Mercantiles se llevó a cabo a los quince días del mes de Febrero de mil novecientos noventa y tres, por medio del Decreto Legislativo número 271 en el cual se formuló la Ley del Registro de Comercio, la cual derogaría a partir del primero de Julio del mismo año, las siguientes leyes:

- ♦ Ley de Registro y Matriculas de Comercio, según DL 32 de fecha 19 de Julio de 1941, publicada en DO. 168 tomo 131 del 28 del mismo año.

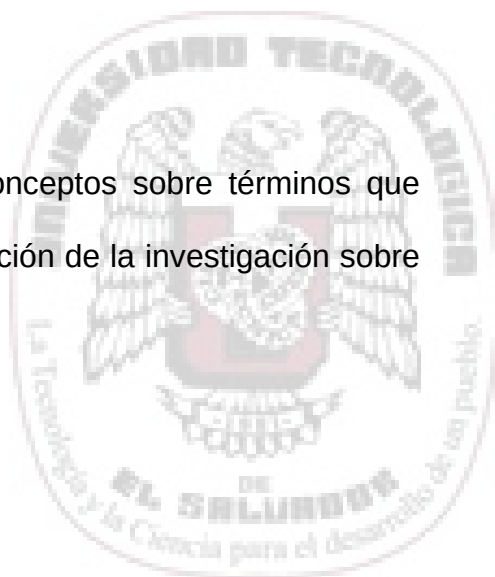


- ♦ Los artículos 14,16,18 y 29 y el Título X de la Ley de patentes de Invención, según decreto legislativo del 19 de Mayo de 1913, publicado en DO. 059 tomo 75 el 11 de Septiembre del mismo año.
- ♦ Los artículos 23,28,36,37 y 38 de la Ley de Marcas de Fabrica, contenida en Decreto Legislativo No 2565 del 19 de Diciembre de 1957, publicado en DO. 241 tomo 177 el 20 del mismo mes y año.
- ♦ Los ordinales 30,31,32,33 el Art.1º los numerales 37,38,39 6 40 del Art.13 los artículos del 17 al 23 inclusive, 42,43,44,45 y 46 todos de la Ley de papel sellado y Timbres, contenida en el Decreto Legislativo del 1º de Julio de 1915, y publicado en el diario oficial No 147 tomo 78 del 25 del mismo mes y año.
- ♦ Y las disposiciones de la Ley de Papel Sellado y Timbres, únicamente en lo que atañe a matrículas de timbre.

1.2 Generalidades sobre la Asociatividad

1.2.1 Conceptualización

Este apartado trata de proporcionar diferentes conceptos sobre términos que permitan tener una mejor identificación e interpretación de la investigación sobre la Asociatividad.



◆ Asociatividad

La Asociatividad en términos económicos se deriva de la unión o integración de personas o de empresas con fines comunes y bajo la misma normativa e ideología de lucro, en cualquier modelo empresarial bien estructurado.

◆ Asociaciones Cooperativas

Las asociaciones Cooperativas, son aquellas entidades que se crean por un grupo de personas no menor de quince, que tienen fines comunes en cualquier ramo de la economía. Las cuales también se entenderá por asociaciones las federaciones y confederaciones.²

◆ Accionista

Es el propietario legal de una o más acciones de capital social (o en acciones) de una compañía. Cuyo nombre está registrado en los libros de transferencia o endoso de la compañía.³

◆ Acción

Una de las partes iguales en que está dividida cada clase del capital social (o en acciones) de una Compañía⁴.



◆ Confederaciones

Son confederaciones de Asociaciones Cooperativas, las organizaciones integradas por lo menos con tres Federaciones de una misma clase o por cinco Federaciones de diferente clase.⁵

◆ Competitividad

Rivalidad entre las empresas que desean obtener mayor ganancia en un mismo mercado.⁶

◆ Concesión

Acto de la administración pública por el cual se encomienda a un tercero, la organización y el funcionamiento de un servicio público, en forma temporal, para ese fin le otorga determinados poderes y atribuciones⁷.

◆ Estrategia

Es el arte de dirigir las operaciones de un negocio, coordinando todo tipo de acciones para lograr los objetivos que se plantean o requieren.⁸

² Mendoza Orantes (Ley General de Asociaciones Cooperativas) Pag.12

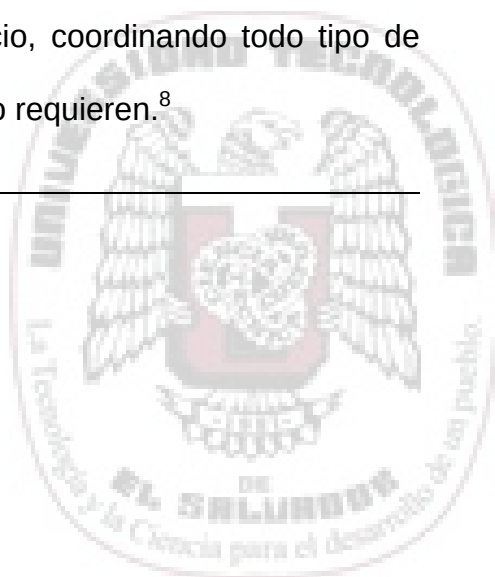
³ Kohler Diccionario para Contadores, Pág. 10

⁴ Kohler Diccionario para Contadores, Pág.6

⁵ Mendoza Orantes (Art.27 de la Ley de Asociaciones Cooperativas)

⁶ Diccionario Océano Uno Color Pág. 403

⁷ Reglamento General de Transito 1996, Art. 4 numeral 14 Pág.5



◆ Federaciones

Son federaciones de asociaciones cooperativas las organizaciones integradas por lo menos con 10 Cooperativas, de un mismo tipo.⁹

◆ Sociedad

Es el ente jurídico resultante de un contrato solemne, celebrado entre dos o más personas, que estipulan poner en común bienes o industria, con la finalidad de repartir entre sí los beneficios que provengan de los negocios a los que van a dedicarse.¹⁰

1.2.2. Clasificación de las sociedades por sus fines

Dentro del término de Asociatividad, pueden existir tantas clases de sociedades así como sean los propósitos que constituyan el objeto de su creación, por lo cual de acuerdo a éste criterio las sociedades se clasifican en:

Sociedades de beneficencia

Cuyo fin, como su nombre lo indica, es prestar servicios humanitarios, culturales, etc., a la comunidad.

⁸ Diccionario Océano Uno Color, Pág. 646

⁹ Mendoza Orantes (Art.25 Ley de Asociaciones Cooperativas)

¹⁰ Código de Comercio, Edición 2000, Art.17, Pág.6.



Sociedades con fines no lucrativos

Como las sociedades civiles; las sociedades mutualistas y cooperativas. Etc., cuyo fin, en principio, no tenga un carácter preponderantemente económico, ni constituya una especulación mercantil.

Sociedades con fines preponderantemente económicos que no constituye una especulación comercial.

En las que se cuentan las sociedades civiles y de usuarios

Sociedades con fines preponderantemente económicos que constituyen una especulación comercial.

Como lo es el caso de las sociedades mercantiles en general.

1.2.3. Especies de sociedades mercantiles

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1º de la Ley General de Sociedades Mercantiles, se reconoce las siguientes especies de sociedades mercantiles;

- ♦ Sociedad en nombre colectivo
- ♦ Sociedad en comandita simple
- ♦ Sociedad de responsabilidad limitada
- ♦ Sociedad anónima



- ♦ Sociedad en comandita por acciones, y
- ♦ Sociedad cooperativa.

1.3. Sociedades Anónimas

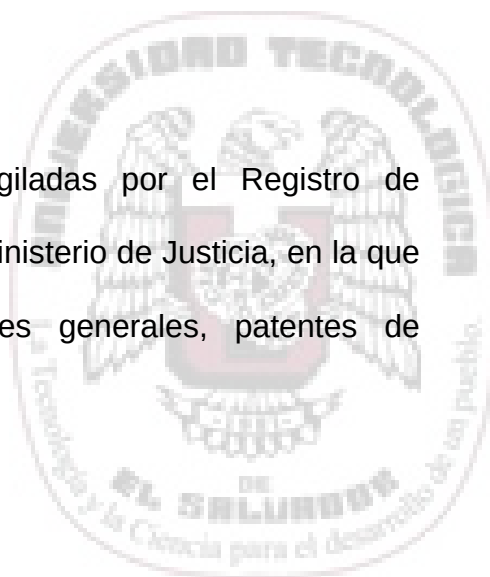
En este apartado se presentan los puntos más importantes sobre la constitución y organización de las sociedades anónimas, tipos ventajas y desventajas que existen actualmente en comparación con las Asociaciones Cooperativas, que están operando como empresas de transporte.

Con el objeto de proporcionar una guía básica que facilite los puntos antes mencionados de este tipo de sociedades, para aquellas personas interesadas en la inversión del transporte público de pasajeros en El Salvador.

Las Sociedades Anónimas son entidades mercantiles de estructura colectiva capitalista, con denominación, de capital fundacional, dividido en acciones, cuyos socios tienen su responsabilidad limitada al importe de sus aportaciones.

1.3.1. Entidades que las regulan

Las sociedades anónimas son reguladas y vigiladas por el Registro de Comercio, oficina administrativa dependiente del Ministerio de Justicia, en la que se inscribirán matrículas de comercio, balances generales, patentes de



invención, marcas de comercio y fábrica y demás distintivos comerciales, nombres comerciales, derechos reales sobre naves, derechos de autor y los actos y contratos mercantiles, así como los documentos sujetos por la ley.

1.3.2. Tipos de Sociedades

Las sociedades se dividen de acuerdo al Código de Comercio, en sociedades de personas y sociedades de capital, ambas clases pueden ser de capital variable.

Son de personas

- ◆ Las sociedades en nombre colectivo o Sociedades Colectivas
- ◆ Las sociedades en comanditas simples o sociedades comanditarias simples
- ◆ Las sociedades de responsabilidad limitada.

Son de Capital

- ◆ Las sociedades anónimas
- ◆ Las sociedades en comanditas por acciones o sociedades comanditarias por acciones.

1.3.3. Constitución y Organización

En El Salvador, de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio en el Capítulo séptimo desde sus artículos ciento noventa y uno (Art. 191) al artículo



número doscientos noventa y cinco (Art.295), se establecen los requisitos y formalidades que toda sociedad anónima debe de contemplar entre las cuales las más importantes son:

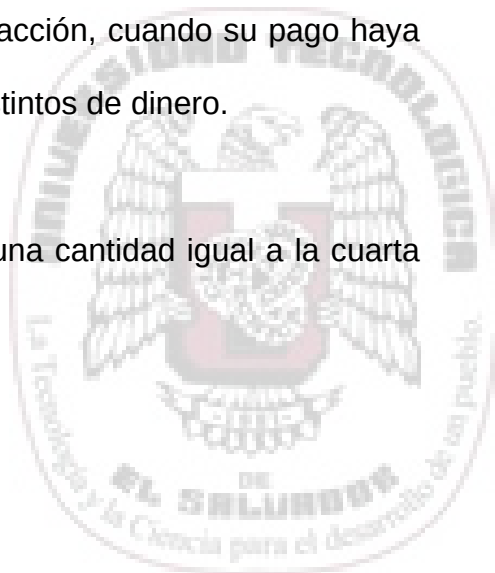
Constitución

La Sociedad Anónima, se constituirá bajo denominación, la cual se formará libremente sin más limitaciones que la de ser distinta de la de cualquiera otra sociedad existente e ira inmediatamente seguida de las palabras "Sociedad Anónima", o de su abreviatura "S.A", la omisión de este requisito acarrea responsabilidad ilimitada y solidaria para los accionistas y los administradores.

Para proceder a la constitución de una sociedad anónima, se requiere:

- ◆ Que el capital social no sea menor de cien mil colones y que esté íntegramente suscrito.
- ◆ Que se pague en dinero efectivo, cuando menos, el 25% del valor de cada acción pagadera en numerario.
- ◆ Que se satisfaga íntegramente el valor e cada acción, cuando su pago haya de efectuarse en todo o en parte, con bienes distintos de dinero.

En todo caso, deberá estar íntegramente pagada una cantidad igual a la cuarta parte del capital de fundación.

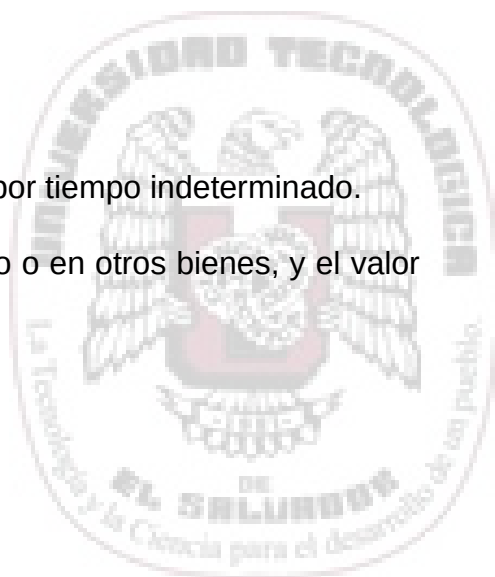


La sociedad anónima se constituirá por escritura pública, que se otorgará sin más trámites cuando se efectué por fundación simultánea; o después de llenar las formalidades establecidas en el Código de Comercio, si el capital se forma por suscripción sucesiva o pública.

Sin perjuicio a la personalidad jurídica que se perfecciona o se extingue por la inscripción en el Registro de Comercio.

La escritura constitutiva de la sociedad anónima deberá expresar, los requisitos siguientes:

- ◆ Nombre, edad, ocupación, nacionalidad y domicilio de las personas naturales; y nombre, naturaleza, nacionalidad y domicilio de las personas jurídicas, que integran la sociedad.
- ◆ Domicilio de la sociedad que se constituye
- ◆ Naturaleza
- ◆ Finalidad
- ◆ Razón social o denominación, según el caso
- ◆ Duración o declaración expresa de constituirse por tiempo indeterminado.
- ◆ Expresión de lo que cada socio aporte en dinero o en otros bienes, y el valor atribuido a éstos.



- ◆ Régimen de administración de la sociedad, con expresión de los nombres, facultades y obligaciones de los organismos respectivos.
- ◆ Manera de hacer distribución de utilidades y, en su caso, la aplicación de pérdidas, entre los socios.
- ◆ Modo de constituir reservas.
- ◆ Bases para practicar la liquidación de la sociedad, manera de elegir liquidadores cuando no fueren nombrados en el instrumento y atribuciones y obligaciones de éstos.
- ◆ La suscripción de las acciones, con indicación del monto que se haya pagado del capital.
- ◆ La manera y plazo en que deberá pagarse la parte insoluta del capital suscrito.
- ◆ El número, valor nominal y naturaleza de las acciones en que se divide el capital social.
- ◆ En su caso, la determinación de los derechos, prerrogativas y limitaciones en materia de acciones preferidas.
- ◆ Todo lo relativo a otros títulos de participación, si se pacta la existencia de ellos.
- ◆ La facultad de los accionistas para suscribir cualesquiera aportaciones supletorias o aumentos de capital.



- ♦ La forma en que deban elegirse las personas que habrán de ejercer la administración y la auditoría, el tiempo que deban durar en sus funciones y la manera de proveer las vacantes.
- ♦ Los plazos y forma de convocatoria y celebración de las juntas generales ordinarias, y los casos y el modo de convocar las extraordinarias.

En los casos de fundación simultánea, las aportaciones en efectivo se harán por medio de cheque certificado o certificado de deposito del dinero hecho en una institución bancaria debidamente endosado.

En la escritura de constitución, el notario deberá relacionar las circunstancias antes mencionadas.

Cuando las aportaciones sean en especie, éstas deberán ser efectuadas según valuó hecho previamente por auditor autorizado, emitiendo certificación del mismo, debiendo enviar dicha certificación dentro de los tres días hábiles siguientes de efectuado, a la oficina que ejerza la vigilancia del Estado. El notario autorizante de la escritura social correspondiente, deberá hacer constar en la misma dicho valuó.



Las cuales se formalizarán al constituirse la sociedad, pero al hacerse la suscripción se otorgará una promesa de aportación, con las formalidades legales, en documento que sea exigible ejecutivamente.

Todas las acciones deben quedar suscritas dentro del término de un año, contados desde la fecha del depósito del programa, a no ser que en éste se fije un plazo menor.

Suscrito el capital social y hechas las exhibiciones legales, los fundadores, dentro de un plazo de quince días de anticipación a la fecha de la reunión, publicarán la convocatoria para la reunión de la junta general constitutiva, a menos que dentro del pacto social establezca un plazo mayor. Dicha reunión tendrá como finalidad comprobar que se han satisfecho todos los requisitos que exige la ley y los enumerados del programa constitutivo, comprobar la existencia de la primera exhibición del capital, examinar y en su caso aprobar, el valúo de los bienes distintos de dinero que uno o más socios se hubieren obligado a aportar, decidir acerca de la participación que los fundadores se hubiesen reservado en las utilidades, entre otros, de acuerdo a lo establecido en el artículo doscientos seis del Código de Comercio.

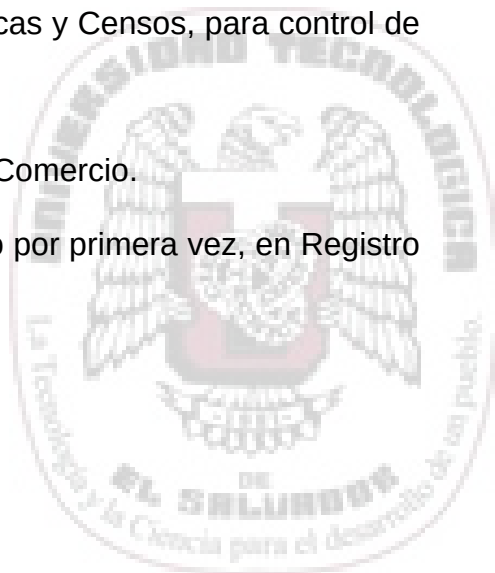


Organización

Una vez constituida la sociedad anónima, se deben de cumplir una serie de requisitos mínimos de organización y legalización para el adecuado funcionamiento y operativa de la actividad económica que realizará la sociedad, así como también la estructura contable obligatoria que establecen los artículos 435 al 455 del Código de Comercio Salvadoreño.

Documentos y trámites que deberá obtener la sociedad, una vez constituida y registrada:

- a) Número de Identificación Tributaria; (Ministerio de Hacienda)
- b) Número de Registro de Contribuyente al Impuesto al Valor Agregado IVA (Ministerio de Hacienda)
- c) Inscripción a la afiliación Patronal en el Instituto Salvadoreño del Seguro Social. (Oficinas Administrativas del ISSS)
- d) Inscripción en la Municipalidad del domicilio de la sociedad, para obtener número de cuenta, y establecer los impuestos municipales.
- e) Inscripción en la Dirección General de Estadísticas y Censos, para control de empresas y obtención de solvencias
- f) Inscripción del balance Inicial en el Registro de Comercio.
- g) Inscripción y solicitud de matriculas de comercio por primera vez, en Registro de Comercio.



Contabilidad y libros legales

De acuerdo a lo establecido en el artículo 435 del Código de Comercio, todos los comerciantes están obligados a llevar contabilidad debidamente organizada de acuerdo a algunos de los sistemas generalmente aceptados en materia de contabilidad y aprobados por quienes ejercen la función pública de la auditoría.

La contabilidad podrá llevarse en hojas separadas y efectuar las anotaciones en el Diario en forma resumida y también podrá hacer uso de sistemas electrónicos o de cualquier otro medio técnico idóneo para registrar las operaciones contables.

Para las sociedades anónimas, los libros obligatorios a legalizar para su funcionamiento son los siguientes:

- ◆ Libro Diario Mayor;
- ◆ Libro de Estados Financieros
- ◆ Libro de Registro de Accionistas
- ◆ Libro de Actas de Junta Directiva (En caso de no ser administrador único)
- ◆ Libro de Actas de Junta General
- ◆ Libro de Registro de Aumentos y Disminuciones de Capital
- ◆ Libro de Compras (IVA)



- ♦ Libro de Ventas al Consumidor Final (IVA)
- ♦ Libro de ventas al Contribuyentes (IVA)

1.3.4 Ventajas y desventajas de las sociedades anónimas

Las sociedades anónimas son entidades jurídicas que presentan ventajas y desventajas como cualquier figura mercantil, sin embargo lo más importante que cualquier inversionista de cualquier actividad económica, debe de visualizar es la función rentable o de maximización de sus aportaciones de capital que ha efectuado a la entidad, así como también la garantía del principio contable de negocio en marcha. Ya que como sociedades de capital el principio fundamental es el lucro y la estabilidad en el mercado laboral en el cual se desarrolla.

Ventajas

- ♦ Mayor facilidad en su constitución y organización
- ♦ Mayor facilidad de expansión (Globalización) en el mercado laboral,
- ♦ Mejor garantía para los inversionistas nacionales y extranjeros, en la inversión realizada en la sociedad.
- ♦ Mejor acceso al sistema financiero
- ♦ Facilidad de créditos por medio de su personería jurídica
- ♦ Mayor credibilidad por medio de su control tributario al Estado



Desventajas

- ♦ Mayor control tributario de sus operaciones
- ♦ Mayor exigencia en el control y registro contable de sus operaciones

1.4. Asociaciones

A diferencia de las sociedades anónimas, las asociaciones son entidades jurídicas que se crean con fines de producción generalmente como cooperativas, a una escala empresarial mucho menor de una anónima, además requieren una serie de requisitos diferentes, tanto para su constitución y organización, así como también para su funcionamiento operativo.

1.4.1. Entidades que las regulan

Para la regulación y ejecución de las asociaciones cooperativas, fue creado el Instituto Salvadoreño de fomento Cooperativo como Corporación de derecho público, el día veinticinco de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, según Decreto Legislativo No 560, con autonomía en los aspectos económicos y administrativos. El cuál se denomina como **“INSAFOCOOP”**, su domicilio principal lo tendrá en la ciudad de San Salvador.

Su función principal será:

- ♦ La ejecución de la ley General de Asociaciones Cooperativas



- ◆ Iniciar, promover, coordinar y supervisar la organización y funcionamiento de las asociaciones cooperativas, federaciones y confederaciones de las mismas, y prestarles el asesoramiento y asistencia técnica que necesiten.
- ◆ Planificar la política de fomento y desarrollo del cooperativismo, para lo cual podrá solicitar la colaboración de los organismos estatales, municipales y particulares interesados en estas actividades, a fin que el movimiento cooperativista, se enmarque dentro de los programas de desarrollo económico del país.
- ◆ Conceder la personalidad jurídica, mediante la inscripción en el Registro Nacional de Cooperativas, a las asociaciones cooperativas, federaciones de cooperativas y a la confederación Nacional de Cooperativas.
- ◆ Conocer de la disolución y liquidación de las asociaciones cooperativas, federaciones cooperativas y de las confederación Nacional de Cooperativas
- ◆ Ejercer funciones de inspección y vigilancia sobre las asociaciones cooperativas, federaciones de Cooperativas y Confederación Nacional de Cooperativas, e imponer a las mismas las sanciones correspondientes;
- ◆ Promover la creación e incremento de las fuentes de financiamiento de las asociaciones cooperativas, federaciones de cooperativas y Confederación Nacional de Cooperativas.



- ♦ Divulgar los lineamientos generales de la actividad cooperativista, en particular lo relativos a administración y legislación aplicables a aquélla, con el objeto de promover el movimiento cooperativo.

1.4.2. Tipos de asociaciones

Podrán constituirse cooperativas de diferente clase, tales como:

- a) Cooperativas de producción
- b) Cooperativas de Vivienda
- c) Cooperativas de Servicio

Estas asociaciones, se sub. dividen así:

- | | | |
|----------------------------|----|---|
| Cooperativas de producción | a) | Producción Agrícola |
| | b) | Producción Pecuaria |
| | c) | Producción Pesquera |
| | d) | Producción Agropecuaria |
| | e) | Producción Artesanal |
| | f) | Producción Industrial o Agro- Industrial. |

Cooperativas de Vivienda:



Son aquellas que tiene por objeto procurar a sus asociados viviendas mediante la ayuda mutua y el esfuerzo propio.

Cooperativas de Servicio	a)	De Ahorro y Crédito
	b)	De Transporte
	c)	De Consumo
	d)	De Profesionales
	e)	De Seguros
	f)	De Educación
	g)	De Aprovisionamiento
	h)	De Comercialización
	i)	De Escolares y Juveniles.

1.4.3 Constitución y Organización

Las cooperativas se constituirán por medio de Asamblea General celebrada por todos los interesados, con un número mínimo de asociados determinados según la naturaleza de la Cooperativa, el cual en ningún caso, podrá ser menor de quince.

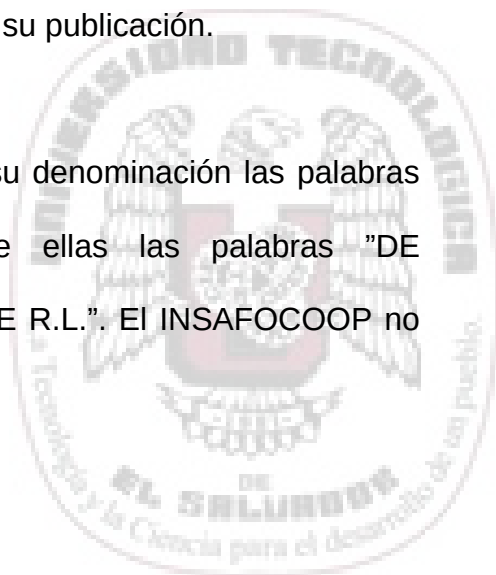
En dicha Asamblea se aprobarán los Estatutos y se suscribirá el capital social, pagándose por lo menos el 20% del capital suscrito.



El acta de Constitución será firmada por todos los asociados. En caso de que hubiere asociados que no pudieren firmar, se hará constar esa circunstancia y dejarán impresa la huella digital del dedo pulgar derecho y en defecto de éste, la huella de cualquiera de sus otros dedos, y firmará a su nombre y ruego otra persona. Los interesados que deseen constituir una Cooperativa podrán solicitar al organismo estatal correspondiente, el asesoramiento y asistencia del caso.

Una vez que la Cooperativa se haya constituido, solicitará su reconocimiento oficial y su inscripción en el Registro Nacional de Cooperativas del INSAFOCOOP, y a fin de obtener la personalidad jurídica, la Cooperativa presentará Certificación del Acta de Constitución firmada por el Secretario del Consejo de Administración. Los asientos de inscripción, así como las cancelaciones de las mismas por disolución y liquidación de la Cooperativa Inscrita, se publicarán en extracto por una sola vez en el Diario Oficial. La oficina de Registro librará el mandamiento respectivo para su publicación.

Las Cooperativas deben de llevar al principio de su denominación las palabras “ASOCIACION COOPERATIVA” y al final de ellas las palabras “DE RESPONSABILIDAD LIMITADA” o sus siglas “ DE R.L.”. El INSAFOCOOP no



podrá autorizar a la Cooperativa cuya denominación por igual o semejante, pueda confundirse con la de otra existente.

Contabilidad, libros legales y privilegios

Al igual que la anónima las asociaciones están obligadas a llevar contabilidad organizada de acuerdo a los sistemas generalmente aceptados en materia de contabilidad, los cuales serán autorizados por el INSAFOCOOP, previa solicitud respectiva.

Entre los libros contables que deberán legalizar tenemos:

- ◆ Libro Diario Mayor
- ◆ Libro de Estados Financieros
- ◆ Libro de Asamblea General de Asociados
- ◆ Libro de Registro de Asistencia de Asociados
- ◆ Libro de Actas de la Junta de Vigilancia
- ◆ Libro de Actas del Consejo de Administración
- ◆ Libro de Registro de Asociados

Además se deberán legalizar por un contador público:

- ◆ Libro de Compras (IVA)
- ◆ Libro de Ventas Consumidor Final(IVA)



♦ Libro de Ventas Contribuyentes (IVA)

Sin perjuicio a lo establecido en el artículo 72 de la Ley de Asociaciones Cooperativas, que dice:

Serán concedidos los siguientes privilegios a petición de la Cooperativa interesada por acuerdo ejecutivo en el Ramo de Economía, total o parcialmente, previa justificación con audiencia del Ministerio de Hacienda, por el plazo de cinco años, a partir de la fecha de su solicitud y prorrogables a petición de la Cooperativa por períodos iguales:

- a) Exención del impuesto sobre la Renta, Vialidad y Territorial Agropecuario, cualquiera que sea su naturaleza, el capital con que se forma, intereses que se generen a partir del ejercicio fiscal durante el cual presente la solicitud.
- b) Exención de los impuestos fiscales y municipales sobre su establecimiento y operaciones.

Para lo cual deberá presentar al Ministerio de Economía lo siguiente:

- a) Denominación y dirección de la Asociación Cooperativa solicitante y demás generales de quien formula la solicitud.
- b) Monto y composición del patrimonio.



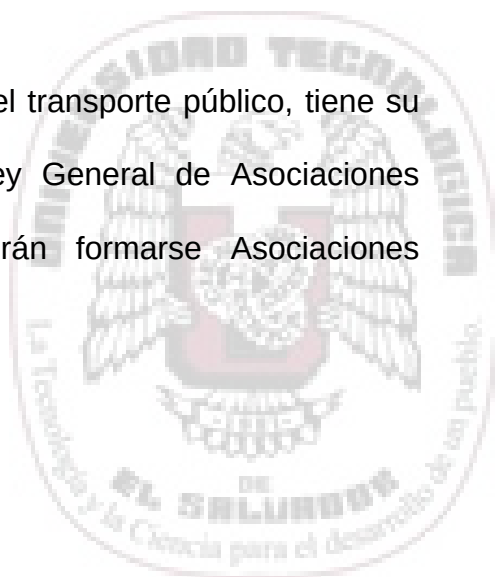
- c) Objeto de la Asociación Cooperativa con especificaciones de sus actividades; y
- d) Privilegio que solicita.

Con la solicitud deberá presentar:

- a) Dos fotocopias o copias, de la misma en el segundo caso debidamente firmadas
- b) Certificaciones originales de los documentos que justifiquen la personalidad de la Asociación Cooperativa solicitante y la personería de su representante;
- c) Lista de los artículos que importarán con franquicia, con su respectiva nomenclatura arancelaria.
- d) Certificación expedida por el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo o por Departamento de Asociaciones Agropecuarias del Ministerio de Agricultura y Ganadería en su caso, de que la asociación este operando normalmente.

1.4.4. Relación con el Transporte Público

La relación de las asociaciones cooperativas con el transporte público, tiene su base legal en el artículo 12 literal b) de la Ley General de Asociaciones Cooperativas, en el cual establece que podrán formarse Asociaciones Cooperativas de Transporte, sin embargo:



En la actualidad existen pocas asociaciones de Transporte Público, registradas por el INSAFOCOOP y las que se encuentran en organización sujetas a la regulación del Registro de Comercio, ya que en su mayoría, las rutas de transporte colectivo de buses, mantienen su actividad económica como aprovisionamiento de ahorro y crédito, de acuerdo a lo manifestado por el INSAFOCOOP.

1.4.5. Ventajas y Desventajas

Las asociaciones cooperativas pueden presentar ventajas diferentes a la anónima, tal y como lo establece el artículo 72 de la ley de Asociaciones Cooperativas, sin embargo, la calificación de la exención por medio del Ministerio de Hacienda y las municipalidades, requiere un estudio basado en:

Ventajas.

- a) Exención de Impuesto sobre la Renta y Municipales al cumplir lo establecido en el artículo 72 de la Ley General de Asociaciones Cooperativas y el artículo 146 del reglamento.
- b) Menor fiscalización estatal



Desventajas

- a) El incumplimiento del número mínimo de integrantes de 15 personas, conlleva a la disolución de la Cooperativa.
- b) Por la naturaleza de sus fines, la expansión en los mercados competitivos es mucho menor.

1.5. Diferencias y características entre Sociedades Anónimas y Asociaciones Cooperativas.

SOCIEDADES ANÓNIMAS	ASOCIACIONES COOPERATIVAS
DIFERENCIAS	DIFERENCIAS
a) Son reguladas por el Registro de Comercio	a) Son reguladas por el INSAFOCOOP
b) Se pueden constituir con 2 personas	b) Se necesitan 15 personas como mínimo para su constitución
c) Se puede pagar el 25% del capital suscrito	c) Se paga el 20% del capital suscrito
d) Su capital es dividido en acciones	d) Su capital es dividido en aportaciones
e) Sus libros los legaliza un Contador	e) Sus libros los legaliza INSAFOCOOP



En este recuadro podemos observar las diferencias que existen de una Asociación cooperativa a una sociedad anónima .

CARACTERISTICAS	CARACTERÍSTICAS
a) Son de capital	a) Son de personas
b) Sus fines son el lucro	b) Sus fines son la ayuda mutua

La característica principal de una sociedad anónima, es que su finalidad es el lucro, por lo que existe una mayor fiscalización de sus recursos.

2. Antecedentes y Generalidades sobre el Transporte Público Colectivo de Buses en El Salvador.

2.1 Antecedentes Históricos

2.1.1 Evolución del Transporte Colectivo en El Salvador

La historia señala que el transporte público de pasajeros por medio de autobuses en el Municipio de San Salvador, dio sus inicios en el año de 1927, cuándo dicho medio de transporte llego a sustituir al tranvía.

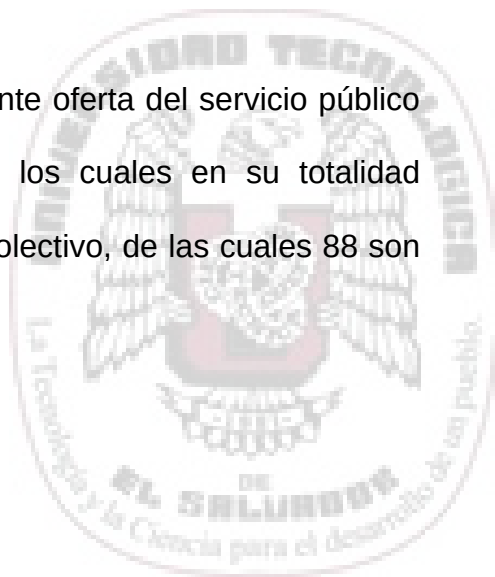


Dicho servicio se incrementaría conforme a las necesidades de demanda del usuario en la población Salvadoreña y su relación con el comercio local. El transporte urbano se daba por medio de camionetas las cuales estaban construidas de carrocería de madera elaboradas en el país, de las cuales únicamente importaban los chasis que generalmente procedían de los Estados Unidos de Norte América, sin embargo su capacidad para pasajeros era poca, fue hasta años mas tarde que se inicio la importación de otro tipo de carrocerías, más grandes y ya no de madera, lo cual generaba una mayor confortabilidad al pasajero y una mayor capacidad en el número de personas que transportaría.

Las primeras empresas de transporte consideradas como las pioneras del servicio mediante camionetas con carrocería de madera, fueron las empresas Macaibor y Ciatense. as cuales eran reguladas en sus actividades por la municipalidad de San Salvador, siendo su lugar de origen y de destino la plazuela 14 de Julio de San Salvador.

2.1.2. El Transporte Colectivo en la actualidad

En el Salvador, actualmente se vive de una saturante oferta del servicio público de pasajeros, ofrecido por buses y microbuses, los cuales en su totalidad ascienden a 160 empresas del servicio público o colectivo, de las cuales 88 son de autobuses y 72 de microbuses.



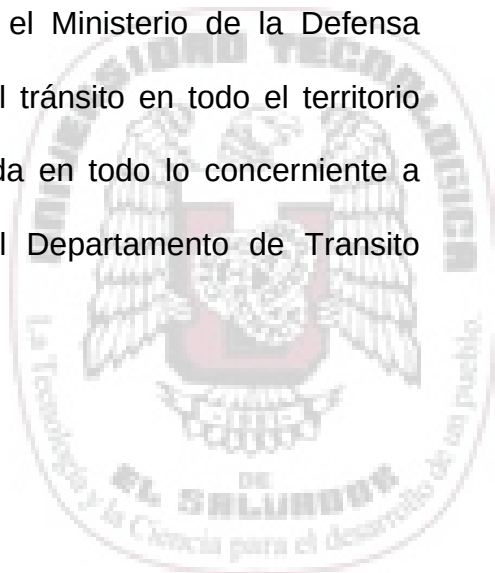
2.1.3. Instituciones Involucradas con el Transporte Colectivo en El Salvador

En el Salvador, existen 3 entidades principales que se involucran con el servicio de Transporte Público de Pasajeros las cuales son: El Viceministerio de Transporte, la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (A.E.A.S.) y la Asociación del Transporte Público de Pasajeros (A.T.P.)

Viceministerio de Transporte

El Viceministerio de Transporte nació el 25 de Junio de 1994 y su creación fue publicada en el Decreto Legislativo del Viernes 16 del mismo año, en el Diario Oficial de El Salvador.

El Viceministerio de Transporte llegó a suplantarse a lo que fue el departamento General de Tránsito, institución que fue fundada en el año de 1946, el cual era regido por la Policía Nacional de El Salvador y el Ministerio de la Defensa Nacional. Dicha instancia tenía control general del tránsito en todo el territorio nacional y se apoyaba con autoridad especializada en todo lo concerniente a transporte, el personal que sería trasladado al Departamento de Tránsito



también poseía autos y motocicletas las cuales eran de mucha utilidad y utilizadas con gran eficacia por los llamados “Motorizados”

El Viceministerio de Transporte posee además de sus oficinas centrales, 3 sucursales y filiales. La primera fue fundada en el departamento de Santa Ana, el 24 de febrero de 1997; la segunda fue fundada el 11 de Septiembre de 1997 y la tercera fue fundada el 5 de Noviembre de 1997. Todas y cada una de estas filiales fueron inauguradas por el presidente de la República de ese entonces, Doctor Armando Calderón Sol.

Aspectos señalados por el Viceministerio de Transporte por sus gestiones en El Salvador durante los años 1999-2000.

Con respecto al transporte colectivo, el Viceministerio señala haber impulsado acciones tendientes a la modernización y sistematización de procesos, especialmente aquellos destinados a buses, microbuses, taxis, pick- ups, escolares y de empresas que hacen uso de los servicios, con el único fin de agilizar los trámites de los usuarios.

El incremento de controles para hacer cumplir la ley de Transporte Terrestre y sus respectivos reglamentos, acompañado de una ampliación y



descentralización de recursos operativos que faciliten esta labor, se ha visto traducido en una disminución de los índices de accidentes de tránsito, especialmente aquellos causados por el consumo de bebidas embriagantes y/o drogas.

Entre los principales logros obtenidos por la Dirección General de Tránsito, Transporte Terrestre y Carga, durante el período mencionado tenemos:

- ◆ Creación de la unidad de seguimiento, evaluación y control de Empresas examinadoras.
- ◆ Creación de la unidad de supervisión y control de Casas tramitadoras.
- ◆ Depuración y actualización del registro público de vehículos automotores bajo la modalidad de la nueva tarjeta de circulación.
- ◆ Despliegue de la unidad de delegados de tránsito.
- ◆ Capacitación infantil.
- ◆ Reducción del 12% de accidentes de tránsito en la temporada de vacaciones de semana santa del 2000 con relación a 1999.
- ◆ Finalización del plan nacional de señalización vial.
- ◆ Implementación del manual oficial del conductor.
- ◆ Programa de mantenimiento preventivo a semáforos en el AMSS.
- ◆ Instalación de semáforos en 10 intersecciones importantes.



- ◆ Implementación en coordinación con el Viceministerio de Obras Públicas del proyecto “ Pequeñas Obras – Grandes Soluciones”

Principales logros de la Subdirección General de Transporte Terrestre, en los períodos 2000- 1999.

- ◆ Realización del primer Foro Nacional sobre Transporte (Septiembre de 1999)
- ◆ Creación de mecanismos de agilización y control de los trámites que se realizan en la Dirección General.
- ◆ Emisión de permisos de linea, de la siguiente manera:

Actividad	Cantidad
Documentación recibida	5,548
Emisión de permisos de autobús	7,759
Emisión de permisos de microbús	4,093
Emisión de permisos de Taxis	2,375
Emisión de permisos de transporte De Empresa	357
Emisión de permiso escolar	299
Emisión de permiso de Turismo	15
Emisión de permiso de Pick ups	1,459
Emisión de permisos provisionales	



En sus diferentes modalidades

1,108

♦ **Inicio del proyecto “organización del Sector Transporte Colectivo en el AMSS”**

Creación de la Sub dirección de Transporte de Carga. En la actualidad podemos observar que uno de los logros que iniciaron él la gestión 2000-1999, sé esta llevando a cabo con una mayor veracidad, como lo es la asociatividad del sector transporte. De la cual, el Viceministerio de Transporte no proporciona mayor información de la situación definitiva de las empresas de servicio colectivo, en El Salvador.

La Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (A.E.A.S)

Nació en el año de 1979, a iniciativa de los transportistas de ese entonces quines son hoy en día dirigentes y representantes de dicha institución.

Entre los objetivos principales por lo que se creó esta Asociación fue de fomentar y promover el desarrollo económico, social y cultural de los empresarios dedicados a la actividad y servicio del Transporte Público en El Salvador.



En la actualidad, gestionan por la lucha que el sector transporte esta haciendo en contra del proyecto de Gobierno, por lo que no proporcionan mayor información.

Asociación de Transporte Público de Pasajeros (A.T.P.)

Las Asociación de Transporte Público de Pasajeros A.T.P. se creó en el año de 1993, como un ente vigilante de las políticas del Gobierno en el sentido de trabajar en acciones y propuestas que beneficien al sector transporte en El Salvador.

Su fundador fué en Sr. Hector Bonilla y son los únicos que cuentas con la personería jurídica legalizada adscritas a la asociación son fines de lucro por el Ministerio del Interior.

Al igual que AEAS, esta gestionando para defender la operatividad del sector de las unidades de buses encuentra de las disposiciones ejecutivas con relación a la asociatividad del sector transporte en El Salvador.

2.2. Generalidades

En este apartado se dará una serie de conceptos relacionados al Transporte Público de Pasajeros ó Transporte Colectivo en El Salvador.



2.2.1 Conceptualización

◆ Conductor

Persona que guía un vehículo automotor.¹¹

◆ Licencia de Conducir

Permiso formal otorgado por el Estado, que faculta a una persona para conducir un vehículo durante un período determinado y cuya validez está supeditada al acatamiento de las disposiciones del Reglamento de Transito.

◆ Pasajero

Toda persona que aparte del conductor, ocupa un lugar dentro del vehículo.

◆ Permiso de Linea

Es la autorización que emite el Viceministerio de Transporte para el legal funcionamiento de una Unidad de Transporte en su recorrido dentro de una ruta de Transporte Colectivo.

¹¹ Reglamento General de Transito 1996 Art.4 Pág.5 # 15



♦ **Tarjeta de Circulación**

Es la especie fiscal que únicamente autoriza la circulación del vehículo consignado en el documento por un período determinado especificando sus características principales.

♦ **Transporte Público**

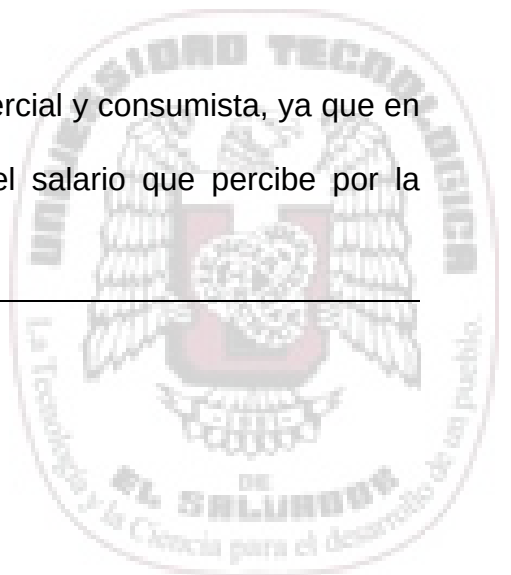
Es el servicio que ofrece una empresa de transporte público autorizada por el Gobierno Central ó la dependencia correspondiente de éste, bajo las normativas de satisfacer las necesidades de los habitantes de una población, ciudad o país

♦ **Tarifa**

Es el monto asignado a una ruta de transporte para el cobro del servicio público de pasajeros.

2.2.2. Importancia del Transporte Público en El Salvador.

El Salvador, se ha convertido en un país muy comercial y consumista, ya que en su mayoría la población salvadoreña depende del salario que percibe por la



prestación de sus servicios en las diferentes áreas productivas que los inversionistas nacionales como extranjeros ponen a disposición de las personas.

El sector transporte, juega un papel de mucha importancia para todos los sectores del país, ya que por medio de éste, se moviliza la mayoría de las personas que prestan servicio o comercializan en los diferentes puntos de El Salvador.

Por lo que se considera, que la falta de operatividad del mismo, por circunstancias organizativas o legales, ocasionaría a la población general como a las empresas pérdidas económicas considerables.

2.2.3. Aspectos Financieros y Administrativos del Transporte Público en El Salvador.

Aspectos Financieros

La mayoría de empresarios de transporte colectivo, han sido beneficiados para su operatividad normal, durante mucho tiempo atrás por las instituciones financieras (BANCOS), en los siguientes puntos:

- ◆ Préstamos para sustitución de unidades
- ◆ Préstamos para compra de unidades



- ♦ Préstamo para compra de repuestos y mantenimiento general
- ♦ Entre otros.

Sin embargo, debido a la forma de operar de los mismos empresarios (En forma individual) y conforme a las disposiciones ejecutivas, promulgadas a través del Viceministerio de Transporte.

Los créditos para los mismos han sido congelados temporalmente conforme lo manifiestan las instituciones financieras. Ya que la capacidad de pago, ha sufrido una reducción considerable para cubrir las obligaciones que ya estaban contraídas con dichas instituciones y su rentabilidad de igual manera.

Aspectos Administrativos

El transporte público opera de diferentes modalidades en la actualidad, sin embargo conforme a la propuesta descrita en el Capítulo 3 del presente documento, las sociedades Anónimas, deberán contar con una estructura organizativa y administrativa diferente a la que han venido trabajando (Ver capítulo 3) como también llevar los siguientes libros y controles internos contables, como mínimo, los cuales no requieren legalización por medio de Contador Público:



Libros

- ◆ Libro de Bancos.

Controles

(En caso de empresas de Transporte Público de pasajeros)

- ◆ Control de Mantenimiento y Reparación de Unidades de forma individual, así como también del uso y duración de los repuestos y accesorios reparados ó instalados por unidad
- ◆ Control de entradas y salidas de efectivo generado por cada unidad (Buses) en forma centralizada.
- ◆ Control de llagadas y salidas para su rol de trabajo de unidades (Lo cual lo llevará el despachador)
- ◆ Control de entradas y salidas del personal, inasistencias, incapacidades, permisos, etc.
- ◆ Control en la programación de pagos y entregas de quedan para pronto pago.



CAPITULO II

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL BAJO EL CONCEPTO DE LA ASOCIATIVIDAD EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE BUSES DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

INVESTIGACION DE CAMPO

1. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

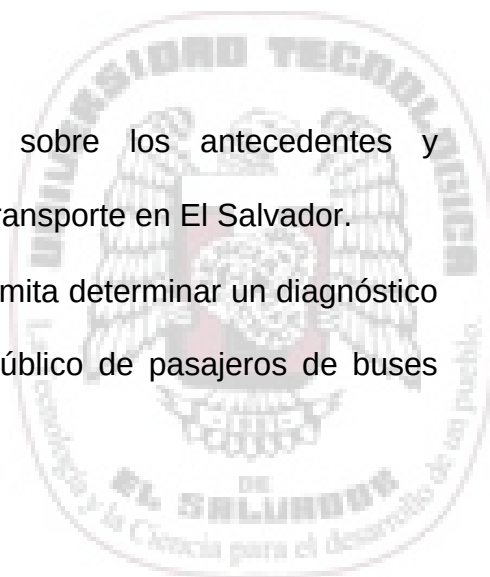
A continuación se presentan los objetivos que se pretenden alcanzar en el desarrollo de la investigación.

1.1. Objetivo General

La investigación tiene como objetivo general elaborar un modelo operativo y financiero, dentro del concepto de asociatividad del sector transporte público de pasajeros de buses y bajo el modelo de sociedades anónimas de capital variable.

1.2. Objetivos específicos

- Recopilar información teórica – práctica sobre los antecedentes y generalidades de la asociatividad y el sector transporte en El Salvador.
- Realizar una investigación de campo, que permita determinar un diagnóstico situacional de las empresas de transporte público de pasajeros de buses



que operan como asociaciones ó sociedades cooperativas de responsabilidad limitada.

- Diseñar un modelo operativo y financiero dentro del concepto de la asociatividad y bajo el modelo de sociedades anónimas de capital variable, aplicado a las empresas de transporte público de pasajeros de buses de la zona Metropolitana de San Salvador.

2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Los métodos de investigación utilizados en la presente investigación como son el método de cuestionario y de investigación por medio de entrevistas y verificación física, tuvo como finalidad principal definir los instrumentos y técnicas necesarias para evaluar las necesidades e importancia de la Asociatividad para el sector transporte, en el campo de operaciones actual de los empresarios y las cooperativas existentes, bajo el modelo de sociedades anónimas de capital variable, tomando en cuenta los diferentes cambios que se están desarrollando mediante el impulso del nuevo sistema de transporte público de pasajeros.

2.1 Naturaleza de la Investigación

Debido a que la investigación realizada fue de tipo histórica, en la cual se busca relacionar eventos del pasado con problemas del presente, sobre la



Asociatividad en el sector transporte se utilizaron diferentes fuentes y herramientas combinadas que serán útiles para determinar las conclusiones, así como también se incluirá la investigación de campo.

Entre las cuales incluyeron, entrevistas a empresarios y empleados de las rutas que laboran como cooperativas de Aprovisionamiento y Crédito, inspección visual la que se llevo a cabo, cuando se visitaron las oficinas, ya que por parte de los mencionados se mostró mucha negligencia para proporcionar información. Además se utilizaron revistas, decretos, publicaciones, folletos y todo aquel material didáctico que proporcionara información sobre el tema.

2.2. Técnicas e instrumentos

Para el desarrollo de la investigación se utilizaron las siguientes técnicas:

- Investigación bibliográfica

La cual consistió en consultar diferentes libros, boletines, decretos, revistas, memorias de labores, tesis, leyes y reglamentos, relacionados al tema de investigación, entre otros.

- Entrevistas

Estas fueron llevadas a cabo y dirigidas conforme al universo de la población sujeta a estudio, a los llamados empresarios del transporte colectivo buses de las diferentes rutas autorizadas por el Viceministerio de Transporte Terrestre, a

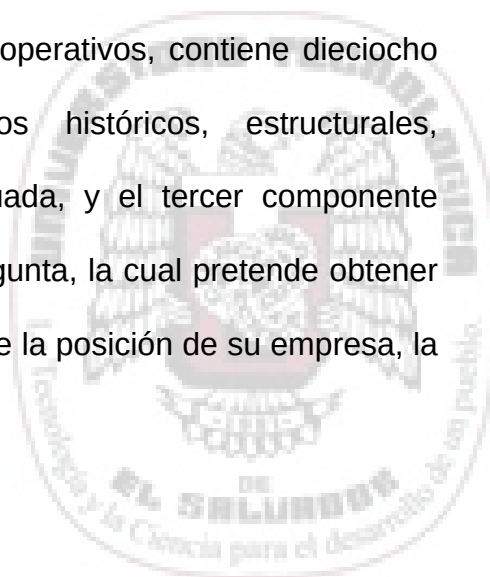


empleados, contadores de las rutas y miembros del mismo Viceministerio de Transporte, con el fin de obtener información sobre hechos pasados y presentes de su operatividad actual, para determinar sus debilidades y fortalezas que permitieron determinar las conclusiones de la propuesta.

- **Instrumento**

El instrumento utilizado para la recolección de datos e información sobre la operatividad del transporte público en San Salvador, fue el cuestionario, el cual estaba dirigido a empresarios, contadores, empleados administrativos y toda aquella persona, que tuviera conocimiento sobre la situación legal y operativa de las empresas de transporte, lo cual permitiría establecer un diagnóstico sobre la necesidad de la implementación de la propuesta.

El Cuestionario, está dividido en tres componentes principales, los cuales a su vez se segregan en diferentes interrogantes relacionadas al tema principal. En el primero denominado datos de identificación contendrá una pregunta que identifica la posición jerárquica de la persona encuestada, el segundo componente denominado aspectos generales y operativos, contiene dieciocho preguntas, que pretenden abarcar aspectos históricos, estructurales, económicos y operativos de la empresa evaluada, y el tercer componente denominado recomendaciones contiene una pregunta, la cual pretende obtener el punto de vista de las personas evaluadas sobre la posición de su empresa, la



importancia que le mantienen a la misma y el conocimiento sobre las nuevas tendencias a los cambios globales.

Con el objetivo de determinar la aplicabilidad del modelo, mediante el resultado de los componentes obtenidos en la información proporcionada por el sector Transporte de San Salvador.

2.3. Universo de la Investigación

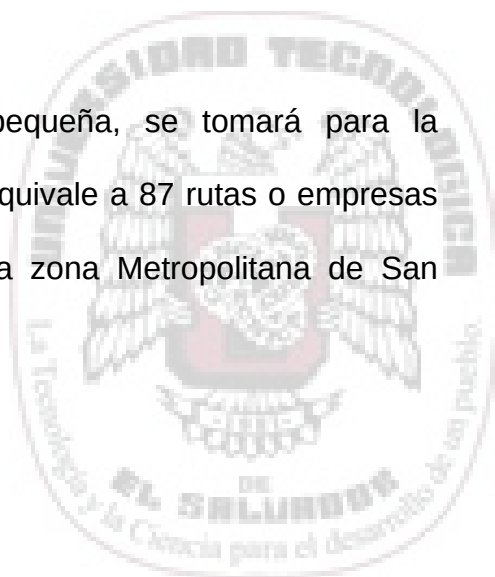
En el universo de la investigación se presentan las unidades de análisis sujetas a estudio.

2.3.1 Determinación del Universo

El universo general de la investigación está formado por 87 rutas o empresas de transporte público de pasajeros, reconocidas por el Viceministerio de Transporte Terrestre, publicadas en El Diario de Hoy, el día 01 de Febrero del 2002. Pág.48

2.3.2. Determinación de la muestra

Debido a que la población es demasiado pequeña, se tomará para la investigación un 100% de la población, lo cual equivale a 87 rutas o empresas del transporte público colectivo de buses de la zona Metropolitana de San Salvador.

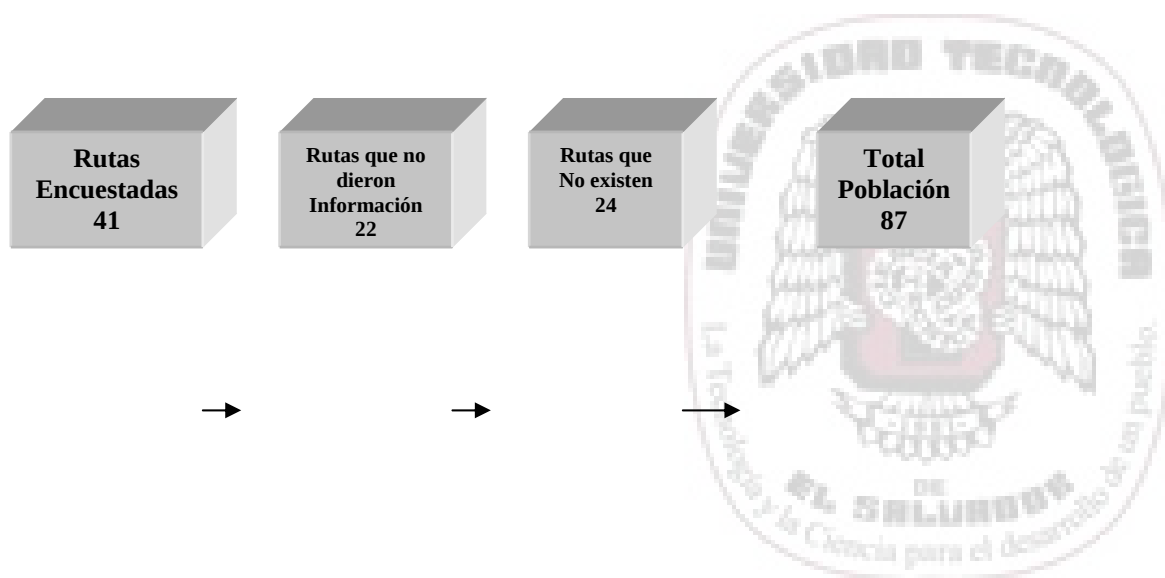


2.4. Recopilación de la información

Para llevar a cabo la investigación de campo, se hizo uso del instrumento del cuestionario el cual estaba dirigido a:

- a) Los empresarios y socios de las empresas de transporte que están funcionando bajo el modelo de asociaciones cooperativas de aprovisionamiento de ahorro y crédito de responsabilidad limitada.
- b) Contadores, empleados administrativos, y toda aquella persona relacionada con la cooperativa (empresa) que proporcionó información relacionada al tema de investigación.

De acuerdo a la información obtenida, se encuestó un total de 63 rutas de transporte público de pasajeros, de las que se evaluaron 41 rutas, ya que 22 rutas más, que fueron visitadas y encuestadas se negaron a proporcionar información, las otras rutas restantes equivalentes a 24 no existen o están integradas en otras rutas como por ejemplo, la ruta 52A y 52B (según listado del Viceministerio de Transporte) aparecen en el campo de trabajo como ruta 52, sin letras.



Por otra parte, de conformidad al detalle de rutas obtenido en la publicación del Diario de Hoy el día 01 de Febrero del 2002, (ver anexos) existe una ruta repetida en el listado, la cual es la ruta 48, lo que genera que la población real sea de 87 y no de 88.

2.4.1. Clasificación y Tabulación

Una vez que se recolectó la información por medio del cuestionario se procedió a su ordenamiento, clasificación y tabulación, de la siguiente manera:

- Ordenamiento y clasificación de la información.

El ordenamiento y clasificación de la información se efectuó a través de la tabulación de los resultados, utilizando cuadros de distribución y separación por ruta y por interrogante, en el orden que indicaba el cuestionario, obteniendo con esto el resultado general en términos porcentuales de la participación de las unidades de análisis evaluadas y el rechazo de las restantes, así como también los diferentes criterios en el punto de vista de las preguntas contestadas.

- **Análisis de la información obtenida**

En el análisis de la información obtenida, se analizó pregunta por pregunta del cuestionario, en los diferentes puntos de vista de las personas entrevistadas.



2.4.2. Presentación de resultados

La presentación de los resultados se realizó de la siguiente manera:

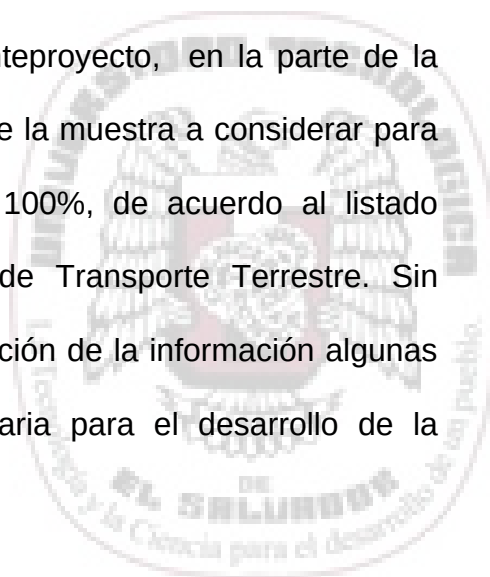
- Pregunta
- Objeto de la pregunta
- Presentación de los datos recopilados mediante gráficos de barras
- Análisis de los resultados.

2.5. Análisis e interpretación de los resultados

Se hizo un análisis por cada pregunta diseñada en el cuestionario que fue objeto de instrumento de recopilación de información, conforme a la finalidad de cada pregunta, para poder hacer una evaluación general del conocimiento y aplicabilidad de la asociatividad dentro de sus empresas o rutas.

A continuación se presentan los resultados de la investigación realizada al sector transporte público de pasajeros de buses de la Zona Metropolitana de San Salvador.

Es de hacer referencia que la estructura del anteproyecto, en la parte de la metodología de la investigación se estableció que la muestra a considerar para la investigación sería de 88 rutas, o sea un 100%, de acuerdo al listado publicado y autorizado por el Viceministerio de Transporte Terrestre. Sin embargo tal y como se especifica en la recopilación de la información algunas empresas no brindaron la colaboración necesaria para el desarrollo de la



investigación y fue imposible evaluarlas, por lo que la población real que se investigó fue de 63 rutas ósea el 72% de la población total, de las cuales únicamente respondieron 41 rutas equivalentes a 47% de la población total.

CUESTIONARIO DIRIGIDO A EMPRESARIOS, CONTADORES Y COMO EMPLEADOS CON LA DIRECCIÓN DE LA RUTA INCLUSIVE MIEMBROS DEL MISMO VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE.

Pregunta 1

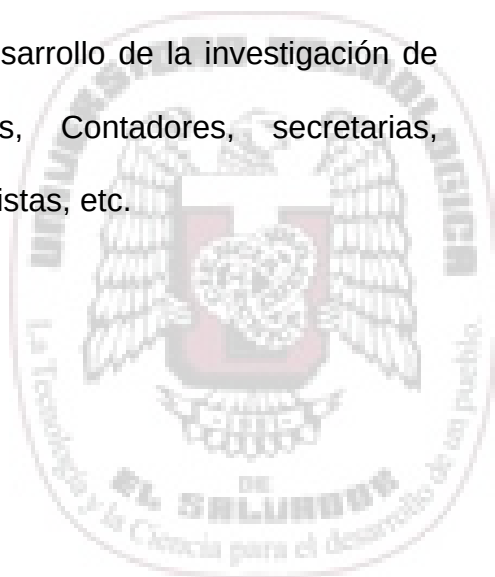
¿Qué cargo ocupa actualmente dentro de la empresa?

Objetivo de la pregunta

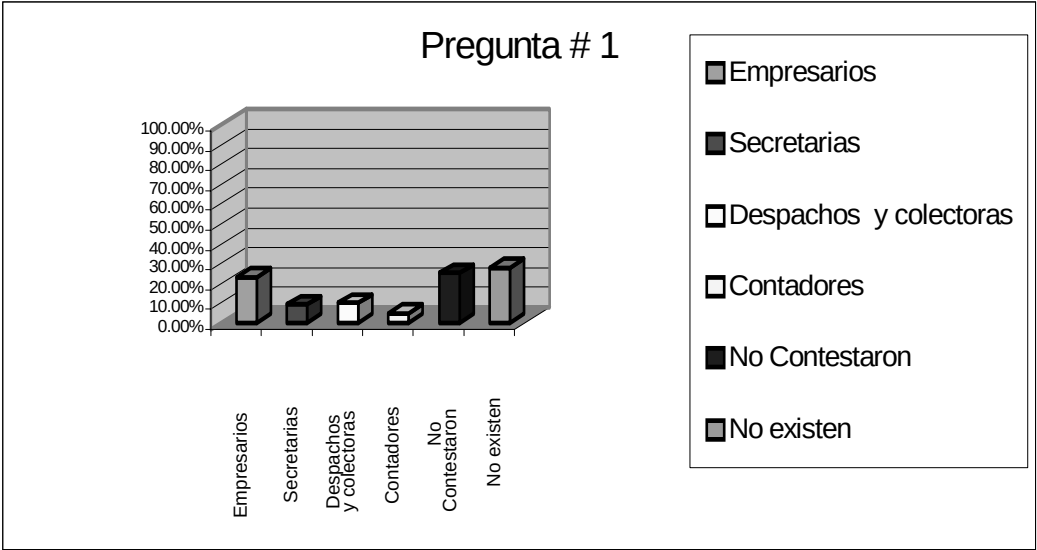
Determinar en términos generales que tipo de persona se estaba evaluando con la finalidad de verificar que los datos obtenidos fueran de utilidad para la investigación.

Dirigido a:

Las personas que fueron entrevistadas en el desarrollo de la investigación de campo, las cuales abarcaron, empresarios, Contadores, secretarias, despachadores de las unidades, controles, motoristas, etc.



Representación gráfica de los resultados

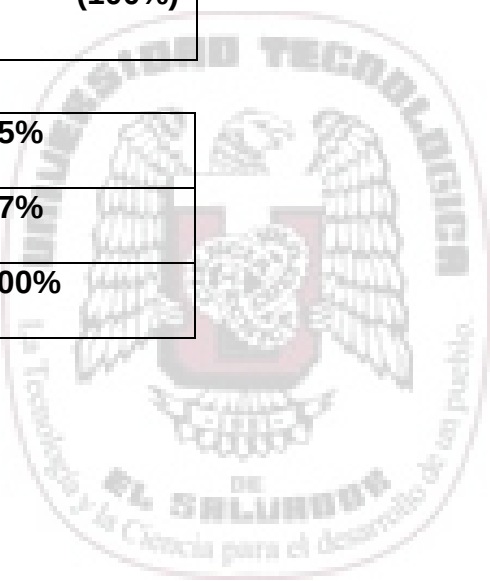


Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

EMPRESARIO	20	22% (48%)
SECRETARIA	8	10% (20%)
DESPACHOS	9	11% (22%)
CONTADOR	4	05% (10%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTAL GENERAL	87	100%



ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados obtenidos indican que de las 41 rutas evaluadas el 48% fue evaluado a empresarios, a los cuales se considera va dirigido la investigación sin embargo debido a que no quisieron responder o ser evaluados , se confirma la necesidad de la propuesta.

Pregunta 2

¿ La empresa a la cual usted forma parte ha tenido cambios en los últimos 10 años?

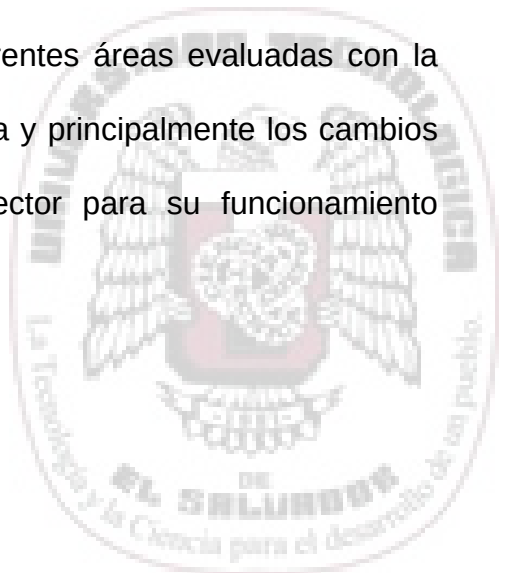
De tipo económicos

De tipo estructural

De tipo legal

Objetivo de la pregunta

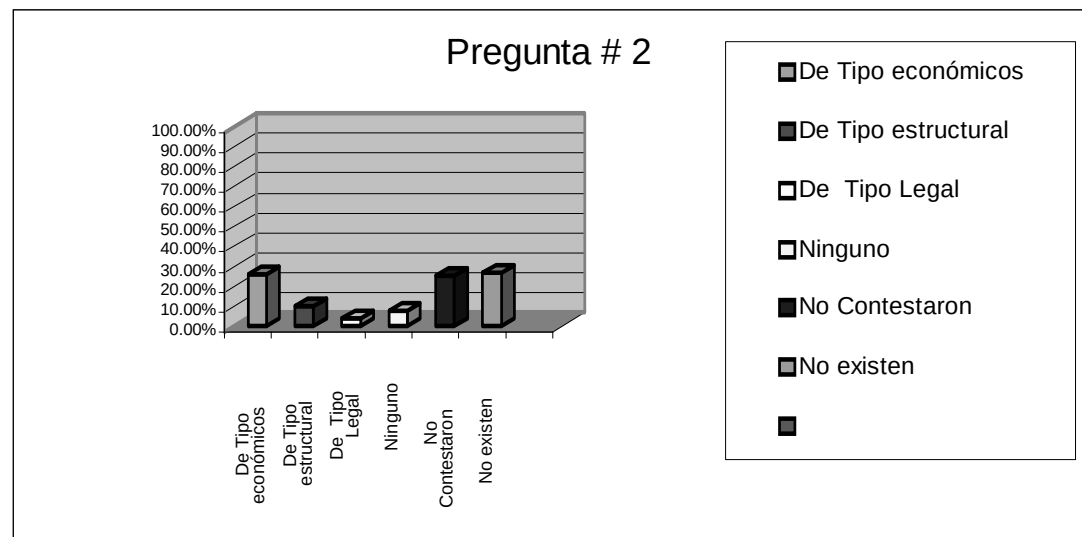
Medir el crecimiento de la empresa en las diferentes áreas evaluadas con la finalidad de determinar su estructura organizativa y principalmente los cambios legales con relación a la asociatividad del sector para su funcionamiento operativo.



Dicha interrogante será comparada con los resultados del cuestionamiento de la interrogante del numeral tres.

Por otra parte, se pretende evaluar la relación administrativa que los socios, empresarios o dirigentes de las rutas, que en este momento están funcionando como empresas de transporte, mantienen para la dirección operativa del negocio que manejan, en función del servicio al cliente y la planificación del servicio que ofrecen al pueblo salvadoreño.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

ECONOMICOS	23	26% (56%)
ESTRUCTURALES	8	10% (19%)
LEGAL	3	04% (08%)
NINGUNO	7	08% (17%)

TOTAL	41	(100%)
--------------	-----------	---------------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

De acuerdo a los resultados obtenidos en la investigación sobre los cambios que se han generado dentro de las rutas, se considera que los cambios legales son los mas importantes, los cuales únicamente han obtenido el 8% del total de la población.

Pregunta # 3

¿Los cambios que han sufrido han sido para mejorar?

Sí ☐

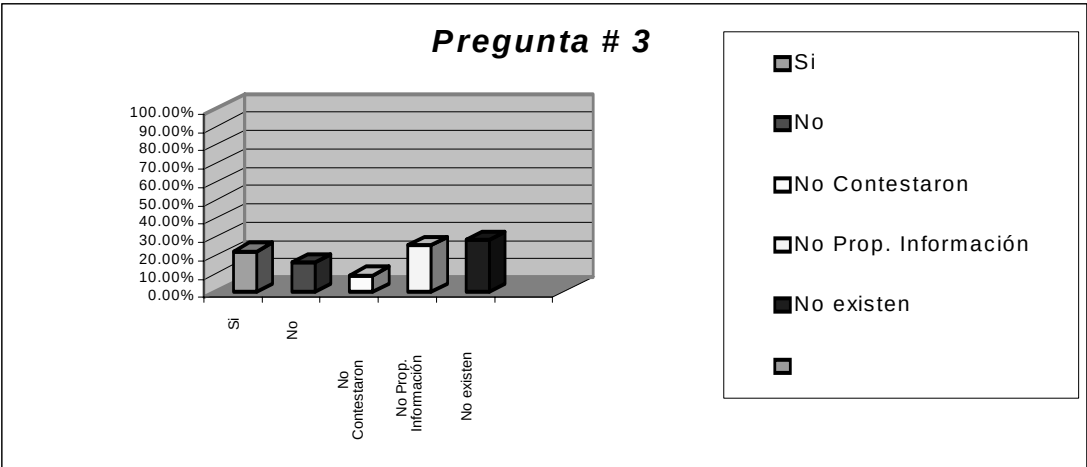
No ☐



Objetivo de la pregunta

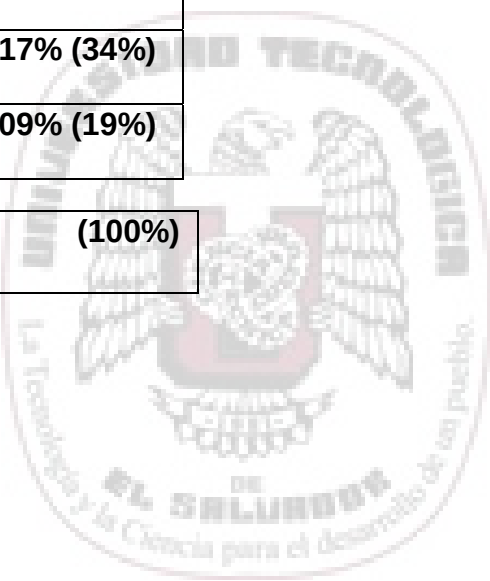
Relacionar con el numeral 2 de los cambios que se han dado dentro de las rutas, en los últimos 10 años, y reconfirmar los resultados obtenidos en la tabulación anterior.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SI	19	22% (47%)
NO	14	17% (34%)
NO CONTESTARON	8	09% (19%)
TOTAL	41	(100%)



NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Como se puede observar en la tabulación anterior un 47% de la población manifiesta que su empresa ha experimentado cambios que han mejorado sus condiciones empresariales, pero las cuales no han sido enfocadas a su aspecto legal sino tal vez a su condición económica.

Pregunta 4

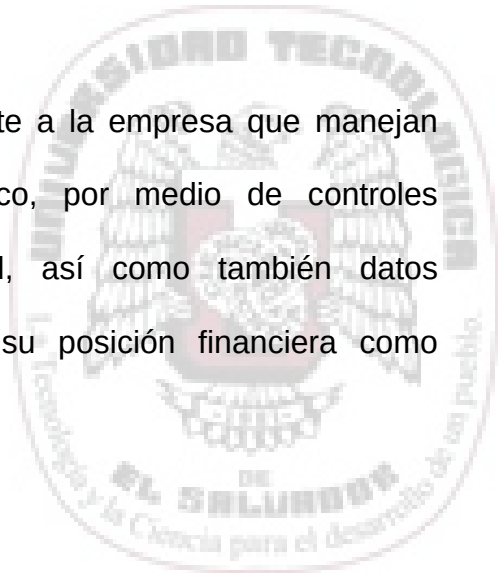
¿ Llevan contabilidad en su ruta o empresa de transporte?

Sí ☐

No ☐

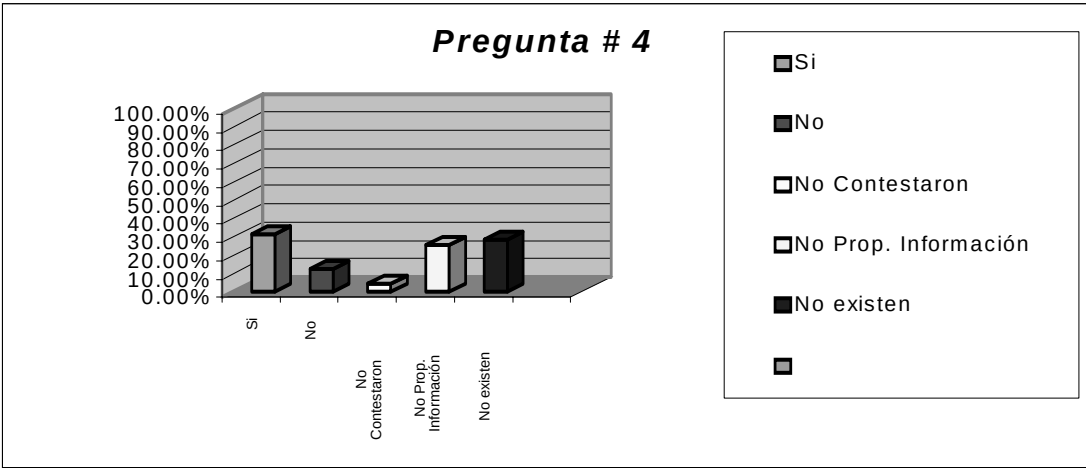
Objetivo de la pregunta

Determinar si le brindan la importancia suficiente a la empresa que manejan actualmente como rutas de transporte público, por medio de controles estadísticos comparables de su operatividad, así como también datos financieros que puedan dar razonabilidad a su posición financiera como empresa.



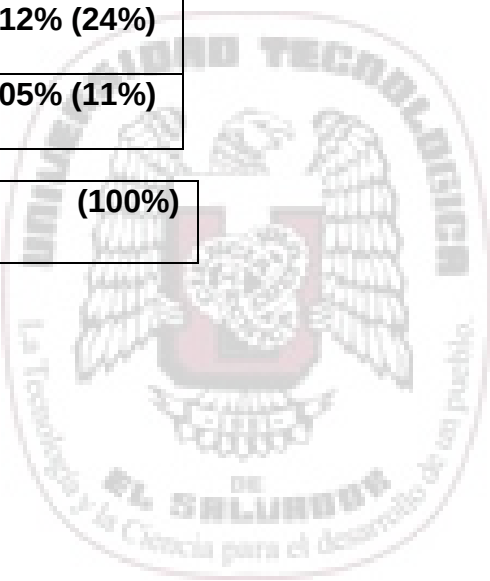
Determinar cual es la organización contable que manejan dentro de cada empresa, a fin de poder evaluar mediante las cifras contables si las poseen, las proyecciones y cambios económicos y financieros en un futuro.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SI	27	31% (65%)
NO	10	12% (24%)
NO CONTESTARON	4	05% (11%)
TOTAL	41	(100%)



NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados obtenidos en la evaluación de los aspectos contables, se determinan que un 65% de la población general llevan registros contables, más sin embargo, conforme a la técnica de inspección física y por medio de la observación se concluye en éste numeral, que a dichos registros contables carecían de aspectos de importancia tanto técnica como legal, en su presentación, valuación y divulgación de la información que representa la empresa en conjunto.

Pregunta # 5

¿Quién administra su empresa de transporte ó ruta?

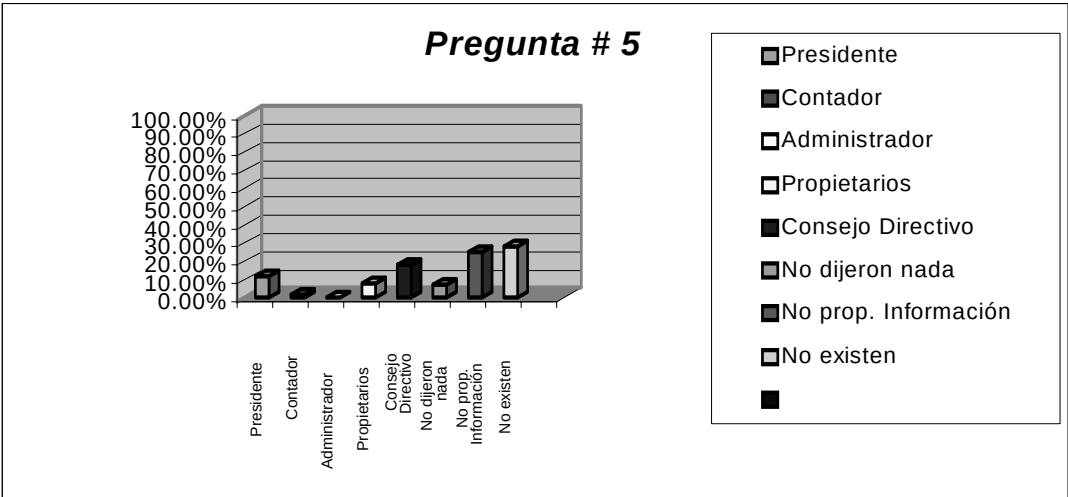
- ¿Presidente? ☐
- ¿Contador? ☐
- ¿Administrador de empresas? ☐
- ¿Los propietarios? ☐
- ¿El Consejo directivo? ☐



Objetivo de la pregunta

Analizar la capacidad de la empresa por medio, de la variabilidad o estándar de los resultados que se obtengan, en quién maneja los fondos y recursos, determinando con ello, factores de riesgo, de crecimiento empresarial, y de importancia a su fuente de ingresos.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

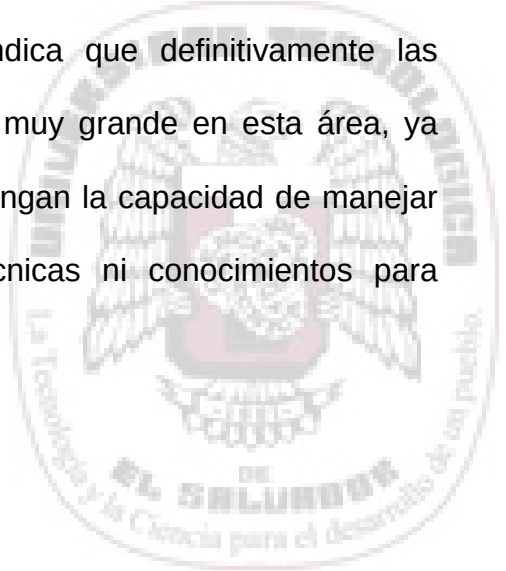
PRESIDENTE	10	12% (24%)
CONTADOR	2	03% (05%)
ADMINISTRADOR	0	00% (00%)
PROPIETARIOS	7	09% (17%)
CONSEJO DIRECTIVO	16	18% (39%)
NO DIJERON NADA	6	06% (15%)

TOTAL	41	(100%)
--------------	-----------	---------------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados muestran que de 41 empresas que permitieron ser evaluadas, ninguna cuenta con un profesional en el ramo de la administración de recursos financieros dentro de su ruta, lo que nos indica que definitivamente las empresas de transporte, tienen una deficiencia muy grande en esta área, ya que aunque las demás personas involucradas tengan la capacidad de manejar o administrar la empresa, no cuenta con técnicas ni conocimientos para competir en un mercado globalizado.



Además, de acuerdo a lo observado y lo consultado con los evaluados y otras personas, a lo que ellos llaman administración es a mantener un cargo dentro de la ruta que les faculta de ejecutar u ordenar cualquier actividad en la misma, conforme a las necesidades que se van dando, más sin embargo, no cuenta con una planificación de recursos, ni presupuestos definidos de rendimientos y gastos de los recursos de la empresa en forma mensual o comparativa.

Pregunta 6

¿Qué tipo de organización existe en su empresa?

Formal

☐

Informal

☐

Objetivo de la pregunta

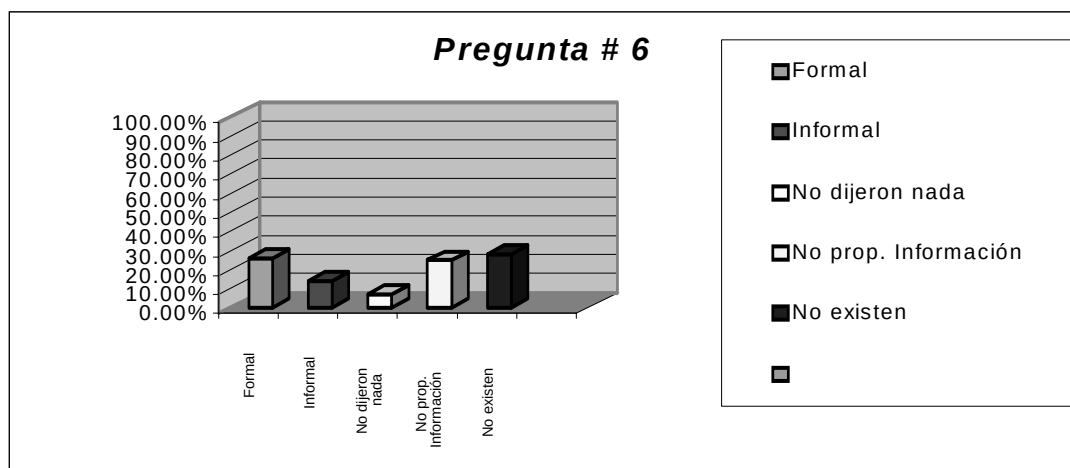
Investigar si las personas evaluadas tienen el conocimiento suficiente de lo que se refiere, una empresa informal y una empresa formal en términos de operación empresarial de mercado laboral.



La organización formal, es aquella que cuenta con todos los documentos legales conforme a los establecen las diferentes leyes que regulan las sociedades, así como también los controles internos contables y administrativos.

La organización informal, es aquella que está operando sin cumplir ninguna disposición legal establecida, así como también no cuenta con controles contables ni administrativos que demuestren la buena organización de la empresa.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

FORMAL	23	26% (56%)
INFORMAL	12	15% (29%)
NO CONTESTARON	6	07% (15%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que de un 56% de la población encuestada, asegura que en su empresa existe una organización formal y un 29% indican que no existe una organización en la organización a la cual ellos pertenecen.

Pregunta # 7

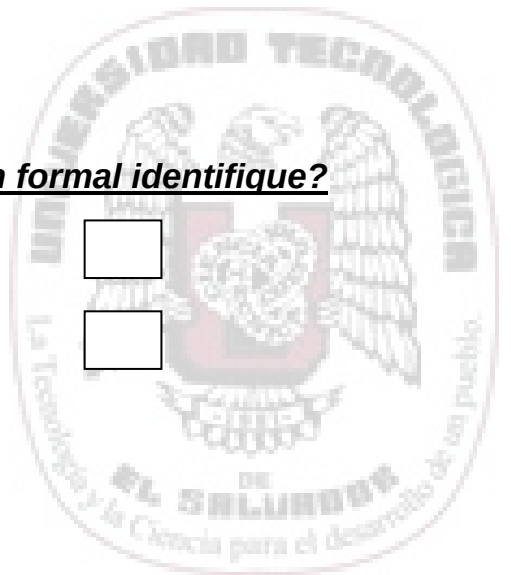
¿Si en su empresa existe una organización formal identifique?

Sociedad ☐

Asociación ☐

Grupo ☐

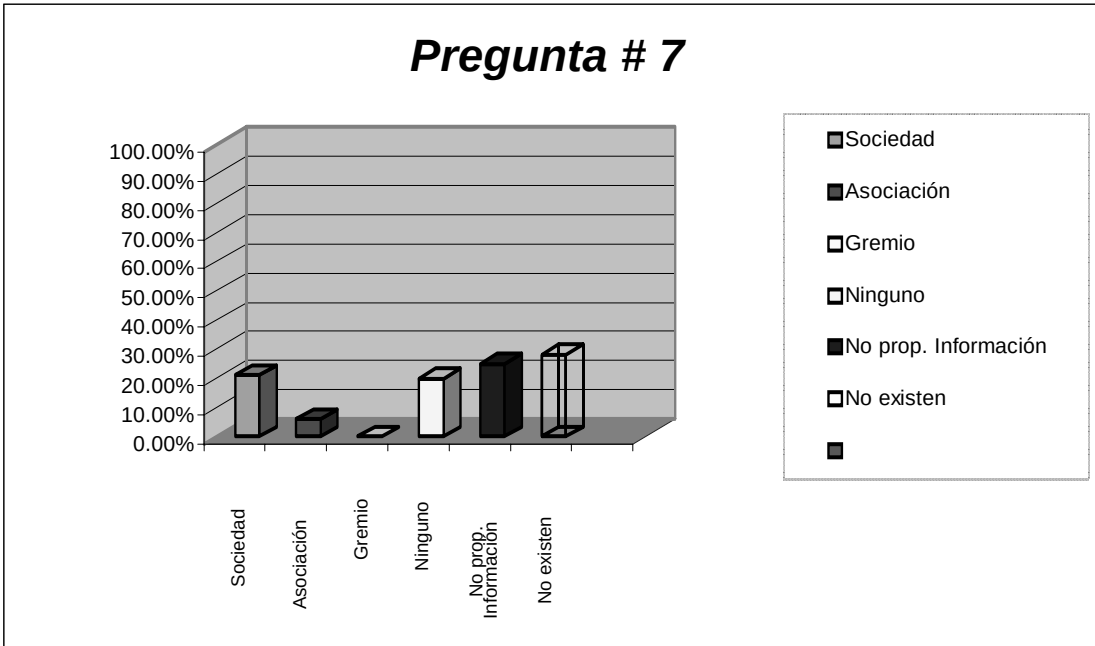
Gremio ☐



Objetivo de la pregunta

Confirmar la veracidad las respuestas obtenidas en la interrogante anterior y ante todo visualizar el % de empresas que están funcionando como sociedades anónimas de capital variable, con todas las formalidades legales y operativas en el campo de trabajo del transporte público de pasajeros en la zona metropolitana de San Salvador.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SOCIEDAD	18	21% (45%)
ASOCIACIÓN	5	07% (13%)
GREMIO	0	00% (00%)
NINGUNO	17	20% (42%)

TOTAL	41	(100%)
--------------	-----------	---------------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que un 45% de las empresas están legalmente constituidas bajo sociedades, quedando un 55% sin esta figura legal, sin embargo dicho dato es cuestionable conforme a los resultados de otras interrogantes de control que se diseñaron el cuestionario, como lo es el caso de la pregunta # 11, ya que aunque la información que se obtuvo fue en parte verificado con documentos y controles que revelan los resultados obtenidos muchos, no dieron acceso a dicha información.



Pregunta # 8

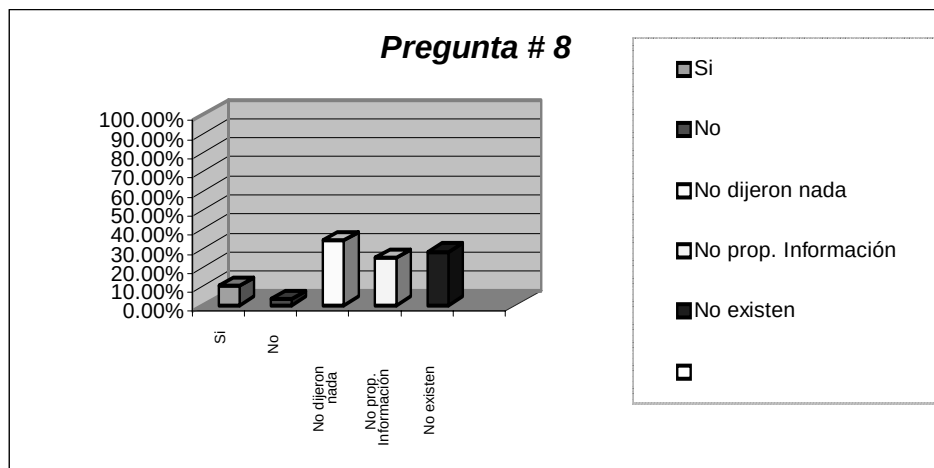
¿ Si su empresa tiene una organización informal, tiene proyecciones al cambio?

Sí	
No	

Objetivo de la pregunta

Visualizar las proyecciones empresariales que tienen actualmente los propietarios de las rutas o empresas de transporte público en la zona metropolitana de San Salvador.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SI	09	10% (22%)
NO	3	04% (07%)
NO DIJERON NADA	29	34% (71%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

De acuerdo a los resultados obtenidos, se puede visualizar que un 78% de la población no dijo nada, ya que en su mayoría no sabe en realidad que es lo tienen que hacer tanto en su operación como su administración, por otra parte el 22% que manifestó que sí tienen proyecciones al cambio, mantienen una cierta duda por los cambios que pueda ejecutar el Gobierno en contra de ellos. Por lo que se puede determinar que harían el cambio, por conveniencia.

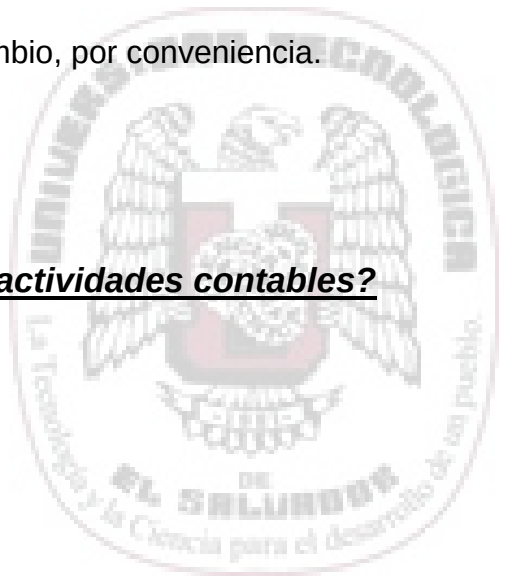
Pregunta 9

¿ Que dependencia del Estado regula sus actividades contables?

Registro de Comercio

☐

INSAFOCOOP

☐


Otros



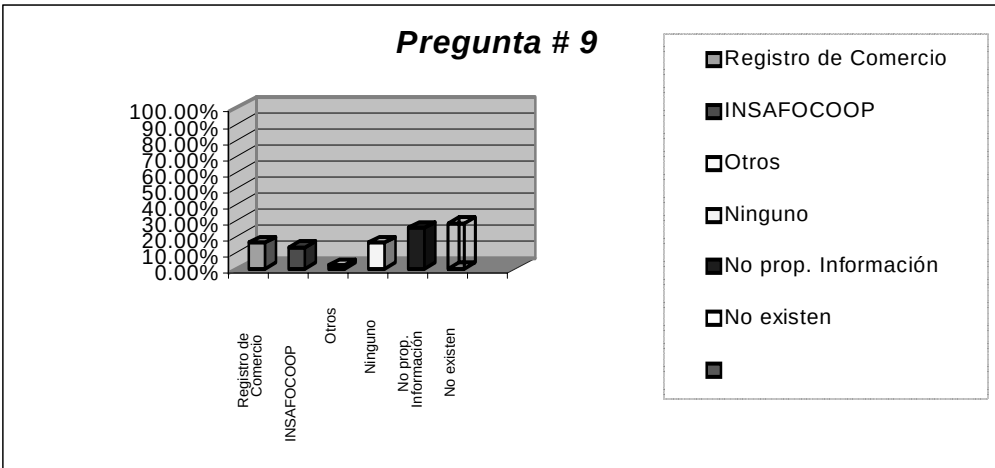
Objetivo de la pregunta

Evaluar en forma de control de las respuestas que proporcionaron los evaluados en las preguntas # 7,6, y 4.

Visualizar mediante las respuestas obtenidas, el tipo de organización que poseen y que dependencia del estado regula sus operaciones.

Determinar si los dirigentes de las empresas de transporte tienen el conocimiento necesario de la responsabilidad que poseen.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

REGISTRO DE COMERCIO	14	16% (34%)
INSAFOCOOP	11	14% (27%)
OTROS	2	02% (05%)
NINGUNO	14	16% (34%)

TOTAL	41	(100%)
--------------	-----------	---------------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

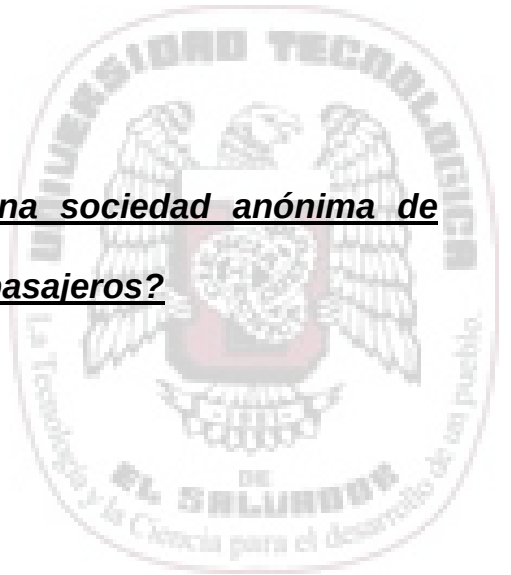
En los resultados de la siguiente pregunta se puede observar la falta de conocimiento que existe sobre el tema de asociatividad ya que aunque muchos opinaron que estaban regulados por El Registro de Comercio y el INSAFOCOOP, en la realidad no es así ya que no cuentan con su correspondiente escritura de constitución ó sus estatutos.

Pregunta 10

¿ Conoce usted como se constituye una sociedad anónima de capital variable, de transporte público de pasajeros?

Sí ☐

No ☐

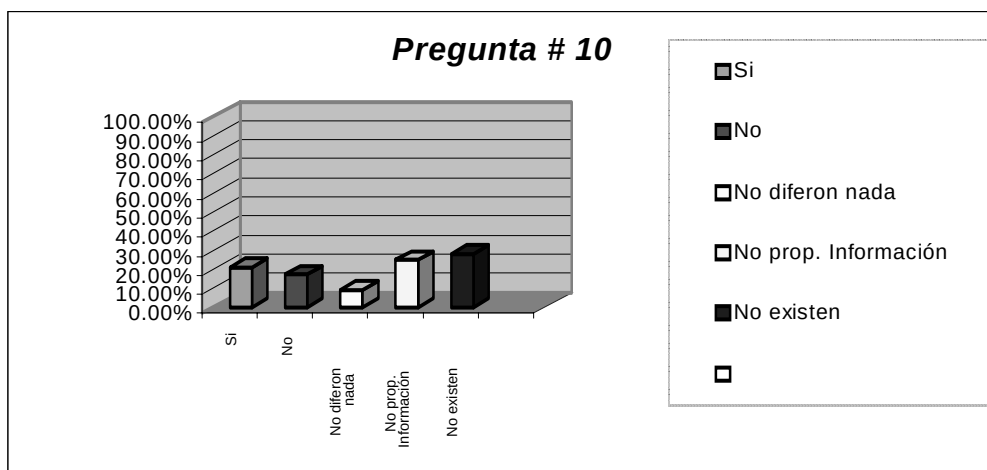


Objetivo de la pregunta

Evaluar el conocimiento sobre la creación, organización y operación de una entidad jurídica de transporte, y verificar en forma de control los resultados de la pregunta 7.

Verificar en forma de control, si los empresarios tienen disposición al cambio del nuevo sistema que se quiere implementar, además determinar la capacitación que reciben o planifican recibir para este tipo de eventos futuros.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SI	19	22% (46%)
NO	15	18% (37%)
NO DIJERON NADA	7	08% (17%)

TOTAL	41	(100%)
--------------	-----------	---------------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

El 46% de la población manifestó que sabe como operan las empresas de transporte público de pasajeros, sin embargo lo enfocan desde el punto de vista operativo de control de buses y no de aspectos legales.

Pregunta # 11

¿ Conoce usted, como opera una sociedad anónima de capital variable, de transporte público de pasajeros?

Sí ☐

No ☐



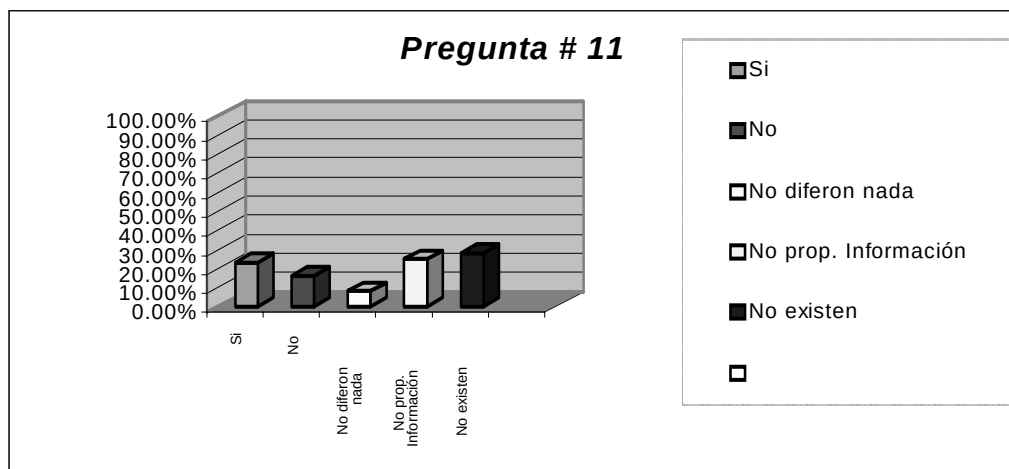
Objetivo de la pregunta

Comparar los resultados de la pregunta 7, 10 y visualizar si los empresarios de transporte conocen realmente como opera una empresa legalmente constituida bajo la modalidad de sociedades anónimas.

Determinar las intenciones, que muestran al cambio de operar como personas individuales y como sociedades legalmente constituidas.

Determinar las proyecciones que tienen como ruta, para obtener mayor conocimiento sobre este tipo de empresas, su manejo, sus controles, sus deberes y obligaciones.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SI	20	23% (49%)
NO	14	17% (34%)
NO DIJERON NADA	7	08% (17%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados confirman que del 100% de la población total de 41 rutas, un 49% asegura que sabe como opera una sociedad anónima, sin embargo como se hace referencia en la interrogante anterior lo hacen desde el punto de vista operativo y no legal.

Pregunta # 12

¿ Que tipo de asesoría ha recibido sobre las sociedades anónimas de transporte público de pasajeros de capital variable?

Seminarios

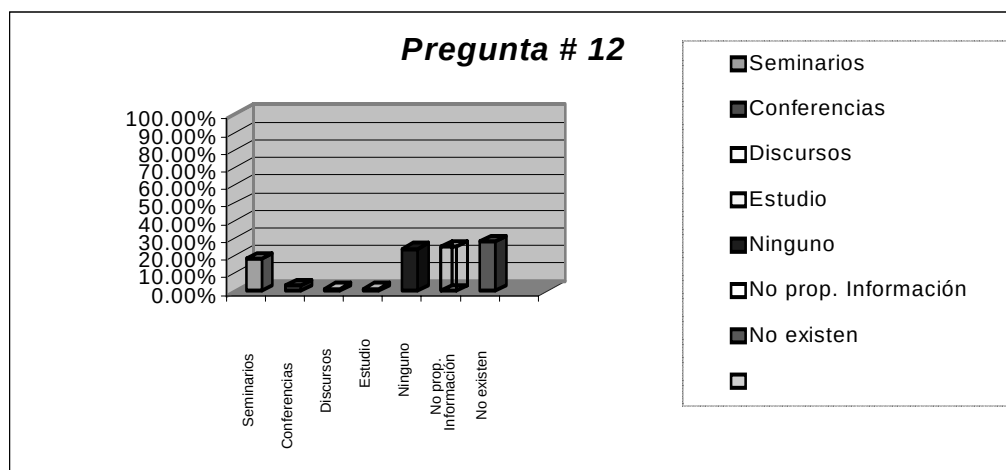
☐


Conferencias	
Discursos	
Estudio	

Objetivo de la pregunta

Determinar el interés de los empresarios de transporte por la operatividad ya sea legal o de campo, de su fuente de ingresos y de subsistencia para muchos.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SEMINARIOS	16	19% (39%)
CONFERENCIAS	3	04% (08%)
DISCURSOS	1	01% (02%)
ESTUDIOS	1	01% (02%)
NINGUNO	20	23% (49%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

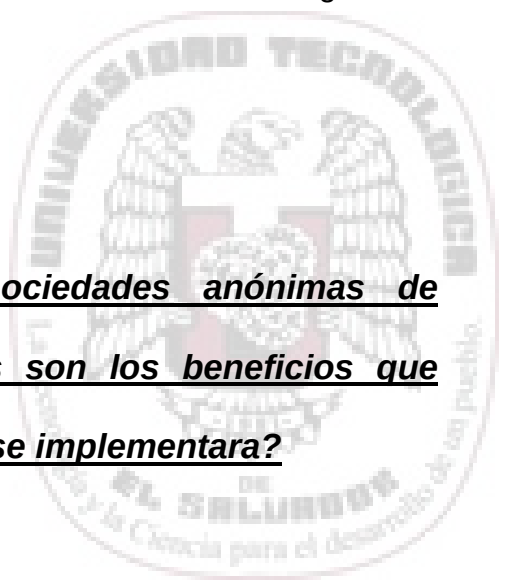
NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que muy pocos empresarios, muestran interés sobre el problema que están viviendo actualmente dentro del transporte público que ellos representan, y los movimientos que están ejecutando lo están haciendo por la amenaza de su trabajo y no por la intención de buscar cambios globales de competitividad por medio de la calidad total.

Pregunta # 13

¿Si tiene conocimientos sobre las sociedades anónimas de transporte público de pasajeros, cuales son los beneficios que considera que le traería en su empresa si se implementara?



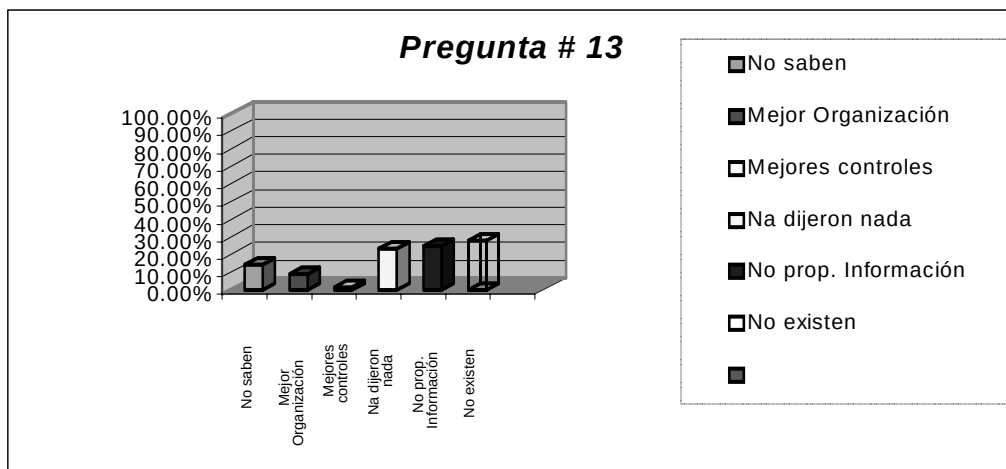
Objetivo de la pregunta

Evaluar los resultados de la pregunta 12, con relación a la capacitación recibida por las personas interesadas, el conocimiento sobre las sociedades de transporte público en El Salvador.

Evaluar el interés de consolidarse como sociedades para prestar el servicio a la población de una forma organizada, controlada y regulada fiscalmente en beneficio de la población general.

Evaluar si los empresarios de las empresas consideran que el cambio no traerá beneficios.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

NO SABEN	19	22% (46%)
MEJOR ORGANIZACIÓN	8	10% (21%)
MEJORES CONTROLES	1	01% (01%)
NO DIJERON NADA	13	15% (32%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que los empresarios desconocen los beneficios que proporciona este tipo de modelo de sociedades, lo cual puede darse por falta de conocimiento o por negatividad de la forma legal desde su punto de vista.

Pregunta # 14

¿Considera que el Nuevo Sistema de Transporte Colectivo que el Gobierno está impulsando como sociedades de transporte, satisface las necesidades actuales de los empresarios y rutas?



Sí ☐

No ☐

Objetivo de la pregunta

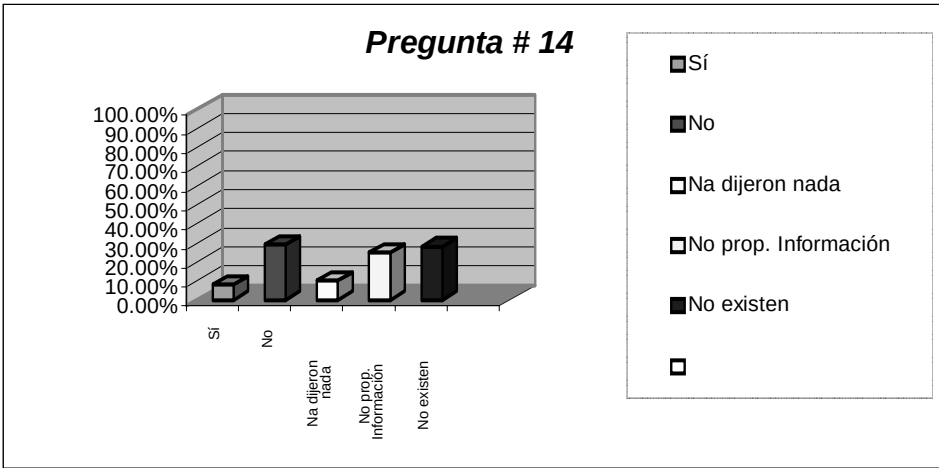
Determinar la aceptación de la propuesta del Gobierno con bases reales.

Consultar a los empresarios del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de San Salvador, cuales son los beneficios que ellos consideran que el nuevo sistema les traerá mediante su implementación.

Determinar con base a los resultados de los empresarios, los beneficios que traerá el nuevo sistema de transporte público, a las empresas de transporte actuales, o sea las rutas.



Representación Gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

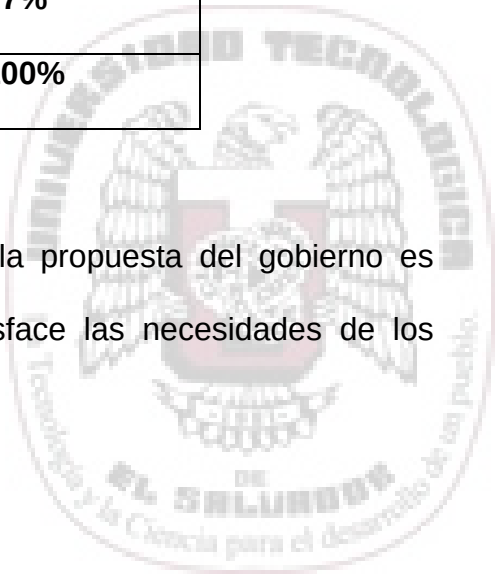
SI	7	09% (17%)
NO	25	29% (61%)
NO DIJERON NADA	9	10% (22%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que la negatividad por la propuesta del gobierno es considerable, ya que el 61% que dijo no satisface las necesidades de los empresarios y rutas el nuevo plan de transporte.



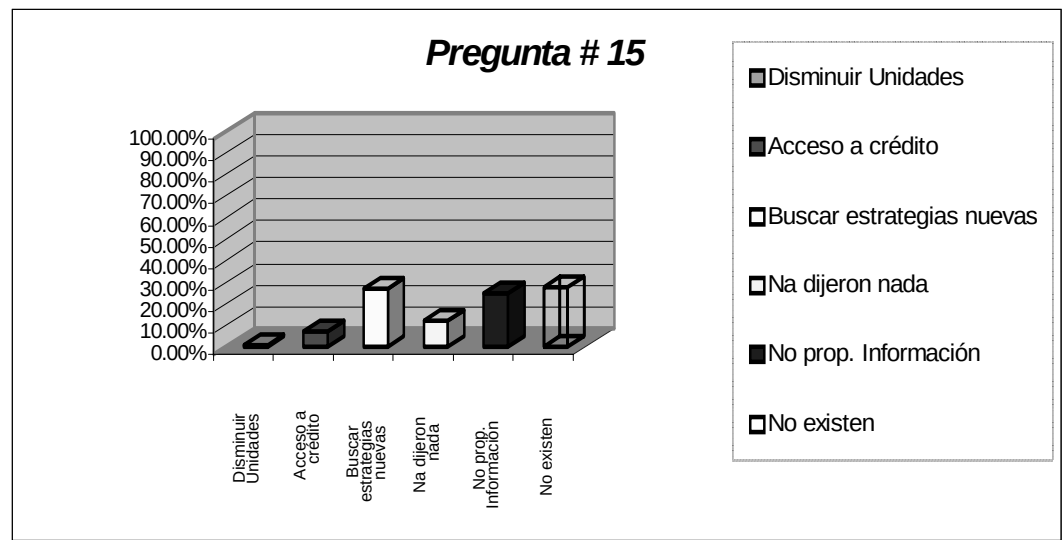
Pregunta # 15

¿ Que sugerencias, observaciones o recomendaciones daría usted, para solucionar el problema del Transporte en El Salvador?

Objetivo de la pregunta

Obtener información del punto de vista del empresario actual, con visión al cambio.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

DISMINUIR UNIDADES	1	01% (01%)
ACCESO A CREDITOS	6	08% (16%)
BUSCAR ESTRATEGIAS	9	10% (22%)
NO DIJERON NADA	25	29% (61%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

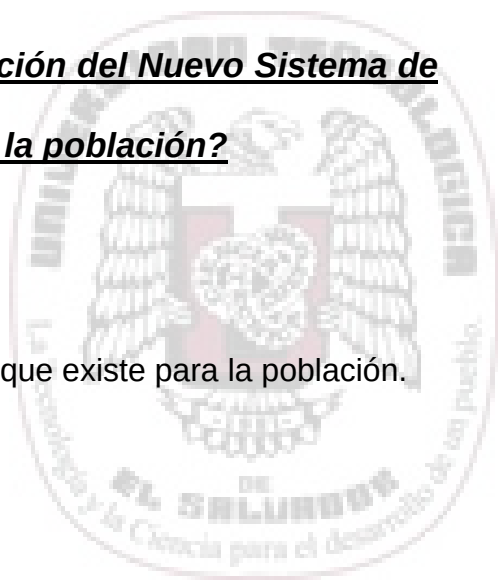
Los resultados indican que la visión de los empresarios para mejorar o solucionar el problema del transporte está en, el acceso a créditos y buscar nuevas estrategias, que permitan mantener el funcionamiento de sus empresas.

Pregunta # 16

¿ A su juicio considera que la implementación del Nuevo Sistema de Transporte, traerá buenos resultados para la población?

Objetivo de la pregunta

Obtener información sobre el interés empresarial que existe para la población.

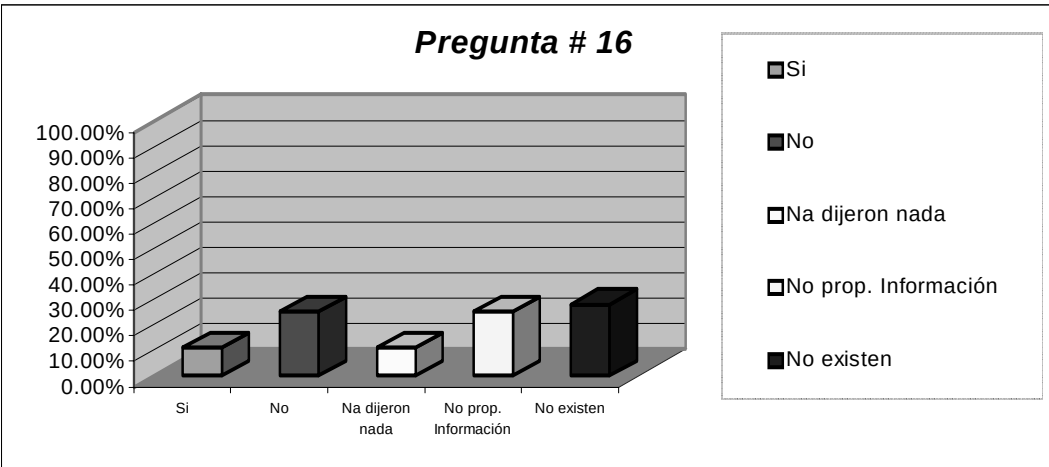


Beneficios para la población

Conforme lo establece la estructura del modelo de asociatividad, la población será beneficiada desde muchos puntos de vista:

- Precios bajos de pasaje
- Mejor servicio con unidades nuevas y mayor seguridad
- Descongestionamiento de la Zona Metropolitana.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SI	10	12% (24%)
NO	22	26% (54%)
NO DIJERON NADA	9	10% (22%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los % obtenidos indican que los empresarios de las rutas creen en un 54% que la implementación del nuevo sistema de transporte público no traerá buenos resultados, más el porcentaje no evaluado, se consideraría un sector alto del gremio transporte que cree que no traerán buenos resultados.

Pregunta # 17

¿ Que tan periódicamente hacen reuniones para coordinar el rol de trabajo de las unidades y su vigilancia?

Semanalmente

☐

Quincenalmente

☐
☐


Mensualmente

Trimestralmente

☐

Objetivo de la pregunta

Evaluar la periodicidad con que se reúnen los empresarios para tratar asuntos relacionados a su crecimiento económico y operativo.

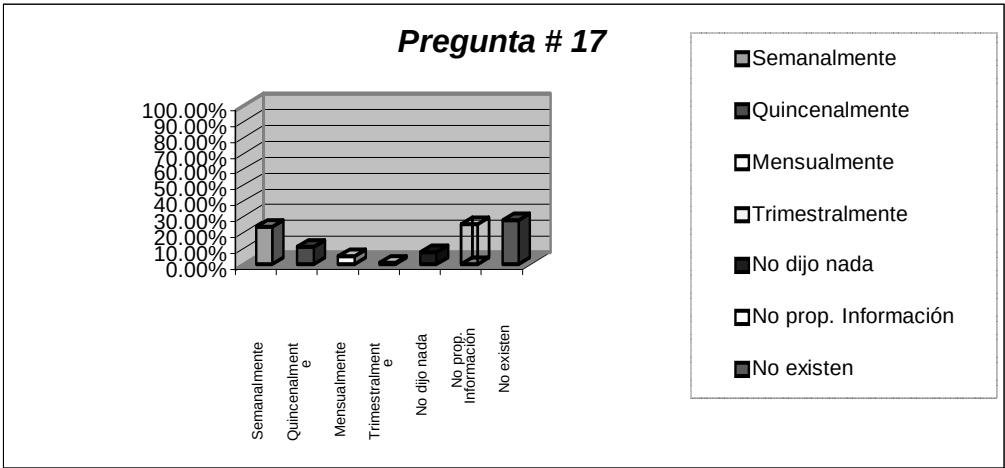
Visualizar la importancia, que los empresarios actuales le brindan a las cooperativas que están manejando como empresas de transporte.

Analizar las planificaciones de trabajo económico financiero, sobre aspectos operativos de las empresas que manejan.

Determinar la participación de los socios involucrados en las juntas directivas o consejos de Administración.



Representación gráfica de los resultados

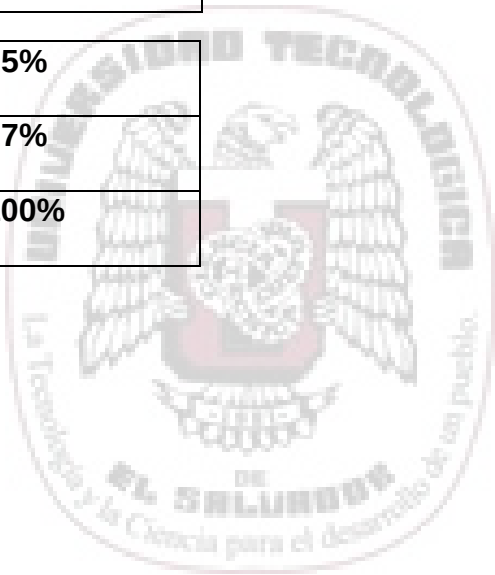


Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

SEMANALMENTE	20	24% (49%)
QUINCENALMENTE	10	11% (25%)
MENSUALMENTE	4	05% (10%)
TRIMESTRALMENTE	1	01% (01%)
NO DIJERON NADA	6	07% (15%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%



ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que en su mayoría los empresarios se reúnen de forma semanal, para tratar asuntos relacionados a su empresa.

Pregunta # 18

¿ Su ruta tiene abogado para asuntos de choques, golpes o lesiones a terceros?

Sí ☐

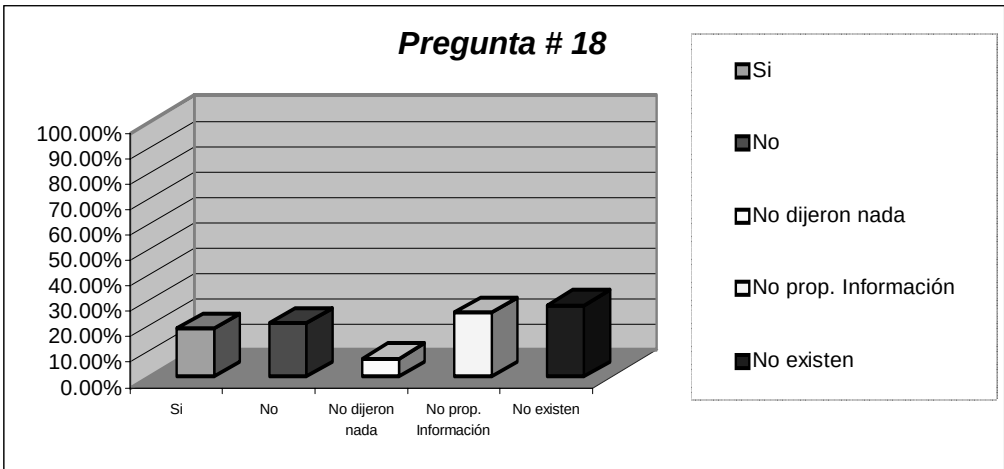
No ☐

Objetivo de la pregunta

Determinar si las rutas cuentan con los medios necesarios de protección y asesoría legal para los asuntos ya mencionados.



Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

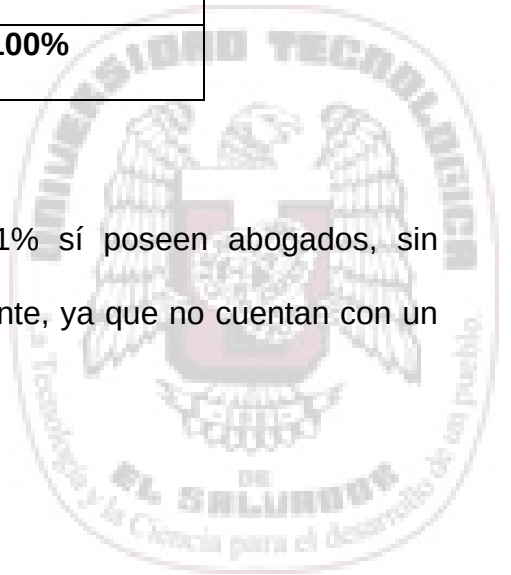
SI	17	20% (41%)
NO	18	21% (44%)
NO DIJERON NADA	6	07% (15%)

TOTAL	41	(100%)
--------------	-----------	---------------

NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los índices obtenidos no reflejan que un 41% sí poseen abogados, sin embargo estos son de forma externa independiente, ya que no cuentan con un departamento jurídico.



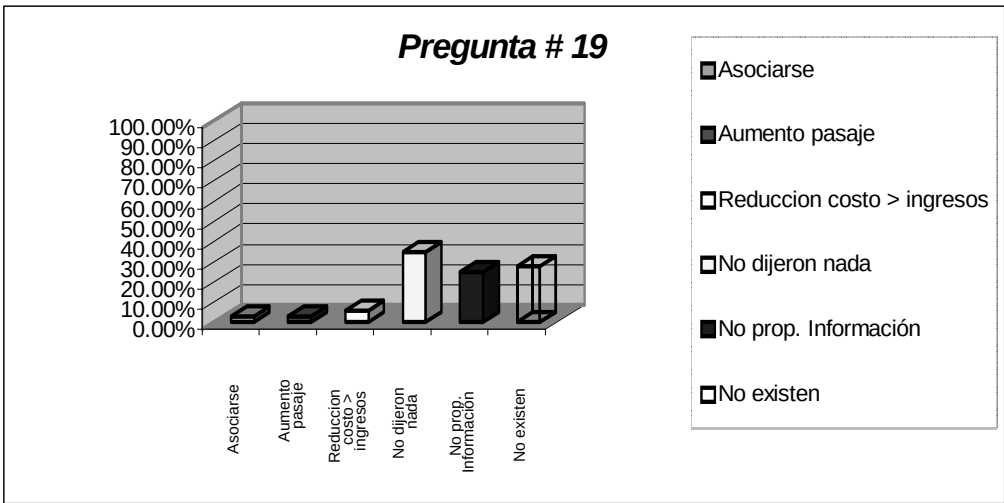
Pregunta # 19

¿ De acuerdo a su experiencia qué sugeriría para mejorar las condiciones económicas de la empresa a la cual usted forma parte?

Objetivo de la pregunta

Investigar sobre las posibles soluciones que consideran los empresarios en beneficio de su empresa.

Representación gráfica de los resultados



Porcentajes obtenidos de la evaluación en términos porcentuales.

ASOCIARSE	02	02% (05%)
AUMENTO PASAJE	02	02% (05%)
REDUCCIÓN COSTOS /INGRE	03	03% (08%)
NO DIJERON NADA	34	41% (82%)

TOTAL	41	(100%)
-------	----	--------

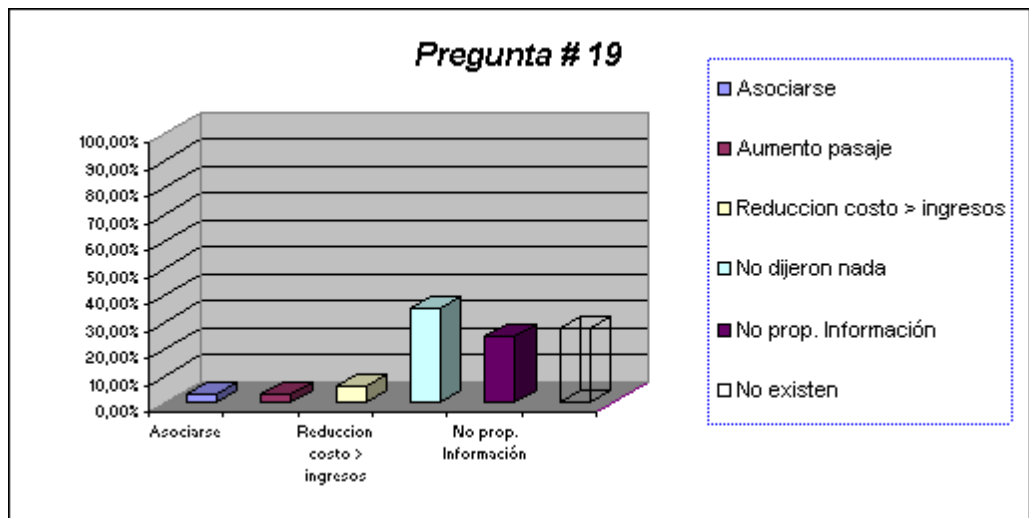
NO PRO. INF	22	25%
NO EXISTEN	24	27%
TOTALGENERAL	87	100%

ANALISIS E INTERPRETACION

Los resultados indican que en su mayoría los empresarios prefieren esperar a los cambios que se puedan dar por parte del Gobierno o por otras acciones que ellos tomarían, antes de opinar sobre las sugerencias que ellos proporcionen.



Pregunta # 19		
Conceptos	Números	Población
Asociarse	3,00%	
Aumento pasaje	3,00%	
Reduccion costo > ingresos	6,00%	
No dijeron nada	35,00%	
No prop. Información	25,00%	
No existen	28,00%	100,00%



3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. CONCLUSIONES

Conforme al resultado de la información proporcionada por los empresarios del transporte público de pasajeros en la Zona Metropolitana de San Salvador, mediante la tabulación de cada una de las interrogantes expuestas en el cuestionario dirigido a este sector, puedo concluir que las empresas de transporte público de pasajeros que actualmente están operando en la prestación de éste servicio, en la Zona Metropolitana de El Salvador.

- No cumplen con los requisitos legales mínimos necesarios para llamarse empresas de transporte, ya que principalmente operan de una forma individual.
- Les falta la estructura legal, contable y administrativa para operar como empresas de transporte ya que muchas rutas en la actualidad no cuentan con una adecuada planificación y administración.
- No funcionan como empresas de transporte, sino como cooperativas de aprovisionamiento de ahorro y crédito.



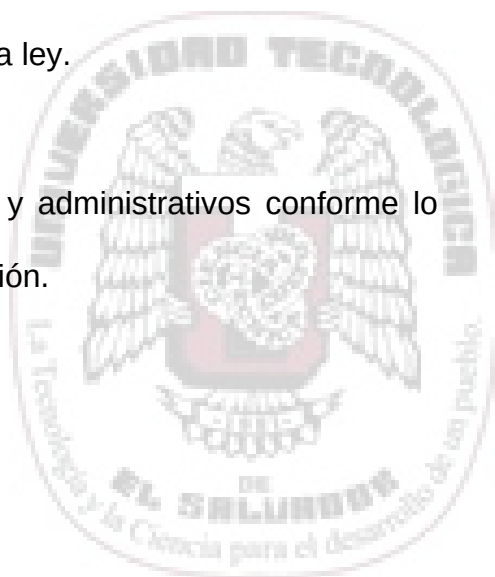
- Además no tienen el conocimiento necesario sobre lo que es ser un empresario, ni de cómo manejar una empresa, ya que conforme se observó en la evaluación de las encuestas, no muestran un carácter de responsabilidad en función del cargo que mantienen.

3.2 RECOMENDACIONES

El Sector Transporte en la Zona Metropolitana de San Salvador, urge de cambios sustanciales, tanto administrativamente como en lo económico-financiero, a fin de mejorar el sector del servicio del transporte, en beneficio de los usuarios y de la población en general.

Por lo que se sugiere:

- Adoptar el modelo de asociatividad con el fin de corregir las fallas actuales y poder seguir operando dentro del mercado del transporte en El Salvador.
- Adoptar como política principal de la empresa, la actualización de los documentos legales conforme a lo establece la ley.
- Tienen que mejorar sus controles contables y administrativos conforme lo establece la técnica contable y de administración.



- Tienen que incluir las unidades como propiedad de las empresas, a fin de evitar el individualismo.
- Deben de reflejar mayor carácter de responsabilidad ante los problemas y obligaciones que tienen ante terceros, ya que actualmente ante los problemas que presentan evaden la responsabilidad.



CAPITULO III

MODELO OPERATIVO Y FINANCIERO DENTRO DEL CONCEPTO DE LA ASOCIATIVIDAD BAJO EL MODELO DE SOCIEDADES ANONIMAS DE CAPITAL VARIABLE PARA EMPRESAS INFORMALES DEL SECTOR TRANSPORTE COLECTIVO DE BUSES DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

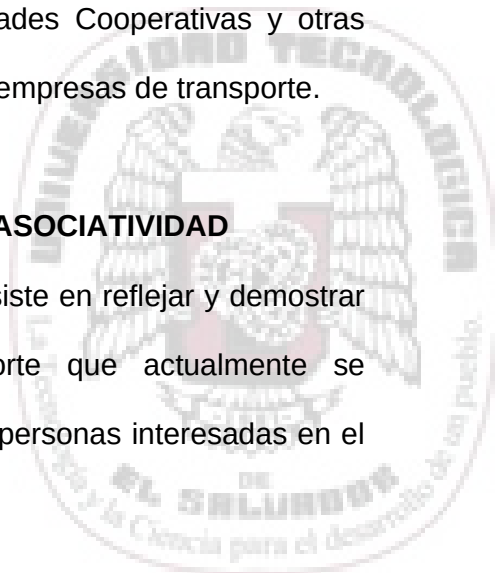
1. GENERALIDADES

1.1. OBJETIVO DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD

El objetivo del modelo de Asociatividad, consiste en proporcionar una guía esquemática que demuestre la unificación de los bienes patrimoniales de los empresarios de transporte en términos cuantitativos y cualitativos (ósea su capital e inversión en unidades de transporte) ya que actualmente están funcionando de manera informal, debido a que en sus empresas no existe un documento legal jurídico que ampare sus operaciones de transporte, sin embargo el modelo también puede ser aplicado Asociaciones de Aprovisionamiento de Ahorro y Crédito, Sociedades Cooperativas y otras que aunque tengan escrituras ó estatutos no son empresas de transporte.

1.2 IMPORTANCIA DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD

La importancia del modelo que se presenta, consiste en reflejar y demostrar principalmente a los propietarios de transporte que actualmente se denominan empresarios, a inversionistas y a las personas interesadas en el



sector transporte, la rentabilidad, funcionalidad y seguridad vial que una sociedad anónima de transporte público de pasajeros, puede proporcionar a la población en sus servicios y a los accionistas en la rentabilidad de sus inversiones; así como también los beneficios que éste modelo proporciona a los empleados de la empresa a la cual prestan sus servicios.

1.3. BENEFICIOS DE LA IMPLEMENTACION DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD

Dentro de los beneficios que el modelo presenta, se pueden mencionar muchos, sin embargo se presenta una referencia general de los beneficios que se obtienen en diferentes sectores.

Beneficios a los Accionistas

Los accionistas de una empresa de transporte pueden gozar de muchos beneficios derivados de la consolidación de bienes patrimoniales, para los que se mencionan los siguientes:

- Pertenecer a una entidad de respaldo legal y técnico a nivel comercial en un medio globalizado.
- Obtener la concesión que el Gobierno Central proporciona para la explotación del transporte colectivo.
- Contar con títulos valores que resguarden su inversión



- Obtener utilidades al final de cada ejercicio contable, el cual está comprendido del 01 de Enero al 31 de Diciembre de cada año.
- Poder analizar periódicamente la operatividad de la empresa, a fin de proteger su inversión por posibles pérdidas.
- Ser sujeto de crédito de entidades financieras
- Obtener como empleado, un sueldo en la sociedad, si éste presta un servicio, dentro de cualquier área como: Administración, Vigilancia, Disciplina, Crédito, Operación, Compras, Ingresos, etc.
- Entre otros

Beneficios para los Empleados

Actualmente en la mayoría de grupos de transporte los empleados no gozan de las prestaciones básicas que resguarden su futuro y el de su familia, debido al sistema de trabajo que culturalmente han tenido y han aceptado. Con el nuevo sistema de trabajo dentro de una sociedad anónima todos los empleados, desde el ordenanza hasta la administración superior de la empresa, gozaran de beneficios como:

- Un trabajo estable;
- Un sueldo conforme a las capacidades de las personas
- Días de descanso
- Días de Vacaciones
- Aguinaldo e Indemnización conforme lo establece la ley



- Prestaciones sociales como son: INSTITUTO SALVADOREÑO DEL SEGURO SOCIAL (ISSS) y de FONDOS DE ADMINISTRADORES DE PENSIONES (AFP)

Beneficios para el Estado

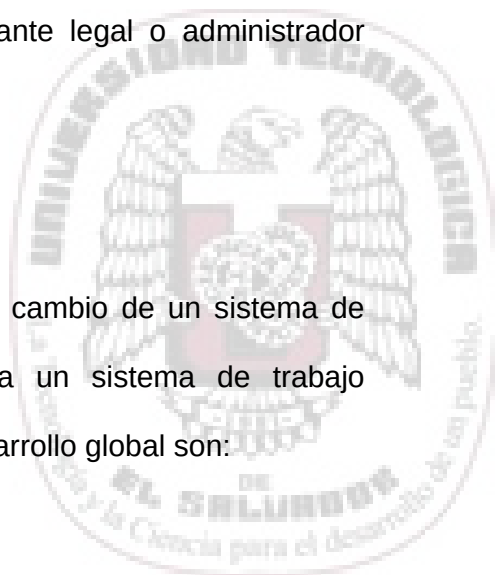
Con la nueva modalidad de trabajo del sector transporte, el Estado estará eliminando un sistema de trabajo inseguro, desordenado y poco rentable.

Obteniendo de esta manera:

- Más control en las tributaciones informadas al Estado, sea Renta, IVA, contribuciones, impuestos municipales, etc. Ya que se hará conforme se estable para las sociedades anónimas.
- Mejor control de las empresas que existirán
- Seguridad en los recorridos con los nuevos modelos de unidades, evitando así accidentes de tránsito
- Mayor acercamiento para cada ruta o empresa existente, ya que su función estará centralizada en su representante legal o administrador único y no con todos los empresarios.

Beneficios para la población

Los beneficios que la población percibirá con el cambio de un sistema de trabajo inseguro, desordenado, y descortés, a un sistema de trabajo regulado y con perspectivas de crecimiento y desarrollo global son:



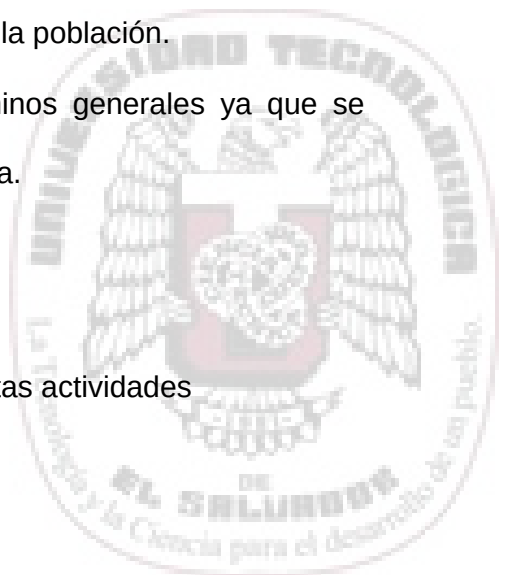
- Mejor servicio por unidades nuevas o mecánicamente seguras,
- Precios razonables
- Fluidez en el tiempo de la prestación del servicio (se evitarán congestionamientos y tardanzas en las frecuencias de un bus a otro)
- Mayor comodidad dentro de las unidades y trato moral por parte de los empleados de la misma unidad.

Beneficios al desarrollo del País

El Salvador, siendo un país en vías de desarrollo, necesita hacer cambios estratégicos en los diferentes sectores productivos que mantienen el crecimiento de la nación, para que en un futuro, los descendientes de nuestras generaciones puedan gozar de mejores condiciones de vida.

Unos de los beneficios que el país podrá obtener con los cambios que adecuadamente se hagan, son:

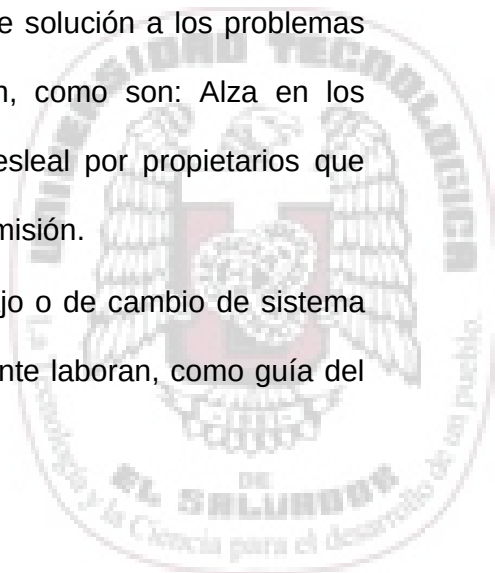
- Proporcionar mejor calidad de vida a los empresarios con nuevas ideologías por medio de la rentabilidad.
- Proporcionar mejores fuentes de trabajo, para la población.
- Disminuir la violencia e inseguridad en términos generales ya que se evitará la competencia desleal y desorganizada.
- Disminuirá la contaminación
- n a niños y personas de la tercera edad
- Valorizar el trabajo de la mujer delegando ciertas actividades
- Entro otros



1.4 LIMITACIONES PARA LA APLICACIÓN DEL MODELO POR PARTE DEL ESTADO

Un modelo o sistema de trabajo regulado por el Gobierno debe de tener ciertas ventajas para los gozantes de la explotación de un sector el cual por años a sido de un nivel económico medio. En el caso del transporte público de pasajeros, la concesión que el Gobierno otorga a los propietarios de buses que actualmente están funcionando y que se rehúsan a aceptar el nuevo sistema de transporte, se debe a muchos factores, los cuales se verán en el siguiente numeral. Sin embargo, cabe mencionar que el Estado a pesar de haber optado por una muy adecuada estrategia para el funcionamiento del sector transporte, ha impuesto también muchas limitantes que dificultan en sí el cambio propuesto, para lo que se puntualiza:

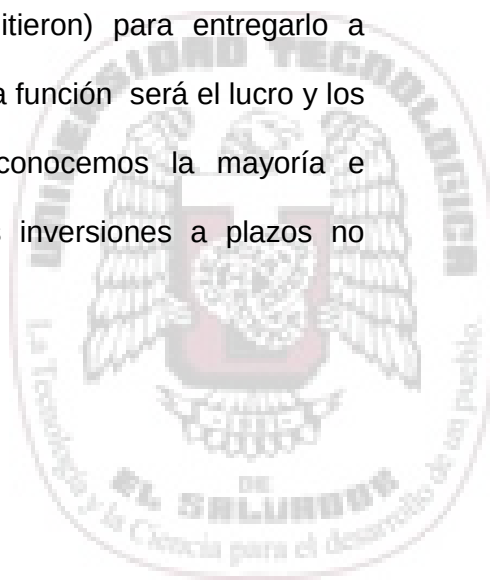
- La falta de ayuda y de voluntad por ayudar por parte del Estado en la obtención de créditos blandos para el cambio de flota de las unidades, que ya no cumplen con los requisitos mecánicos que se piden.
- El Estado no ha proporcionado alternativas de solución a los problemas de los propietarios que actualmente laboran, como son: Alza en los precios de los combustibles, competencia desleal por propietarios que aparecen con permisos de línea de reciente emisión.
- El Estado no ha presentado un plan de trabajo o de cambio de sistema de trabajo para los propietarios que actualmente laboran, como guía del cambio que está pidiendo.



- El Estado no ha proporcionado un adecuado y eficiente sistema de comunicación que explique y fundamente su propuesta, ya que como se puede observar con el contrato de concesión que esta obligando firmar (Ver Anexos), a los propietarios de buses que actualmente laboran, limita sus derechos de desarrollo empresarial, ya que la esencia del contrato consiste en recursos de capital o personas capitalistas que pueden cambiar una flota de un día para otro, no siendo el caso de los empresarios actuales, los cuales además de tener deudas con instituciones financieras, no tienen otra fuente de ingreso para la sustentación de sus familias.

Por lo que se cree que para que el nuevo sistema de transporte público funcione, el Gobierno deberá flexibilizar los mecanismos de control y regulatorios.

A menos que el plan impulsado por el Gobierno consista en arrebatárles el sector transporte a los propietarios que han laborado por mucho tiempo de forma desordenada (porque ellos así lo permitieron) para entregarlo a empresarios capitalistas que en un futuro su única función será el lucro y los precios de la tarifa subirán, ya que como conocemos la mayoría e empresarios proyectan la recuperación de sus inversiones a plazos no mayores de 5 años.



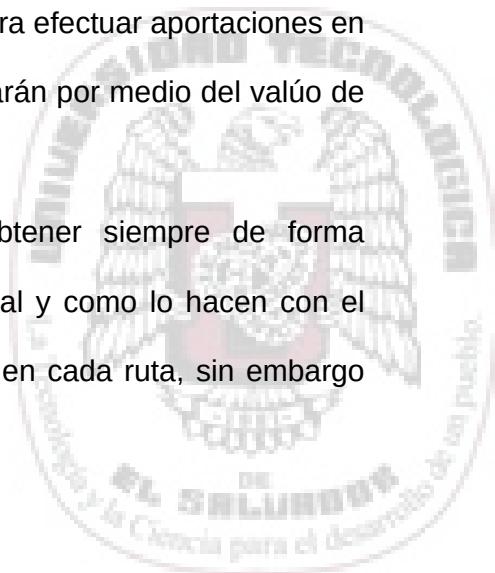
1.5 LIMITACIONES PARA LA APLICACIÓN DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD POR PARTE DE LOS EMPRESARIOS Y RUTAS QUE ACTUALMENTE ESTAN FUNCIONANDO.

Como se observa el problema del transporte es una estira y encoge, por parte del estado y de los propietarios de las unidades de transporte.

En el numeral anterior se mencionan las diferentes limitaciones que el Estado impone a los propietarios del transporte actual, sin embargo no solo él, es el involucrado en tal situación, por lo que se detallan las diferentes limitaciones que existen para la ejecución del modelo por parte de los propietarios.

Limitaciones para la aplicación del modelo

- Los propietarios actuales no quieren perder la propiedad legal individual de sus unidades de transporte
- Algunos de los propietarios actuales, adeudan mucho efectivo a instituciones financieras y no son solventes para efectuar aportaciones en efectivo ni en especie como son las que se harán por medio del valúo de sus unidades.
- La mayoría de los propietarios desean obtener siempre de forma mensual un ingreso para cubrir sus gastos, tal y como lo hacen con el antiguo sistema de caja única o de entregas en cada ruta, sin embargo



no desean trabajar como empleados de la sociedad por lo que recibirán una retribución.

- Los propietarios actuales desconocen que la aportación que hagan en especie de sus unidades a la sociedad por medio de un valúo técnico, ascenderá al monto de su capital, el cual no es depreciable sino que incrementa conforme el manejo de la sociedad y genera utilidades
- La mayoría de los propietarios por temor, desconocimiento o por ignorancia temen el cambio, ya que consideran que por sus capacidades serán excluidos del negocio del transporte.
- Muchos empresarios les gusta el desorden porque obtienen beneficios económicos de este tipo de situaciones.
- Muchos propietarios de transporte con un número mayor de unidades en cada ruta, no desea ceder sus unidades por temor a que éstas sean explotadas para beneficiar a otras personas, desconociendo que conforme al número de unidades que posea, el capital o patrimonio personal dentro de la sociedad será mucho mayor, obteniendo con esto mayores utilidades y mayor porcentaje de participación como dueño de la empresa a la cual pertenece.

Por lo anterior, se considera que los propietarios de transporte se asesoren de una forma legal y técnica en beneficio de sus intereses y no por caprichos.



2. CONTENIDO DEL MODELO PARA LA CONSTITUCIÓN Y ORGANIZACIÓN DE SOCIEDADES ANÓNIMAS DE CAPITAL VARIABLE.

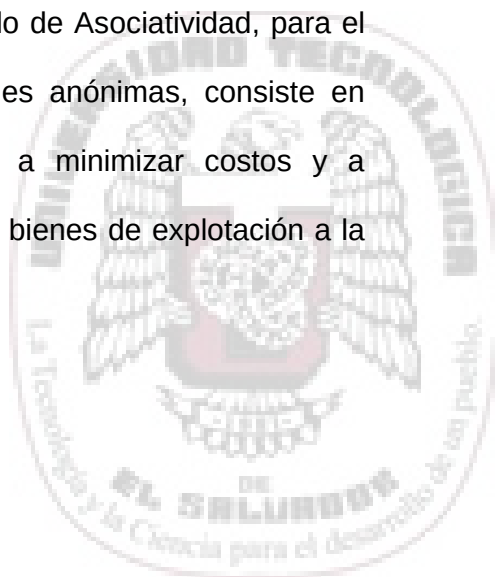
Para abarcar más ampliamente el contenido del presente apartado, se hace referencia al desarrollo del contenido del CAPITULO I, en sus numerales desde el (1.3.1 hasta el 1.3.4) donde se explica ampliamente los pasos a seguir y los requisitos que deben de cumplir las sociedades anónimas.

Además, en el caso práctico se hace un relato más detallado con datos numéricos y situaciones apegadas a la realidad para la creación y organización de una empresa de transporte.

3. CONTENIDO DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO O DE OPERACION

3.1. Introducción

El contenido operativo de la propuesta del modelo de Asociatividad, para el sector transporte bajo un enfoque de sociedades anónimas, consiste en diseñar controles y herramientas que ayuden a minimizar costos y a incrementar la rentabilidad y funcionalidad de los bienes de explotación a la concesión obtenida.

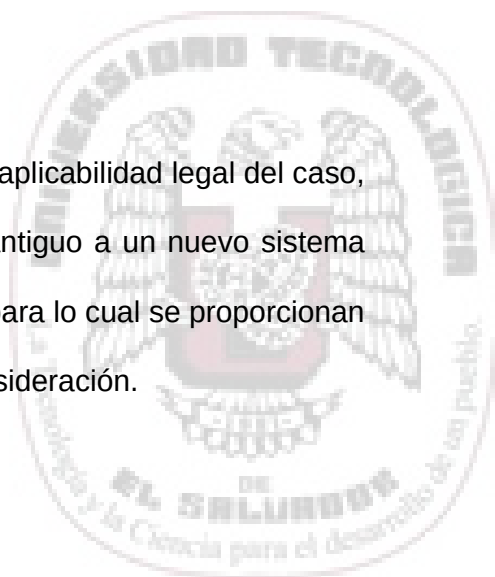


Para lo cual, el apartado mostrará bajo el modelo de sociedades anónimas, la aplicación de leyes en su operación, así como en su administración, su operación de campo y su operación administrativa, además abarcará su operación legal. Sin embargo, lo más importante y considerado lo más difícil para echar andar el presente modelo, es la consientización de los empresarios del sector transporte, por su desunión como grupo de trabajo.

Para lo cual inicialmente, como estrategia general se propone:

- Crear escuelas de capacitación, enseñanza y aprendizaje para el uso de recursos financieros.
- Fomentar el trabajo en equipo
- Capacitar en las áreas de liderazgo y dirección empresarial
- Impartir seminarios ó charlas psicológicas de negocios que les permitan a los empresarios tener otra visión de los negocios
- Fomentar los términos empresariales que se manejan en El Salvador
- Y por último cambiar el sistema de transporte en forma pausada y por áreas con lo cual el cambio antiguo al nuevo sistema no se visualizará de una forma directa e impositiva.

Una vez logrado todo esto se podrá iniciar con la aplicabilidad legal del caso, de la transformación del sistema de transporte antiguo a un nuevo sistema de transporte con mayor seguridad y beneficios, para lo cual se proporcionan las siguientes áreas que deberán tomarse en consideración.

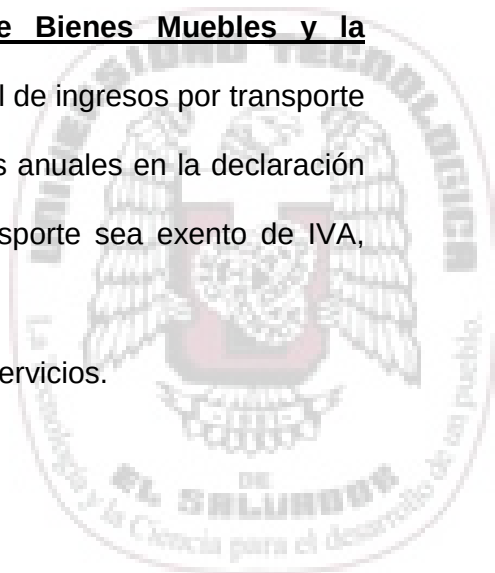


3.2. Marco Legal

3.2.1 Leyes aplicables

El modelo de Asociatividad para el sector transporte bajo el enfoque de una sociedad anónima, abarca diferentes obligaciones en lo referente a las leyes aplicables para lo que especificaremos a continuación en detalle.

- **Ley de impuestos municipales**, para la tasación de los arbitrios municipales
- **Ley de Registro de Comercio**, en cuanto al pago de derechos de matriculas de comercio e inscripción de balances, patentes, marcas y otros.
- **Ley de impuesto sobre la Renta**, para el pago de impuestos anuales sobre las utilidades obtenidas
- **Ley de impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y la Prestación de Servicios (IVA)**, para el control de ingresos por transporte mensual con relación a los montos reportados anuales en la declaración de impuestos sobre la renta (aunque el transporte sea exento de IVA, según Decreto 820 literal i) que establece:
Estarán exentos de impuestos los siguientes servicios.



- i) De transporte público terrestre de pasajeros, en interpretación autentica al literal d) del artículo 45 de la Ley de IVA, que dice:
Art.45 Estarán exentas del impuesto las siguientes importaciones e internaciones definitivas.
 - d) De bienes que efectuados por pasajeros, tripulantes de naves, aeronaves y otros vehículos, cuándo estén bajo régimen de equipaje de viajero y tales especies se encuentren exoneradas de derechos de aduana.
- **Ley del Seguro Social (ISSS)** en cuanto a la inscripción patronal para la cotización de sus empleados
 - **Ley de Administración de Fondos de Pensiones**, para la cotización de la pensión de sus empleados
 - **Ley de Transporte Terrestre**, para la aplicación y regulación del sistema operativo de trabajo

Entre otras leyes que aplicarán conforme a las actividades de comercio que la empresa desarrolle

3.3 MARCO TECNICO

El marco técnico está enfocado más en su forma a la parte contable, en la presentación, divulgación, valuación de los estados financieros de una



empresa de transporte público de pasajeros bajo el modelo de sociedades anónimas de capital variable (ver caso práctico sobre la presentación de estados financieros de acuerdo a NIC'S)

Las Normas Internacionales de Contabilidad, son convenciones modificadoras que permiten medir, presentar y valorar los bienes económicos de una entidad cualquiera que sea su finalidad, razonablemente en beneficio de una economía global.

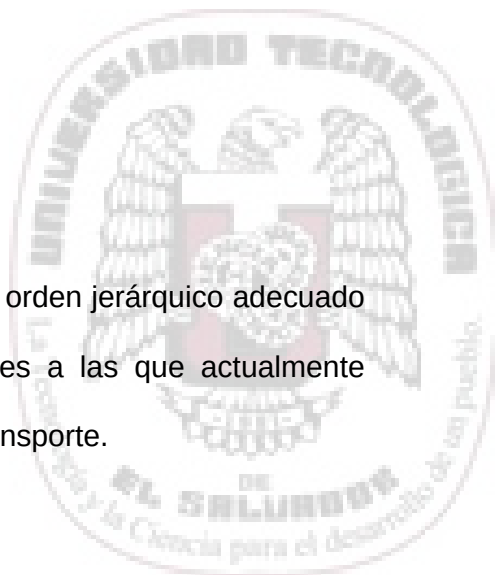
Por lo que se considera que un nuevo sistema de transporte, debe de adoptar dichas normas contables en beneficio de los intereses de sus inversionistas y de los usuarios de la información que ellos presentaran.

Entre las Normas de Contabilidad Internacional aplicables al modelo se mencionan la Presentación de Estados Financieros, el uso de los inventarios, la presentación y obtención de sus flujos de efectivo, la presentación de su propiedad planta y equipo, entre otras.

3.4 OPERACIÓN ADMINISTRATIVA

3.4.1 ESQUEMA JERARQUICO

En una sociedad de transporte debe de existir un orden jerárquico adecuado y con responsabilidades puntualizadas, diferentes a las que actualmente poseen los propietarios de unidades del sector transporte.



El organigrama que se presenta, representa un esquema sencillo que abarca las diferentes áreas presentadas como gerencias necesarias en una empresa, formalmente constituida, las cuales quedará a juicio del administrador de la empresa, si une ó elimina alguna de las gerencias propuestas, ejemplo: La gerencia de efectivo podrá consolidarse con la gerencia financiera, la gerencia de Mercadeo y suministros podrá consolidarse con la gerencia de Operación.

En la propuesta se considera necesario desagregar las gerencias de efectivo y de mercadeo como departamentos pequeños dentro de la empresa por el volumen de dinero que puede llegar a manejarse así como también de productos para consumo, ya que por el tipo de empresas de extensión mediana y con recursos limitados no puede invertir en mantener un departamento como mucho recurso humano, ya que significaría mayores costos de sueldos que no son necesarios.

Como se puede observar las gerencias principales que se han considerado son:

- Gerencia de Mercadeo o de suministros
- Gerencia Financiera
- Gerencia de Operación
- Gerencia de Personal
- Gerencia de Efectivo



Cada una de ellas podrá tener en el modelo propuesto un máximo de dos personas que regulen y controlen la información, más el personal operativo necesario en el caso de la gerencia de operación, buscando así mayor eficiencia y eficacia de las diferentes áreas propuestas.

Gerencia de Mercadeo

La gerencia de mercadeo, es la que se encarga del estudio de todos los suministros y repuestos necesarios para el taller de la empresa que maneja la Gerencia de Operación.

Los departamentos dentro de la gerencia de mercadeo son:

- Departamento de Compra y suministros

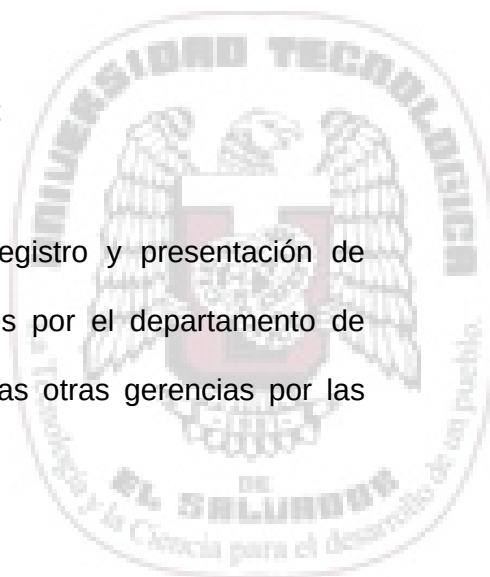
Gerencia Financiera

La gerencia financiera es la que se encarga de la vigilancia, protección y ejecución de proyectos de efectivo que realiza la empresa, así como también el análisis de los proyectos propuestos y solicitados por otras gerencias.

Los departamentos de la gerencia Financiera son:

- Departamento de Contabilidad

EL cual es el encargado de la verificación, registro y presentación de resultados con base a los datos proporcionados por el departamento de efectivo y de suministros principalmente, y de las otras gerencias por las transacciones económicas que efectúen.



- Departamento de Análisis Financiero

Es el encargado de determinar el buen funcionamiento económico de la empresa, con relación a los datos obtenidos en el departamento de contabilidad.

- Departamento de Auditoria Interna

Es el que se encarga de realizar una constante verificación de las diferentes operaciones y transacciones que realiza la empresa.

Gerencia de Operación

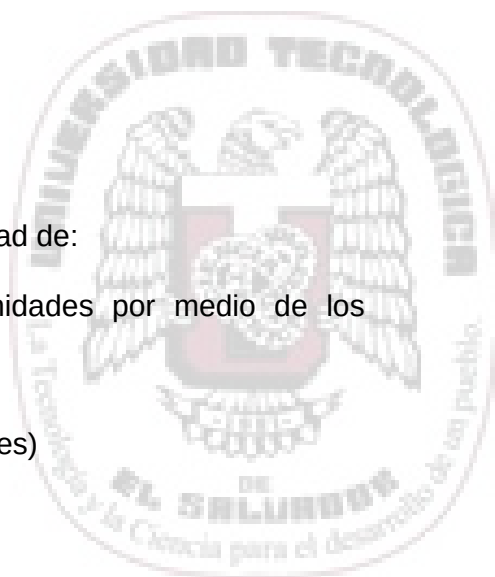
La gerencia de operación es la que se encarga de la vigilancia, disciplina, orden y coordinación de la parte principal de la empresa, con relación a términos de explotación del servicio que se presta, siendo en este caso la del transporte público de pasajeros.

Dentro de la gerencia de operación pueden haber muchos departamentos o sub. gerencias las cuales se agrupan en dos:

- **Departamento ó Sub gerencia de Campo**

El departamento de campo, tiene la responsabilidad de:

- ✓ Coordinar las salidas y llegadas de las unidades por medio de los Despachadores (Despachos) de buses
- ✓ Controlar el recorrido de las unidades (Controles)



- ✓ Revisar el buen funcionamiento del recorrido (Revisadores)
- ✓ Vigilar y determinar los castigos por faltas cometidas durante el recorrido de la unidad por el conductor, previa notificación al depto. de personal.
- ✓ Llevar una estadística de tiempo, recorrido y uso de cada unidad de transporte.

- **Departamento o Gerencia preventiva de Operación**

El departamento de prevención operativa, consiste en vigilar de forma oportuna el estado mecánico de cada unidad, contando éste con un sub. departamento de suministros y repuestos en el cual se manejan (Llantas, fricciones, tubos, casquetes, motores, filtros, aceites, etc) y otro sub. departamento de mecánica en el cual permanecen mecánicos y un ayudantes en constante revisión del funcionamiento de las unidades de transporte.

Gerencia de Efectivo

En este tipo de empresas, el efectivo es una parte importante dentro de la funcionalidad de la finalidad de la empresa.

Por lo que se recomienda que exista una gerencia de efectivo, la cual tendrá las siguientes funciones:

- Recibir el efectivo por viaje de cada unidad, en relación a los controles de entrega ya sean maquinas o tiquetes



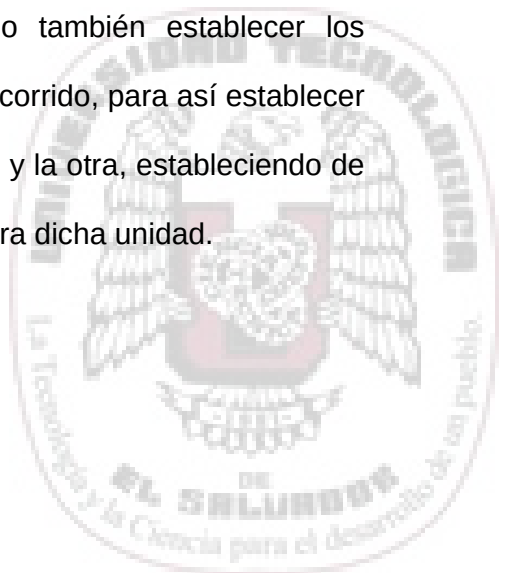
- Llevar una estadística del ingreso generado por cada unidad de transporte, así como los gastos de cada unidad.
- Verificar con el departamento de operación las unidades que están en taller, y que no están prestando servicio.
- Efectuar las remesas correspondientes conforme a los formularios de control diario
- Proporcionar reportes al departamento o gerencia financiera.

3.5 OPERACIÓN DE CAMPO

3.5.1. ROL DE FRECUENCIAS

El rol de frecuencias consiste en determinar la hora de salida y la frecuencia de cada equipo de servicio de transporte público (BUS), entre una unidad y la otra, con base al número de unidades que posea la ruta, disponibles para la prestación del servicio.

En una sociedad de transporte, debe de hacerse de igual forma un cronograma de salidas y llegadas por cada unida de transporte, por medio de su departamento de operación, así como también establecer los diferentes controles de ruta en el desarrollo del recorrido, para así establecer una frecuencia en minutos igual entre una unidad y la otra, estableciendo de esa manera un mejor servicio al usuario que espera dicha unidad.



3.5.2 ESTRATEGIAS DE OPERACIÓN

Para una adecuada y eficiente operación es necesario considerar muchas posibilidades de riesgo en el campo de trabajo.

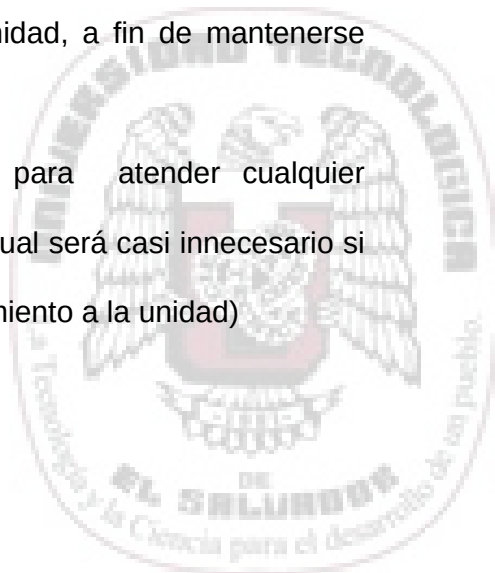
- Rotura de una pieza importante para la marcha
- Colisión o choque en el recorrido
- Asalto por delincuentes en el recorrido
- Golpes a terceros en el recorrido
- Agresión física al conductor de la unidad
- Pinchadura de más de 2 llantas en el recorrido

Todos estos factores son de importancia considerar y anticipar para la prestación de un eficiente servicio al usuario, entre otros.

Para lo cual, una buena administración visualiza y prevé dichos eventos, adoptando así estrategias que minimicen el riesgo de ocurrencia.

Estrategias

- Mantener una eficiente y oportuna comunicación con el conductor y personal de campo, en el recorrido de la unidad, a fin de mantenerse informado del resultado de cada recorrido.
- Mantener disponible un equipo mecánico, para atender cualquier eventualidad en el recorrido de la unidad (El cual será casi innecesario si se mantiene un constante y eficiente mantenimiento a la unidad)



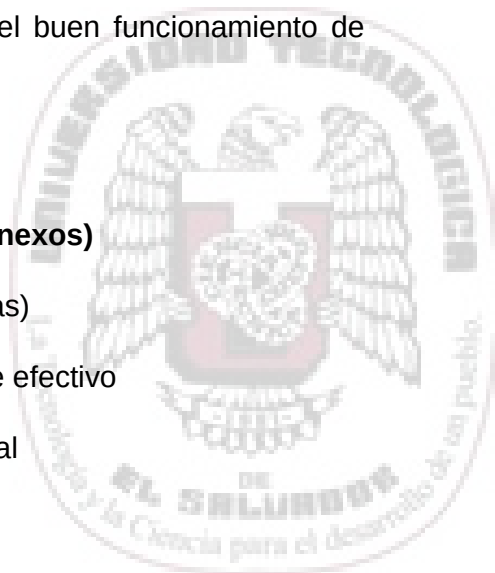
- Mantener disponibles unidades de transporte que cubran los puestos, para los recorridos de aquellas unidades que resultaren dañadas por cualquier circunstancia en el recorrido.
- Prever al personal que conduce la unidad de transporte, una eficiente capacitación en el trato moral y personal al usuario, a fin de evitar molestias que ocasionen daños.
- Vigilar que el conductor mantenga sus documentos en orden, así como los de la unidad a fin de evitar contratiempos con las autoridades.
- Exigir a los empleados que conducen las unidades, una buena presentación e higiene.

3.5.3 FORMULARIOS A UTILIZAR

En los formularios que se deben de utilizar dentro de la operación de una empresa de transporte, pueden variar conforme a las políticas de administración de cada empresa, sin embargo para fines del modelo los formularios que se consideran necesarios para el buen funcionamiento de los recursos en uso de la empresa son:

Nombre de los formularios (Ver esquema en Anexos)

- Control de llegadas y salidas (rol de frecuencias)
- Control de entregas de efectivo en gerencia de efectivo
- Control de mantenimiento de unidades mensual



- Control de ingresos por unidad mensual
- Control de gastos por unidad mensual

3.6 OPERACIÓN LEGAL

Toda empresa comercial o de servicio, para su eficiente y segura ejecución de su finalidad debe de mantener sus requisitos operativos legales al día, siendo en el caso de transporte de la misma manera, para lo que se menciona de forma general los documentos que se deberán mantener al día para evitar inconvenientes.

3.6.1 IMPUESTOS Y DERECHOS

Entre los impuestos y derechos que una empresa de transporte, bajo el modelo de sociedades anónimas debe cancelar están:

Pago

- Pago de matrículas y placas de vehículos
(buses)
- Pago de derechos de circulación de (buses)
- Pago de cambio de color, de unidad, etc.
- Pago de matrículas de Comercio anual
- Pago de inscripción de balance anual
- Marcas, patentes o derechos de llave

Lugar

Sertracen

Sertracen

Sertracen

Registro Comercio

Registro Comercio

Registro Comercio



- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| • Pago de IVA y Renta | Ministerio Hacienda |
| • Retención de renta empleados | Ministerio Hacienda |
| • Impuestos Municipales | Alcaldía Municipio |
| • Pago de Cuota Patronal | ISSS |
| • Pago de Cuota Patronal | AFP |

Además por importaciones que efectúen, y cualquier otra operación que conforme se establece en las leyes tributarias y derechos, es obligación cancelar para las sociedades anónimas.

4. CONTENIDO DEL MODELO DE ASOCIATIVIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA FINANCIERO Y CASO PRACTICO

4.1 INTRODUCCION

En el desarrollo del modelo desde el punto de vista financiero, se enfocará las diferentes situaciones que pueden enfrentar los propietarios actuales para la creación ó transformación a entidades legales como son las sociedades anónimas. Y la presentación de estados financieros de éstas sociedades conforme a lo establece el nuevo sistema de transporte público

4.2 ASPECTOS FINANCIEROS QUE ACTUALMENTE ENFRENTAN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE



Actualmente uno de los factores que afectan la creación transformación de empresas individuales a empresas consolidadas son:

- El endeudamiento de los propietarios individuales con las instituciones financieras
- El limitante ingreso que existe para la subsistencia de la familia de los empresarios por mucha competencia desleal
- La negativa de trabajar bajo un concepto de remuneración
- Entre otros

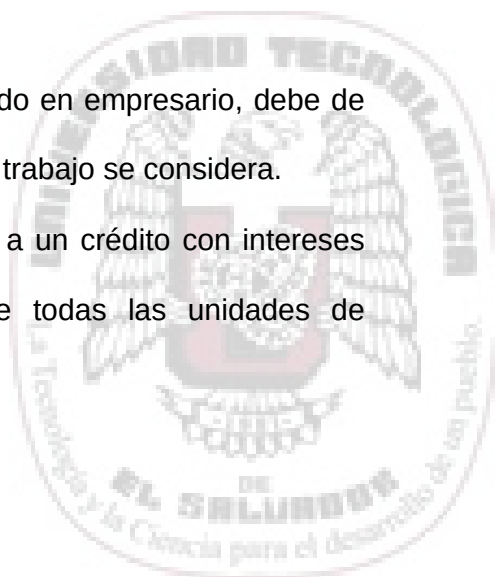
De conformidad con lo anterior, a continuación se presentan diferentes alternativas de posible solución a los problemas de peso planteados.

Estrategias

Tal y como se expuso en el numeral 1.5 la transformación de las empresas individuales a sociedades de transporte, involucra la participación de dos personajes, el Gobierno y el propietario actual.

Las estrategias que el nuevo propietario convertido en empresario, debe de buscar para el mejor crecimiento de su fuente de trabajo se considera.

- Solicitar al Gobierno, que gestione el acceso a un crédito con intereses blandos a largo plazo, para el cambio de todas las unidades de transporte



- Solicitar al Gobierno, el cese de otorgamiento de permisos de línea, piratas que lo único que ocasionan son saturaste oferta del servicio, y por lo consiguiente desorden y una baja rentabilidad para todos.
- Solicitar al Gobierno un plan de transformación transparente que indique que se pretende ayudar al sector, y no perjudicarlo con las limitaciones que hasta la fecha se han observado.
- Unirse en los grupos de personas que conforman cada ruta, y hablar por el gremio y por la localidad, evitando intereses personales y de jefatura separada.
- Nombrar el personal idóneo, para representarlos como ruta o empresa, al cual le conferirán todos los derechos y obligaciones para sacar adelante el sector de su empresa.
- Reunirse periódicamente con la finalidad de corregir errores que afecten sus inversiones
- Alejarse del mercado de trabajo del servicio de transporte público de pasajeros, sino acepta los cambios globales que la tecnología y el entorno nos exigen cada día más.



CASO PRÁCTICO

En el caso practico que se presenta, se pretende demostrar la diferencia que existe en la operacionalidad de una empresa informal que no tienen ningún documento que lo acredite como empresa para el funcionamiento del sector transporte.

Sin embargo, por la falta de comparabilidad que existe entre dichas empresas con las sociedades anónimas se realizará la comparación con las Asociación de ahorro, crédito y Aprovisionamiento ó con sociedades cooperativas que su giro no es el transporte público de pasajeros.

ANTECEDENTES QUE ORIGINAN EL CAMBIO DEL TRANSPORTE ANTIGUO AL NUEVO MODELO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE.

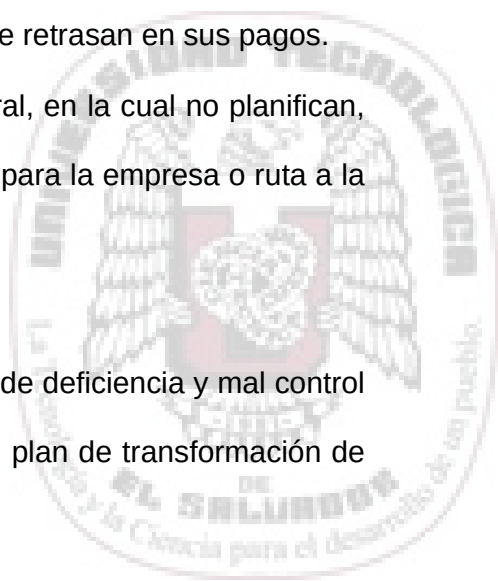
Primeramente, se hace un breve relato de la operacionalidad actual de los empresarios de transporte en la zona Metropolitana de San Salvador, la cual se resume de la siguiente manera:

- ♦ Las unidades de servicio de pasajeros, no pertenecen a la cooperativa ó empresa de transporte que ellos dicen tener.



- ◆ El dinero que cada unidad recolecta por cada día trabajado, no ingresa a las arcas de la empresa, sino que cada uno de los empresarios se lleva el dinero y no se sabe la funcionalidad de la unidad.
- ◆ Los empresarios se niegan a trabajar en unificación, adquiriendo cada quien por su lado, llantas, aceites, repuestos, etc, con el fin según ellos de comprarlos más cómodos.
- ◆ Los empresarios, sólo cancelan una cuota administrativa a la empresa, efectivo con lo cual sobrevive la empresa, ya que el resto del dinero lo administra cada quién.
- ◆ Existe mucha rivalidad dentro de los mismos compañeros, por no trabajar en equipo.
- ◆ A los empresarios no les interesa los problemas del compañero, únicamente velan por sus intereses.
- ◆ La contabilidad que presenta la mayoría de cooperativas corresponde a la cuota administrativa que pagan las unidades, más una que otra actividad que puedan realizar como son: venta de llantas, aceites, repuestos muchas veces sin ganancias y préstamos a intereses desde el 0.05% sin obligación de pagar mora, cuándo se retrasan en sus pagos.
- ◆ Las reuniones que efectúan son de tipo general, en la cual no planifican, no organizan ni ejecutan proyectos de mejora para la empresa o ruta a la cual pertenecen.

En fin, éstas y otras muchas más, observaciones de deficiencia y mal control interno, ha generado que el Gobierno, ejecute un plan de transformación de

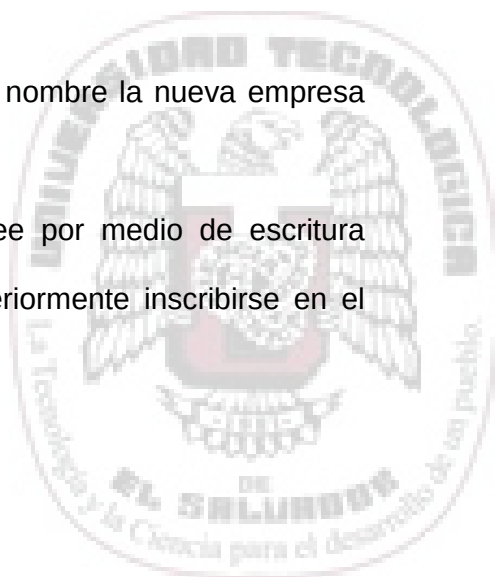


las empresas o rutas que han funcionado como empresas de transporte público de pasajeros, a empresas que verdaderamente se dediquen a este rubro, logrando así un mejor servicio para la población.

Más adelante, podrán observar una comparación entre los estados financieros de una empresa de transporte, como sociedad anónima tal y como debe de presentarse y funcionar y una empresa que “mal llamada” de transporte público de pasajeros, está funcionando como Asociaciones cooperativas de Aprovechamiento de Ahorro y Crédito, entre otras finalidades.

DATOS RELATIVOS A LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA

- a) Todos los empresarios deben de tomar en común acuerdo su voluntad de formar el nuevo ente jurídico, mediante asamblea.
- b) Deberán aportar ó suscribir como mínimo un capital social de fundación de \$100,000.00 del cual es obligación pagar por lo menos un 25%.
- c) Deberán comprar un cheque certificado a nombre la nueva empresa que formarán.
- d) Nombrarán un notario para que éste cree por medio de escritura pública la sociedad, la cual deberá posteriormente inscribirse en el Registro de Comercio.



- e) Para las rutas que ya cuentan con activos fijos u otra clase de bienes, deberán luego de ser inscrita la sociedad nombrar un perito valuador para que por medio de un dictamen técnico. Se puedan incorporar dichos bienes a la sociedad conforme al monto que cada accionista posea.
- f) Deberán además contratar los servicios de un Contador Público, para que éste legalice sus libros principales, de IVA y el correspondiente sistema contable para su operación contable. Al cual deberá dirigirle una carta en la cual solicitan la legalización de dichos documentos, anexándole copia de NIT, NRC, y escritura Pública de Constitución.
- g) Cuando la empresa no cuenta con el NIT y NRC, el contador podrá tramitárselo, así como también la inscripción del balance inicial en el Registro de COMERCIO; apertura de cuenta municipal, inscripción al INSTITUTO SALVADOREÑO DEL SEGURO SOCIAL, registro en Estadísticas y Censos, y cualquier tramite que bajo su profesión pueda realizar y sea necesario para la empresa.
- h) Deberán mandar a elaborar la papelería necesaria conforme a las necesidades de la empresa.
- i) Deberán solicitar Matricula de COMERCIANTE SOCIAL y de Establecimiento (S)
- j) Entre otros trámites.



A continuación se presenta los datos más importantes que posee una empresa de transporte público de pasajeros, luego de haber cumplido con los requisitos antes señalados, para la presentación de sus estados financieros.

Es de hacer notar que los diferentes activos que ya posee la empresa, se han adquirido mediante un proceso de adquisición (compra) de los recursos aportados por los diferentes accionistas, los cuales asumiremos ya se explotaron por el período de un año y han proporcionado la siguiente información: La cual para efectos de la propuesta se denominará TRANSPORTES SALVADOREÑOS S.A. DE C.V.

Los datos relativos a la empresa son los siguientes:

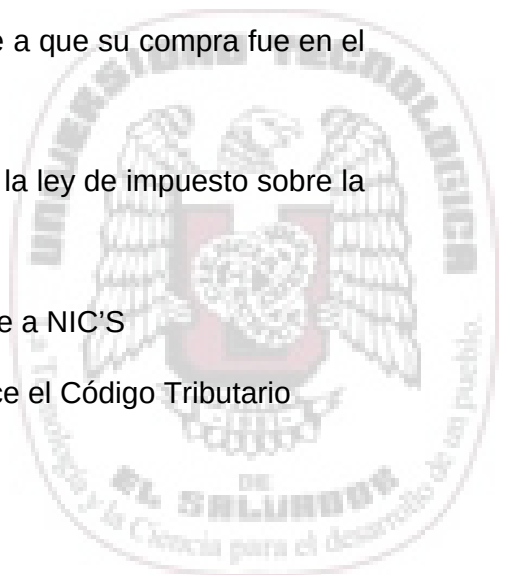
♦ Capital de fundación	\$ 1,400.000.00
♦ Número de acciones emitidas	1400
♦ Valor de cada acción	\$1,000.00
♦ Ubicación	San Salvador
♦ No de socios	28
♦ Costo por unidad de transporte	\$ 48,000.00
♦ Número de unidades que posee	40 unidades
♦ Propiedad de las unidades	Transportes Salvadoreños S.A de C.V.
♦ Forma de aportación de las unidades	Compradas por lotes



♦ Préstamos adquiridos por la formación de la Sociedad	Ninguno
♦ Terrenos adquiridos por la cantidad de	\$300,000.00
♦ Construcción de edificios por	\$120,000.00
♦ Mobiliario y Equipo adquirido durante el Primer ejercicio	\$35,864.50
♦ Maquinaria y Equipo de Oficina adquirido	\$10,850.00
♦ Aumentos de capital social variable	\$1,000,000.00

Políticas que la empresa utilizó durante su primer año de operaciones

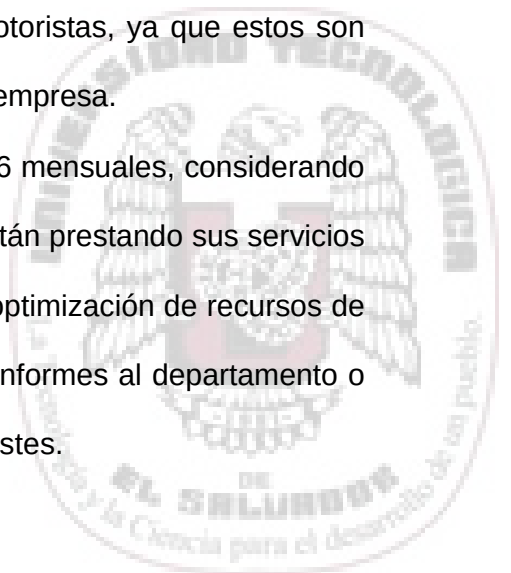
- ♦ Cancelar todas sus prestaciones a los empleados de la empresa (Aguinaldos, Vacaciones e Indemnizaciones)
- ♦ No adquirir deudas financieras, debido a que las tasa de interés por montos mayores, lo único que logran es un endeudamiento alto y una reducción en la utilidad de operación.
- ♦ Contabilizar sus compras al valor de adquisición
- ♦ Depreciar las unidades a 20 años, refiriéndose a que su compra fue en el 2001, nuevos.
- ♦ Depreciar sus activos fijos tal y como lo indica la ley de impuesto sobre la renta
- ♦ Presentar y registrar sus operaciones conforme a NIC'S
- ♦ Mantener auditoría fiscal, conforme lo establece el Código Tributario



- ♦ Mantener una Auditoria Externa a fin de darle mejor credibilidad a las cifras de los estados financieros.

Datos relacionados con los resultados de las operaciones presentadas en el 2001.

- ♦ Se ha considerado para el ingreso de cada unidad promedio de \$138.00 dólares diarios por un equivalente de 30 unidades efectivamente en ruta por 30 días promedio de operación mensual
- ♦ Se han considerado un sueldo de 30 conductores a \$ 171.43 mensual más sus prestaciones sociales canceladas, en la actualidad cada motorista devenga un sueldo de \$125.00 diarios, sin embargo en el presente modelo el motorista trabaja turnos de 8 horas diarias, rotativas lo cual genera descanso para el motorista y disminuye el pago a la empresa para el mismo.
- ♦ Se han considerado 3 mecánicos a un costo de \$ 205.71 mensuales, considerados a un costo más alto que los motoristas, ya que estos son responsables de ver todas las unidades de la empresa.
- ♦ Se han considerado 6 Supervisores a \$ 342.86 mensuales, considerando que estos son empresarios accionistas que están prestando sus servicios a la empresa y que además de supervisar la optimización de recursos de la empresa, tienen la obligación de transferir informes al departamento o gerencia de operación, para los oportunos ajustes.



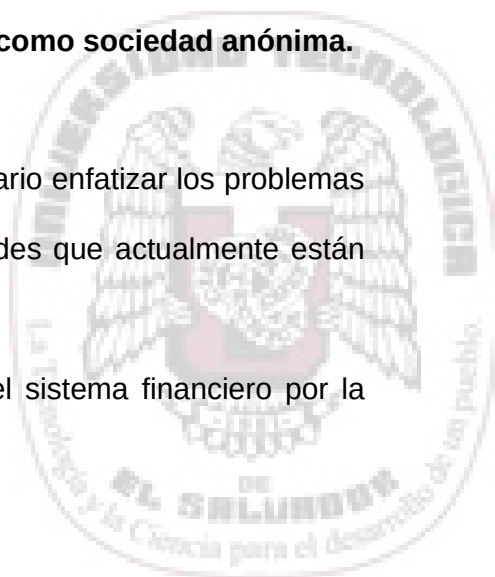
- ♦ Se ha considerado un contador general a un costo de \$ 571.43 mensual
- ♦ 2 auxiliares contables a un costo de \$ 250.00 mensual
- ♦ 2 Colectores a un costo de \$ 205.71 mensual cada uno
- ♦ 3 Despachos, en diferentes puntos a un costo de \$ 228.57 cada uno mensual
- ♦ 3 Controles a un costo de \$ 171.43 mensual
- ♦ 3 Revisadores a un costo de \$ 171.43 mensual
- ♦ 4 Limpia buses o chaines a un costo de \$ 160.00 mensual por cada uno
- ♦ 1 persona para generales de oficina a \$ 150.00 mensual y
- ♦ 1 mensajero a un costo de \$ 150.00 mensual

Además, se considera que en la mayoría de casos de prestación de servicios, podrán ser accionistas que deseen retribuirse y velar por su empresa quienes desempeñaran estos cargos mencionados.

Estrategias de transformación de una Asociación Cooperativa a una Sociedad de Transporte público de Pasajeros como sociedad anónima.

Antes de puntualizar dichas estrategias es necesario enfatizar los problemas grandes que enfrentan los propietarios de unidades que actualmente están laborando, como son:

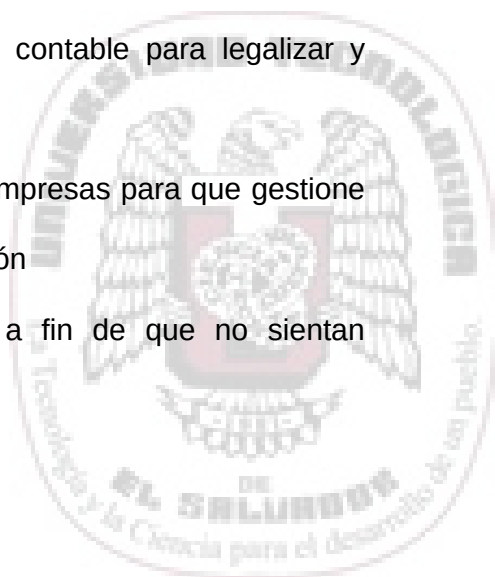
- ♦ Tienen un endeudamiento muy grande con el sistema financiero por la compra de sus unidades y bienes personales



- ◆ No tienen reservas de efectivo para riesgos de operación
- ◆ No tienen deseos de trabajar
- ◆ No quieren que sus unidades dejen de pertenecer a ellos y trasladarlas a la sociedad
- ◆ Quieren seguir manejando el dinero de las unidades
- ◆ No quieren hacer reuniones para buscar soluciones
- ◆ Mantienen una aptitud de sobre potencia,
- ◆ No quieren delegar responsabilidades
- ◆ No aceptan sugerencias, por que consideran que es para robarles o sacarlos del sector
- ◆ Y muchos más

Por consiguiente todo propietario que desee, adoptar la transformación y seguir laborando en el transporte público deberá:

- ◆ Buscar un profesional para hacer él valúo de sus unidades
- ◆ Luego trasladar las unidades a la empresa (Sociedad)
- ◆ Buscar un asesor profesional legal que les aclare todas sus dudas y les efectué la consolidación
- ◆ Buscar un profesional que asesore la parte contable para legalizar y ordenar su estructura contable
- ◆ Buscar un profesional en Administración de empresas para que gestione proyecciones de recursos y fondos de operación
- ◆ Trabajar como empleados de la sociedad a fin de que no sientan diferencia del dinero que actualmente reciben



- ◆ No interferir en la recaudación de fondos, ya que esta se centralizará
- ◆ Trabajar por volúmenes de productos para consumo, a fin de minimizar costos
- ◆ Reunirse periódicamente a fin de permanecer informados
- ◆ No cometer dualidades de mando dentro de la empresa, permitiendo que el encargado seleccionado ó contratado sea el que ejecute las ordenes, ya que los accionistas únicamente podrán pedir explicaciones en asambleas generales ó si el caso lo amerita, convocar reunión urgente para aclarar dudas, pero nunca intervenir en la ejecución de un jefe dentro de la empresa.
- ◆ Entre otros



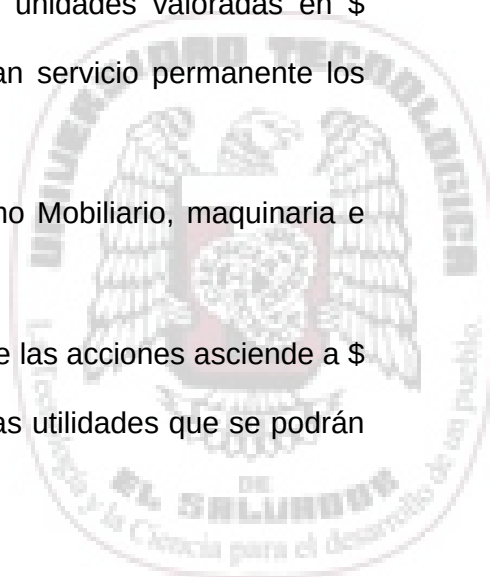
4.3.3. ANALISIS CUANTITATIVO Y CUALITATIVO

ANALISIS CUANTITATIVO

El análisis cuantitativo, se refiere a determinar el crecimiento de la empresa conforme a los volúmenes patrimoniales tangibles que permitan medir la funcionalidad que la empresa ha experimentado durante un período determinado de tiempo, sobre la base de los indicadores que reflejan los índices financieros.

Para tal fin, tomando de base la empresa “ TRANSPORTES SALVADOREÑOS S.A. DE C.V.” la cual inicia sus operaciones en Marzo del 2001, podemos determinar y concluir en los siguientes puntos:

- La empresa ha obtenido una utilidad de \$ 18,037.93 durante el período 2001, considerando que ha pagado toda su carga laboral en sus prestaciones sociales, además considerando que los sueldos pagados a los diferentes rubros en sueldos, son pagados a accionistas que prestan sus servicios dentro de la empresa.
- La empresa tiene al servicio del público 40 unidades valoradas en \$ 48,000.00 cada una, de las cuales 30 prestan servicio permanente los 365 días del año. (Según anexo)
- La empresa cuenta con bienes tangibles como Mobiliario, maquinaria e inmuebles propiedad de la sociedad.
- El crecimiento operacional del valor nominal de las acciones asciende a \$ 8.27 de dólar lo cual significa que aparte de las utilidades que se podrán



repartir y de los sueldos que los accionistas han obtenido, su inversión ha crecido en \$ 8.27 de dólar con relación a su valor nominal.

Resultados obtenidos

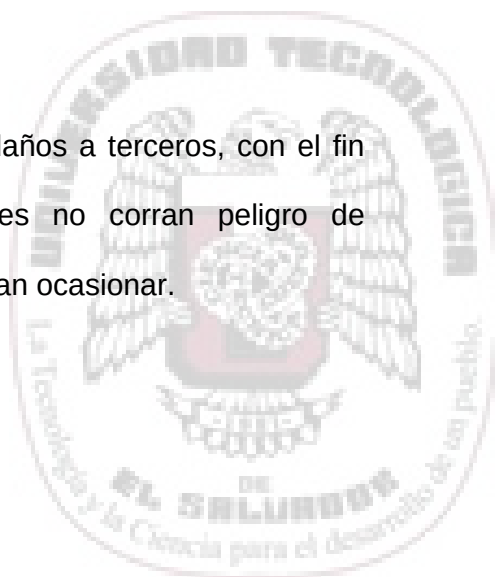
- ◆ La empresa mantiene \$1.73 por cada dólar que adeuda de lo cual es recomendable un 2 a 1, sin embargo debido a que la empresa inicio sus operaciones en Marzo del 2001, se considera razonable.
- ◆ La sociedad mantiene \$ 1.08 de efectivo disponible por cada dólar que adeuda a corto plazo, de lo cual previendo que su exigibilidad es demasiado corta, la empresa tiene que mejorar sus recursos disponibles.
- ◆ La empresa representa 0.07 en su nivel de endeudamiento en relación con sus activos totales al igual que 0.07 con sus acreedores relacionado con su capital contable.

ANÁLISIS CUALITATIVO

El análisis cualitativo, se refiere analizar los diferentes puntos que conforman el entorno de la empresa y que no se pueden medir ni tocar.

Entre lo que mencionamos:

- La empresa deberá adquirir seguros contra daños a terceros, con el fin de que sus bienes patrimoniales existentes no corran peligro de compensar por golpes o lesiones que se puedan ocasionar.

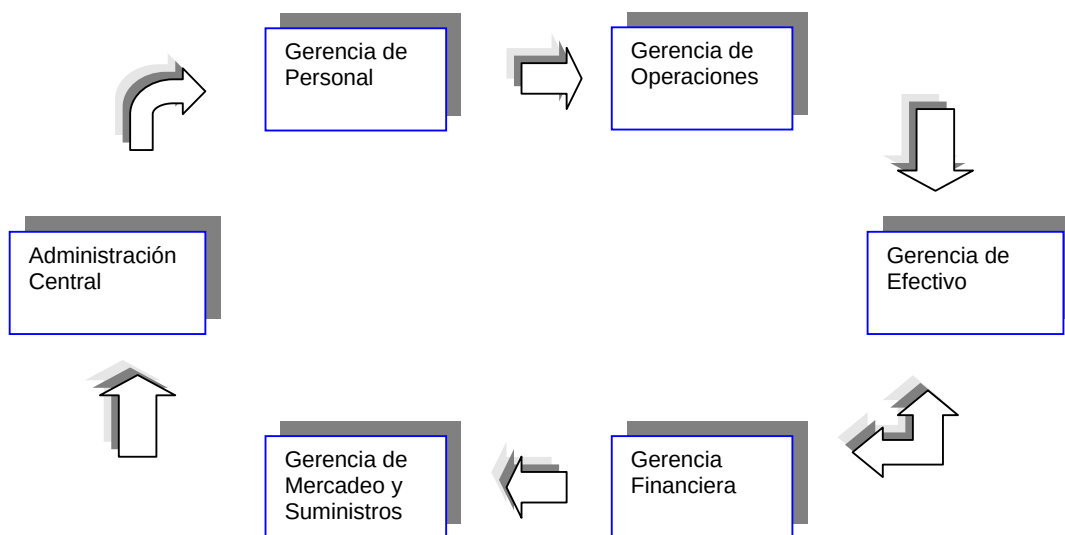


- La empresa debe de verificar sus desembolsos para rubros de inversión a fin de no mal invertir sus recursos en actividades no provechosas ni productivas.

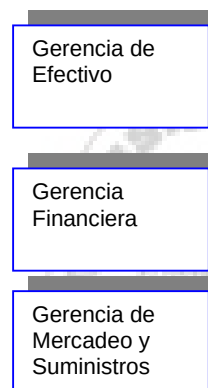
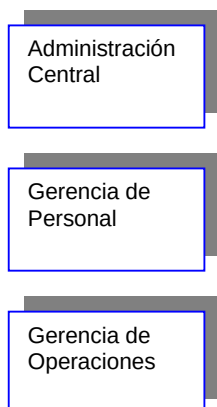


PROCESO PRODUCTIVO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS DE BUSES DE LA ZONA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR

Conforme a esquema Jerárquico propuesto

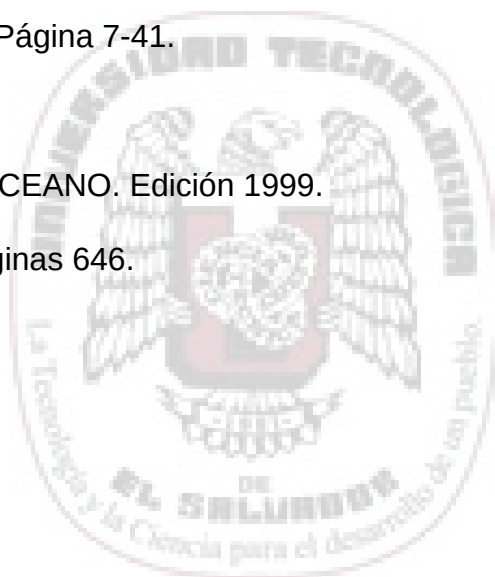


COMPONENTES POR GERENCIA



BIBLIOGRAFÍA

- ◆ García Rendón, Manuel. Sociedades Mercantiles. Segunda Edición, Editorial OXFORD. México, Distrito Federal. 2001. Páginas 253-284, 285-351.
- ◆ Mendoza Orantes, Ricardo. Recopilación de Leyes Mercantiles. Sexta Edición. Editorial Lis. El Salvador, San Salvador, 2000. Página 7-12, 25-36, 37-52.
- ◆ Mendoza Orantes, Ricardo. Constitución de la República. 38a Edición. Editorial Jurídica Salvadoreña. El Salvador, San Salvador, 2002. Página 5, artículo 7.
- ◆ Mendoza Orantes, Ricardo. Ley General de Asociaciones Cooperativas y su Reglamento. 8a Edición. Editorial Jurídica Salvadoreña. El Salvador, San Salvador, 2002. Página 7-41.
- ◆ Océano Uno Color. Diccionario Enciclopédico OCEANO. Edición 1999. Editorial Océano. España, Barcelona, 1999. Páginas 646.



- ♦ Yip, George S. La Globalización Estrategias para Obtener Ventaja Competitiva Internacional. Edición Original. Editorial Norma S.A. Colombia, Bogotá, 1993. Página 1.

- ♦ Aguilar Aguilar, René, Tesis. Propuestas de un diseño de Control Administrativo Sobre las Tarifas de Transporte Colectivo de Pasajeros del Area Metropolitana de San Salvador. Administración de Empresas presentada en Mayo 1994. Universidad Tecnológica de El Salvador.

- ♦ Marinero Reynaldo de Jesus, Jorge Quijano y Juan de Dios Cardoza, Tesis. La Asociatividad como Alternativa, para Generar Competitividad en la Microempresa de Acumulación Ampliada, del Area Metropolitana de San Salvador. Administración de Empresas, presentada en Mayo 2000. Universidad Tecnológica de El Salvador.

- ♦ Publicaciones Diario de Hoy sobre el Nuevo Sistema de Transporte Público, por parte del Viceministerio de Transporte (01 de Febrero 2002) Diario de Hoy.



- ♦ Viceministerio de Transporte.

Obtención de modelos de Contrato de Concesión

04 Febrero del 2002. (Formato)

- ♦ Viceministerio de Transporte

Boletín sobre normas mínimas y reglamentación para el nuevo sistema de Transporte público.(Febrero del 2002).



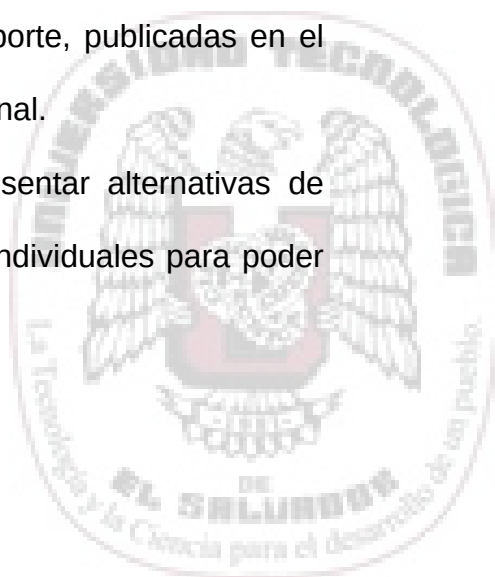
RESUMEN

La presente investigación, refleja los diferentes problemas estructurales, financieros y económicos que atraviesan los empresarios de autobuses del sector transporte en la zona metropolitana de San Salvador, para seguir laborando como empresas individuales, fenómeno generado por la implementación del nuevo sistema de transporte público que impulso el gobierno central, a través del Viceministerio de Transporte. El cual consiste, en que el servicio público de pasajeros se concesionará a empresas de transporte y no a personas individuales, lo que ha ocasionado una fuerte resistencia a dicho cambio.

Para dicha investigación, el método y técnicas que se utilizaron fueron:

- Investigación de campo
- Entrevistas
- Investigación bibliográfica
- El universo que se tomo en cuenta fueron las rutas de transporte reconocidas por el Viceministerio de Transporte, publicadas en el Diario de Hoy, periódico de circulación nacional.

La importancia de este trabajo consiste en presentar alternativas de solución a las que pueden optar los empresarios individuales para poder seguir trabajando en el sector transporte.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CUESTIONARIO DIRIGIDO A EMPRESARIOS DEL SECTOR
TRANSPORTE



Reciba un cordial y respetuoso saludo. El propósito del presente cuestionario es obtener una serie de opiniones acerca de las funciones que se realizan actualmente en su empresa, por lo que para efectos de desarrollar la investigación solicito amablemente a usted constestar las siguientes preguntas con la mayor veracidad posible.

La información que proporcione será de mucha importancia para la investigación por lo cual también será manejada con estricta confidencialidad y de antemano agradezco su valiosa colaboración.

1. DATOS DE IDENTIFICACION

1. Qué cargo ocupa actualmente dentro de la empresa?



2. Qué tipo de organización existe en su empresa?

Formal _____ Informal _____

II. DATOS SOBRE ASPECTOS GENERALES Y OPERATIVOS

3. La empresa a la cual usted pertenece ha tenido cambios, en los últimos 10 años?

De tipo económicos _____

De tipo estructurales _____

De tipo legales _____

4. Los cambios que ha sufrido han sido para mejorar?

Sí _____ No _____

Explique? _____

5. Llevan contabilidad en su ruta o empresa de transporte?

Sí _____ No _____



Por qué?

6. Quién administra su empresa de transporte o ruta ?

Presidente _____

Contador _____

Administrador de Empresas _____

sigue...

Los propietarios _____

Consejo Directivo _____

Explique? _____

7. Qué tipo de organización existe en su empresa?

Formal _____

Informal _____

8. Si en su empresa existe una organización formal, identifique?



Sociedad _____

Asociación _____

Gremio _____

Grupo _____

9. Si su empresa tiene una organización informal, tiene proyecciones al cambio?

Sí _____ No _____

Explique:

10. Que dependencia del Estado les regula sus actividades contables ?

Registro de Comercio _____



INSAFOCOOP _____

Otros _____

11. Conoce usted como se constituye una sociedad anónima de capital variable, de transporte público de pasajeros?

Si _____ No _____

12. Conoce usted, como opera una sociedad anónima de capital variable, de transporte público de pasajeros?

Sí _____ No _____

13. Qué tipo de asesoría ha recibido sobre la este tipo de sociedades?

Seminarios _____

Conferencias _____

Discursos _____

Estudio _____

Mencione el lugar en donde ha recibido dicha capacitación? _____



14. Sí tiene conocimientos sobre las sociedades anónimas de transporte público de pasajeros, cuales son los beneficios que considera que le traería en su empresa si se implementara ?

Explique?

15. Considera que el nuevo Sistema de Transporte Colectivo que el Gobierno está impulsando como sociedades de transporte, satisface las necesidades actuales de los empresarios y Rutas?

Sí _____ No _____

Por qué:

16. Qué sugerencias, observaciones o recomendaciones daría usted, para solucionar el problema del Transporte en El Salvador ?



17. A su juicio considera que la implementación del nuevo Sistema de Transporte traerá buenos resultados para la población , explique?

18. Que t n periodicamente hacen reuniones para coordinar el rol de trabajo de las unidades y su vigilancia?

Semanalmente	_____
Quincenalmente	_____
Mensualmente	_____
Trimestralmente	_____
Anualmente	_____



Explique?_____

19. Su ruta tiene abogado para asuntos de choques golpes o lesiones a terceros?

Sí _____ No _____

Por qué?

III. RECOMENDACIONES

19. De acuerdo a su experiencia qué sugeriría para mejorar las condiciones económicas de la empresa a la cual usted forma parte?



Firma y Sello



