



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

TEMA:

Propuesta metodológica para la aplicación de la NIC 36 en compañía de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

AUTORES:

Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen
López Castillo, Andrew Willians

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
LICENCIAD (O/A) EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

TUTOR:

CPA. Yong Amaya, Linda Evelyn, Ph. D.

Guayaquil, Ecuador

07 de febrero del 2023



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen y López Castillo, Andrew Willians, como requerimiento parcial para la obtención del Título de: **Licenciad (o/a) en Contabilidad y Auditoría.**

TUTORA

f. _____
CPA. Yong Amaya, Linda Evelyn, Ph. D

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Ing. Diez Farhat, Said Vicente, Ph. D

Guayaquil, a los 07 días del mes de febrero del año 2023.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen y López Castillo,
Andrew Willians

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación: **Propuesta metodológica para la aplicación de la NIC 36 en compañía de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil**, previa a la obtención del Título de: **Licenciad (o/a) en Contabilidad y Auditoría**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 07 días del mes de febrero del año 2023

f. _____

Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen

f. _____

López Castillo, Andrew Willians



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

AUTORIZACIÓN

Nosotros, Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen y López Castillo,
Andrew Willians

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Propuesta metodológica para la aplicación de la NIC 36 en compañía de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 07 días del mes de febrero del año 2023

f. _____

Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen

f. _____

López Castillo, Andrew Willians

REPORTE URKUND

URKUND Abrir sesión

Documento [Nereyda Campozano y Andrew Lopez tesis 100% final.docx](#) (D157599536)

Presentado 2023-02-01 16:38 (-05:00)

Presentado por linda.yong@cu.ucsg.edu.ec

Recibido linda.yong.ucsg@analysis.urkund.com

Mensaje Tesis Final Campozano y López [Mostrar el mensaje completo](#)

2% de estas 41 páginas, se componen de texto presente en 2 fuentes.

Lista de fuentes	Bloques
Categoría	Enlace/nombre de archivo
>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D151572679
	http://200.24.193.135/bitstream/44000/2998/1/TM-ULVR-0103.pdf
	Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil / D47378720
	UNIVERSIDAD DE CUENCA / D16114860

0 Advertencias. Reiniciar Compartir

TUTORA



f. _____
CPA. Yong Amaya, Linda Evelyn, Ph. D

AGRADECIMIENTO

Agradezco en gran manera a quien ha forjado mi camino, y me ha permitido levantarme cada día, por darme salud y vida para llegar donde estoy, a Dios, mi maestro, mi ser de luz, mi dador de fortaleza para alcanzar mis objetivos.

Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen

A mis padres William López y Betsy Castillo junto con mi hermano Alexander, quienes han sido un pilar fundamental y de apoyo incondicional. Por siempre brindarme ideas para superarme y siempre dar lo mejor de mí en cada evento que se me ha presentado. Por todas esas personas que fueron mis amigos y que en el camino se fueron quedando atrás por circunstancias de la vida. Por toda mi familia de parte de mis padres que dieron sus conocimientos en esta etapa de mi vida.

López Castillo, Andrew Willians

DEDICATORIA

La presente tesis está dedicada a Dios, un día le hice la promesa y gracias a él he logrado cumplir mi meta, a mis padres Hugo y Carmen y mis hermanos Verónica, Mayra y Ronald por ser fuente de apoyo y aliento, a mi esposo Gustavo y mis bellos hijos Cristhian y Kristhy por su paciencia que cedieron su tiempo para que “mamá culmine sus estudios”. Ustedes son fuente principal de motivación.

Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen

Dedicó la presente tesis a mis padres William López y Betsy Castillo que sin importar cual sea el resultado me han brindado su amor y confianza para lograr todo lo que me he propuesto en mi vida.

Mi hermano Alexander que siempre está en las buenas en cada momento de la vida.

López Castillo, Andrew Willians



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ing. Said Vicente, Diez Farhat Ph. D.
DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Ing. Mendoza Villavicencio, Christian Ronny, MSc
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

CPA. Salazar Torres, Patricia María, MSc
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

CALIFICACIÓN

f. _____

CPA. Yong Amaya, Linda Evelyn, Ph. D

TUTORA

Índice general

Resumen	XVII
Introducción	2
Contextualización del Problema.....	5
Antecedentes del problema	5
Definición del Problema	10
Justificación de la Investigación	15
Objetivos	16
Objetivo general.....	16
Objetivos específicos.....	16
Preguntas de Investigación	16
Limitación	16
Delimitación.....	17
Capítulo 1: Fundamentación Teórica	18
Marco Teórico	18
Teoría Económica de la Regulación	18
Teoría de la valoración	21
Modelo de valoración de activos a través del arbitraje de precios.....	22
Teoría del valor individual	23
Marco Conceptual.	24
Contabilidad.....	24
Estados financieros	25
Identificación de los activos	28

Importe recuperable.....	28
Valor de uso.....	28
Medición de la pérdida por deterioro	28
Identificación de un activo que podría estar deteriorado	28
Transporte de Carga.....	30
Reversión de las pérdidas por deterioro	30
Aspectos tributarios en el deterioro del valor	30
Cadena logística	31
Valor razonable.....	32
Flujo de caja	32
Estado de resultados	33
Ingresos.....	33
Plusvalía	34
Tasa de descuento	34
Marco Referencial	35
Marco legal.....	40
Ley de Compañías.....	40
Ley de Régimen Tributario Interno	40
Ley de tránsito y transporte terrestre	42
Norma Internacional de Contabilidad.....	43
Operacionalización de variables.....	51
Validación del instrumento de investigación	55
Capítulo 2: Marco Metodológico	45

Diseño de investigación	45
No experimental.....	45
Tipo de investigación.....	45
Concluyente descriptiva.....	45
Enfoques de investigación.....	46
Fuentes de información	47
Tipos de datos.....	47
Población.....	48
Muestra	48
Técnicas de recolección de datos	49
Análisis de datos	50
Validación de instrumentos	50
Estrategia de levantamiento de información	50
Capítulo 3: Análisis de resultados.....	56
Resultados cuantitativos	56
Matriz de hallazgos	51
Conclusión de resultados cualitativos	53
Ejemplos prácticos	60
Practica #1	60
Practica #2.....	63
Practica #3.....	68
Propuesta metodológica.....	71
Etapa 1: Plan de capacitación	71

Etapa 2: Plan de implementación	72
Conclusiones	77
Recomendaciones	78
Referencias.....	79
Apéndices	84
<i>Apéndice A Preguntas de encuestas</i>	84
<i>Apéndice B Preguntas de entrevista</i>	85
<i>Apéndice C Respuestas y análisis de información de las entrevistas</i>	86
Primera Entrevista a Experto en Inventario	86
Segunda Entrevista a Experto en Auditoría Externa.....	87
Tercera Entrevista a Experto en Costos	88
Cuarta Entrevista a Experto en Consultor Contable Tributario	89
Quinta Entrevista a Experto en Socio de Compañía de Transporte de Carga pesada	90

Índice de Tablas

Tabla 1 <i>Matriz de hallazgo</i>	51
Tabla 2 <i>Operacionalización de variables</i>	54
Tabla 3 <i>Alfa de Cronbach</i>	55
Tabla 4 <i>Cálculo Alfa de Cronbach</i>	55
Tabla 5 <i>Valor en libros</i>	61
Tabla 6 <i>Registro contable</i>	62
Tabla 7 <i>Estado de resultados</i>	63
Tabla 8 <i>Valor razonable ejercicio 2</i>	64
Tabla 9 <i>Flujo de efectivo ejercicio 2</i>	65
Tabla 10 <i>Importe recuperable ejercicio 2</i>	66
Tabla 11 <i>Valor de deterioro ejercicio 2</i>	66
Tabla 12 <i>Valore en libros ejercicio 3</i>	68
Tabla 13 <i>Valore razonable ejercicio 3</i>	68
Tabla 14 <i>Valor en uso ejercicio 3</i>	69
Tabla 15 <i>Importe recuperable ejercicio 3</i>	69
Tabla 16 <i>Deterioro ejercicio 3</i>	70
Tabla 17 <i>Estado de resultados ejercicio 3</i>	70

Índice de Figuras

Figura 1 <i>Participación de Empresas Dedicadas a Transporte de Carga Pesada</i>	3
Figura 2 <i>Variación de los impuestos del sector</i>	4
Figura 3 <i>Tipos de transporte de carga pesada</i>	9
Figura 4 <i>Agrupaciones</i>	11
Figura 5 <i>Aporte del sector de transporte en ingresos</i>	13
Figura 6 <i>Distribución de la industria de transporte</i>	14
Figura 7 <i>Jerarquía de la contabilidad</i>	24
Figura 8 <i>Composición de estados financieros</i>	26
Figura 9 <i>Pregunta 1</i>	56
Figura 10 <i>Pregunta 2</i>	57
Figura 11 <i>Pregunta 3</i>	57
Figura 12 <i>Pregunta 4</i>	58
Figura 13 <i>Pregunta 5</i>	59
Figura 14 <i>Pregunta 6</i>	59

Lista de Apéndices

<i>Apéndice A Preguntas de encuestas.....</i>	84
<i>Apéndice B Preguntas de entrevista.....</i>	85
<i>Apéndice C Respuestas y análisis de información de las entrevistas.....</i>	86

Resumen

El objetivo del presente trabajo de titulación parte de los desafíos que en los últimos años se ha presentado inconvenientes en la evaluación de los activos en cuanto a su deterioro en el sector de transporte de carga pesada.

A partir de ello la metodología presentada se encuentra bajo un enfoque de investigación mixto, donde existen datos cualitativos y cuantitativos, el estudio se fundamentó en la recolección de datos mediante entrevistas y encuestas a profesionales del departamento contable de las compañías de transporte pesado. Por otro lado, en relación con el alcance del estudio, éste se centra en un nivel exploratorio pues el tema planteado es poco estudiado, asimismo a nivel explicativo. En cuanto se refiere a la población con la cual se trabajó se tomó como fuente de estudio 180 empresas de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, considerando una muestra aleatoria simple para las encuestas y como segunda muestra a cinco expertos en el sector del transporte de carga.

Los resultados de las investigaciones han mostrado que los profesionales del departamento contable de las compañías de transporte pesado no han recibido la capacitación suficiente, por ende, su conocimiento en cuanto a los procedimientos para la aplicación de las nuevas normas contables es muy básico, por esta razón se presentará una guía técnica metodológica, amortizando los procedimientos a seguir, y que simplifiquen la aplicación de la NIC 36 en las empresas que prestan servicios de transporte.

Palabras claves: NIC 36, deterioro, evaluación de activos, normas contables, compañías de transporte pesado

ABSTRACT

The objective of this titling work is based on the challenges that in recent years have presented drawbacks in the assessment of assets in terms of their deterioration in the heavy-duty transport sector. From this the methodology presented is under a mixed research approach, where qualitative and quantitative data exist, The study was based on the collection of data through interviews and surveys of professionals from the accounting department of heavy transport companies. On the other hand, in relation to the scope of the study, it focuses on an exploratory level because the topic raised is little studied, also at the explanatory level. As far as the population with which it worked was taken as a source of study 180 companies of transport of heavy load of the city of Guayaquil, considering a simple random sample for surveys and as a second sample five experts in the freight transport sector.

The results of the investigations have shown that the professionals of the accounting department of the heavy transport companies have not received sufficient training, therefore, their knowledge of the procedures for applying the new accounting standards is very basic, for this reason a methodological technical guide will be presented, amortizing the procedures to be followed, and to simplify the application of IAS 36 to undertakings providing transport services.

Keywords: IAS 36, impairment, asset valuation, accounting standards, heavy transport companies

Introducción

En los últimos años, la economía y el comercio internacional del Ecuador han registrado un importante crecimiento. El desarrollo del sector del transporte pesado, apoyado en tecnología por medio de sistemas de seguimiento, fue la piedra angular para continuar con el crecimiento de la economía del Ecuador. También con la globalización, la apertura comercial de nuevos mercados y el desarrollo tecnológico, la logística enfocada al sector del transporte pesado ha cobrado gran importancia por su importante aporte a la competitividad y desarrollo de los países. La industria del transporte de carga pesada del país mueve más del 70% del comercio internacional que llega a las terminales portuarias, típicamente moviendo miles de contenedores y carga cada día (Alfaro, 2014).

Con la aparición de nuevas tecnologías y sistemas organizacionales, la industria del transporte ha experimentado modificaciones importantes que le han ayudado a mantener un crecimiento significativo en los últimos años. El factor tecnológico es el principal aliado en el desarrollo de las empresas que brindan hoy servicios de carga a través de la implementación de sistemas de control y seguimiento y normas de seguridad. Gracias a estos factores, el sector del transporte terrestre pesado ha podido mantener una ventaja competitiva y generar valor agregado más seguro y confiable, lo que repercute en el desarrollo económico y comercial del Ecuador (Alfaro, 2014).

Cabe recalcar que el sector del transporte de carga pesada es particularmente interesante por su papel estratégico en el desarrollo industrial del país; ya que se integra con otros sectores económicos, genera empleos y genera demanda de los recursos productivos del país. También es un área de procesos complejos con intensa competencia y se ha visto afectada por efectos negativos en los últimos años fundamentalmente por crisis internacionales. De igual forma, las empresas del sector de transportación suelen estar integradas verticalmente para mejorar su competitividad y por

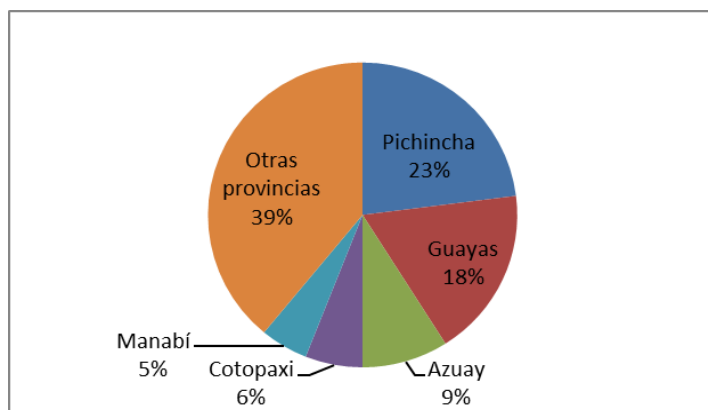
ello requieren grandes inversiones en activos fijos (Injante & Necochea, 2022).

Además, la mayor cantidad de empresas dedicadas al transporte de carga pesada se encuentran en las provincias de Pichincha y Guayas con 23 y 18% de participación respectivamente. Seguido por un 9% que se ubican en Azuay, 6% en Cotopaxi, 5% en Manabí y el restante 39% pertenece a otras provincias del país; tal como se muestra en la figura 1.

Participación de empresas dedicadas a transporte de carga pesada

Figura 1

Participación de Empresas Dedicadas a Transporte de Carga Pesada



Nota. Tomado de *Transporte de carga por carretera*, Corporación Financiera Nacional, 2021, Corporación Financiera Nacional.

Por otro lado, las Normas Internacionales de Información Financiera son los estándares que rigen la contabilidad a nivel internacional por medio de la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad; las cuales presentan los requerimientos para el, reconocimiento y medición a revelar acerca de las actividades económicas que realizan las empresas y son reflejadas en los estados financieros. Las NIC 36 se emplean porque el valor que se presenta de un activo en la contabilidad de una empresa debe representar su capacidad para proporcionar rendimiento durante toda su vida útil, pero si dicho activo se ha deteriorado entonces su valor debe ser descontado de la

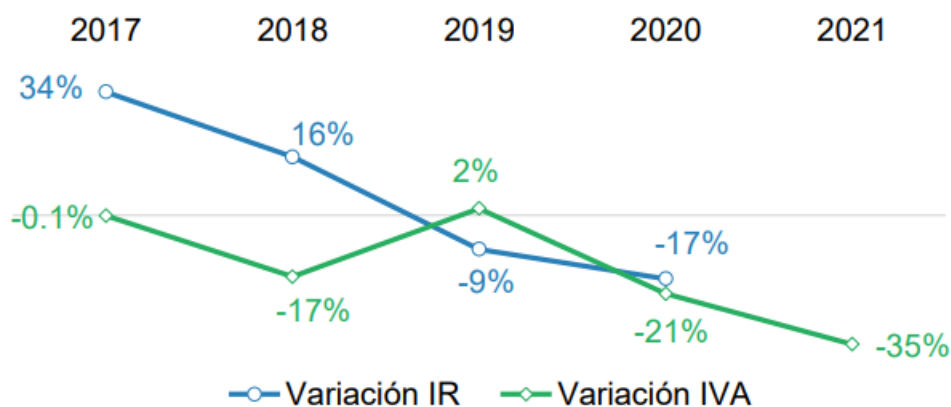
inversión inicial hasta su importe recuperable (Deloitte Global Services Limited, 2017).

En Ecuador se debe exigir a las empresas que si al realizar una valuación de sus activos, de acuerdo con la norma en cada período sobre el que se informa, existiesen indicios de deterioro de algún activo, ésta debe estimar el monto recuperable; para determinar si ha disminuido o no su valor. El resultado de la disminución del valor del inmueble dado por la citada tasación depende solamente del grado de conocimiento de la norma contable del responsable, sin olvidar la información utilizada durante la evaluación (Injante & Necochea, 2022).

También en Ecuador, en la figura 2 se observa que, durante el año 2020, el impuesto recaudado del sector de transporte de carga pesada se redujo en 17% con relación al 2019; así mismo en 2019 también disminuyó en 9% con relación al año anterior. Por otro lado, en el año 2020 el impuesto al valor agregado disminuyó en 21% en relación con el 2019 después de haber tenido un crecimiento del 2% el año anterior. Es decir, la recaudación de impuestos durante los últimos años ha sido irregular; valor que debe considerarse porque las empresas de este sector podrían realizar contribuciones sin considerar el deterioro de determinados activos.

Figura 2

Variación de los impuestos del sector



Nota. Tomado de *Transporte de carga por carretera*, Corporación Financiera Nacional, 2021, Corporación Financiera Nacional.

Es necesario mencionar que el enfoque del presente estudio se basa en evaluar la situación actual de las empresas de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil en relación con la aplicación de la NIC 36. Por ello, la investigación ha sido estructurada de la siguiente manera: iniciará con una sección introductoria conformada por la contextualización del problema, justificación, objetivos, preguntas de investigación, limitación y delimitación. Posteriormente se desarrollará el capítulo uno basado en la fundamentación teórica con el marco teórico, referencial, conceptual y legal.

Luego se presentará la metodología de la investigación compuesta por el diseño de investigación, enfoque y tipo de investigación, junto con la fuente de información, población, técnicas de recolección de datos y el análisis de estos. Finalmente, se desarrollará el último capítulo conformado por la propuesta metodológica, conclusiones y recomendaciones del estudio.

Contextualización del Problema

Antecedentes del problema

Los cambios económicos acelerados y la globalización crearon la necesidad de implementar una norma para el manejo de la información contable de las empresas, por ello el Comité de Normas Contables Universales fue el organismo encargado de la elaboración de las normas internacionales de contabilidad (NIC) en 1973, las mismas que fueron desarrolladas con el propósito de ser la base para la aplicación de la contabilidad en todo el mundo (Novillo & Torres, 2021).

Posteriormente, en 1988, junto con la Academia Universal de Valores, se firmó un convenio entre los países pertenecientes al comité, cuyo objeto era aplicar principios contables al mercado de valores de cada país. En 1998 se inició la armonización de los principios contables, especialmente en la Unión Europea; El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB)

se hizo cargo de la aplicación de las normas en 2001. Desde entonces, el uso de las NIIF ha sido aceptado en todo el mundo (Novillo & Torres, 2021).

En Ecuador, los estados financieros se desarrollan y presentan a varios usuarios fuera de la empresa. Si bien este estado financiero puede parecer similar a los estados financieros de otros países, existen diferencias, probablemente ocasionadas por muchas condiciones sociales, económicas y legales diferentes, así como por factores locales basados en las necesidades de los diversos usuarios de los estados financieros (Ferrer, 2013).

En base a diversas circunstancias, las empresas se han visto en la necesidad de implementar diferentes definiciones de los elementos de los estados financieros como capital, gastos, activos, ingresos y pasivos. El alcance de las cuentas anuales y las explicaciones dadas a las mismas tuvieron el correspondiente efecto (Ferrer, 2013).

En Ecuador, el Instituto de Investigaciones Contables de la Federación Nacional de Contadores Públicos trata de eliminar, en lo posible, las desigualdades en de amortizar y homogeneizar las normas, elementos y procedimientos contables relacionados con la preparación y presentación de estados financieros. Además, mediante el esfuerzo conjunto del Instituto de Estudios Contables del Ecuador (IICE) y su comité de opinión, el cual estaba integrado por representantes de firmas internacionales de auditoría y autoridades de control de la época, se decidió publicar el primer grupo contable ecuatoriano por medio de la Federación Nacional de Auditores (Ferrer, 2013).

El 21 de agosto de 2006, el Consejo de Supervisión de Sociedades emitió la Resolución N° 06.Q.ICI.00 publicada en el registro oficial. El Reglamento N° 348 emitido el 4 de septiembre de 2006 adopta las normas internacionales sobre información financiera de las NIIF y establece que su aplicación es obligatoria para las empresas bajo su control y supervisión al registrar, preparar y enviar estados financieros. El Consejo de Vigilancia, el 20 de noviembre de 2008 mediante Resolución N° 08.G.DSC.010, resolvió

aprobar el cronograma de implementación obligatoria de las NIIF; el cual dispuso que la misma deberá ser implementada por las empresas reguladas por la bolsa de valores y las empresas que contaron con auditorías externas hasta el año 2010, empresas cuyo volumen total de balance superó los 4 millones en activos totales hasta 2011 (Ferrer, 2013).

En cuanto a la Norma Internacional de Contabilidad 36 (NIC 36), la Junta del IASC aprobó su creación en abril de 1998, que entró en vigencia para los años fiscales que comiencen a partir del 1 de julio de 1999. Desde entonces ha sufrido cambios menores como resultado de la coordinación, en las secciones de activos inmateriales como NIC 38, combinaciones de negocios como la NIC 22, inmuebles de inversión como NIC 40 y agricultura, NIC 41. La última versión de la NIC 36 es la contenida en el Reglamento fue en el año 2004, que contiene algunas modificaciones a la norma anterior NIC 36 publicada en el Reglamento en el año 2003 (Cañadas & Rojo, 2006).

Con el paso del tiempo, el transporte de mercancías se ha transformado en una actividad muy significativa para los usuarios de la ciudad de Guayaquil, quienes necesitan trasladar sus mercancías y así promover su desarrollo económico. Debido a la globalización y la competencia, es necesario prepararse para afrontar los grandes desafíos del sector del transporte, buscando nuevas fuentes de trabajo para conseguir un control y una gestión eficaces en este campo (Cadme & Machuca, 2015).

De hecho, el flete es actualmente una industria subutilizada en el país; para mejorar esta área, es necesario realizar un análisis del daño de activos para calcular la eficacia, eficiencia y economía de procesos en este sector del transporte (Cadme & Machuca, 2015).

Ecuador cuenta con una importante infraestructura vial compuesta por 3.197 kilómetros de carreteras, de las cuales el 51% se concentran en la región Sierra, el 38% en la costa y el 11% restante en la región oriental e insular. En los últimos años, el país ha creado varias políticas públicas para acelerar la transformación de la matriz productiva, lo que representa una





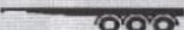

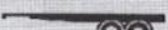



transición de un modelo de desarrollo económico que se enfoca en un modelo primario exportador (productores de materias primas y exportadores) que contempla la manufactura diversificada de valor agregado y la prestación de servicios basada en la economía enfocada en el conocimiento y la biodiversidad (Aulestia, 2019).

En el proceso de transformación de la matriz productiva, el sector transporte es tratado como un área prioritaria de 1 sector estratégico, lo que posibilita el logro de las metas de implementación de la matriz productiva y de promoción de exportaciones antes mencionada de los bienes no tradicionales con valor agregado y de intensidad tecnológica. El transporte de mercancías pesadas por carretera ha adquirido en la actualidad una nueva dimensión y significado, lo que le ha permitido integrarse estrechamente a la economía nacional, lo cual ha generado un movimiento a través del transporte industrial, agrícola, de importación, construcción y combustibles, convirtiéndolos en los más importantes centros productivos. De hecho, la mayoría de los envíos internacionales (largo recorrido) se mueven en el tipo remolque, que consta de un remolque y un contenedor (Aulestia, 2019).

Entre los tipos de transporte de carga pesada se encuentran: el tracto de camión de dos ejes, el tracto de camión de tres ejes, semirremolque de tres ejes, semirremolque de dos ejes y el semirremolque de un eje (Aulestia, 2019).

Figura 3

Tipos de transporte de carga pesada

DESCRIPCIÓN		
		TRACTO CAMIÓN DE 2 EJES
		TRACTO CAMIÓN DE 3 EJES
		SEMIREMOLQUE DE 3 EJES
		SEMIREMOLQUE DE 2 EJES
		SEMIREMOLQUE DE 1 EJE

Nota. Tomado de *Gestión financiera en las empresas ecuatorianas del sector de servicios de transporte pesado de carga por carretera del cantón Quito*, Aulestia, 2019, Universidad Andina Simón Bolívar.

En el presente estudio se realizará un análisis de la aplicación de la NIC 36 en las cuentas contables de las empresas de transporte de carga pesada ubicadas en la ciudad de Guayaquil en la parroquia Ximena. Ya que debería ser necesario que estas empresas realicen una evaluación de estos activos en cada período de reporte de acuerdo con la norma, y si existen indicios de deterioro de algún activo, la empresa debe evaluar el monto recuperable del mismo para determinar si su valor ha disminuido o no.

El resultado de la disminución del valor del activo dado por dicha evaluación depende únicamente del conocimiento de la norma contable con la que cuenta el responsable; sin dejar de ignorar los datos utilizados en la evaluación. Sin embargo, durante los últimos años, a pesar de la exigencia en su aplicación desde el año 2008, existe una falta de conocimiento por parte de los profesionales; ocasionando que la información presentada no sea

razonada de forma apropiada porque no sustenta las transacciones de forma transparente con los valores reales de deterioro de los activos.

Definición del Problema

Las compañías de transporte de carga pesada al nivel país representa un rubro importante en cuanto a los ingresos existen compañías de servicios de transporte de carga pesada legales que pertenece a cooperativas, asociaciones, sin embargo, no podemos dejar de lado a un cuantioso grupo de choferes informales que de manera independiente realizan esta labor, que por falta de recursos económicos y/o procedimientos no buscan formalizarse siendo dicha labor para muchas familias, el sustento de sus hogares (Ekos negocios, 2018).

El transporte de carga pesada proporciona una economía dinámica y es vital su importancia para el crecimiento de un país, de acuerdo con la Asamblea Constituyente (2016) en el artículo 46 indica:

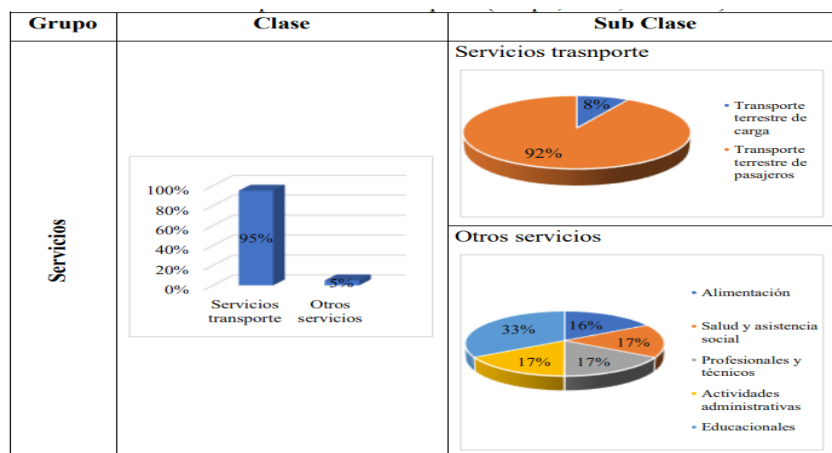
El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. (p. 15).

Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Según la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, las empresas pueden ser agrupaciones y clases, considerando esta peculiaridad, cabe señalar que en el grupo "Servicios" la categoría "compañías de transporte" representa un total de 93% de su grupo, y aquí las subcategorías "transporte terrestre de pasajeros" conforman el 92 por ciento y la participación del "transporte terrestre" es del 8 por ciento (Sánchez, 2019).

Figura 4

Agrupaciones



Nota. Tomado de *Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua*, Sánchez, 2019, Universidad Técnica de Ambato.

El presente estudio tiene la finalidad analizar la NIC 36 en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil. Cabe mencionar que esta NIC se refieren al deterioro del valor de los activos, la cual fue emitida en junio de 1998, y debe ser aplicada para la adquisición de activos intangibles y plusvalía gracias a negociaciones realizadas desde el 2004; así como a todos los activos obtenidos de manera anual desde el 2004 (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Las empresas de transporte pesado han visto algunas deficiencias en la redistribución de sus ingresos en los últimos años. La situación se debe a las siguientes causas y consecuencias: Una de las principales causas del surgimiento del problema antes mencionado es la incorrecta definición de los costos de operación de los transportes que tienen de las distintas empresas que operan en la región (Sánchez, 2019).

Porque es claro que si los costos no corresponden a información cercana a la realidad, esto traerá varios problemas, tales como desacuerdos y, por lo tanto, pérdida de socios, partiendo de que los costos no están definidos por la realidad de las empresas; es decir, la informalidad prevalece en el campo, es obvio que la toma de decisiones es inadecuada porque falta información veraz y confiable, y puede ser una herramienta inútil para sacar una conclusión importante que se podría tomar en un momento dado (Sánchez, 2019).

Esta situación conduce a un endeudamiento financiero excesivo; es decir, uso insuficiente del capital de trabajo; considerando que muchas de las empresas cuentan con un importante capital de trabajo, lo que provoca que sus administradores tengan una percepción equivocada de solvencia suficiente para obtener varias deudas, sin percatarse que entre más bonos tenga, los terceros reducirán significativamente su capacidad para cubrir esas obligaciones a tiempo, porque no toman en cuenta el factor cambiante que sin duda toda economía sufre día a día (Sánchez, 2019).

Del mismo modo, otra de las razones del surgimiento del problema es la insuficiente política logística, que crea un marco general que cristaliza y combina varios conceptos clave relacionados con el transporte y en especial con los servicios de logística y movilidad, situación que tiene un impacto significativo en la rentabilidad de las instituciones, dando como resultado que los beneficios de la actividad no son los esperados por esas comunidades (Benitez, Garcés, & Gil, 2015).

Por otro lado, los vehículos pesados, si bien tienen una larga historia, aún se manejan de manera rudimentaria y empírica, lo que conlleva a varias consecuencias negativas no solo para cada individuo, sino para la industria en general (Sánchez, 2019).

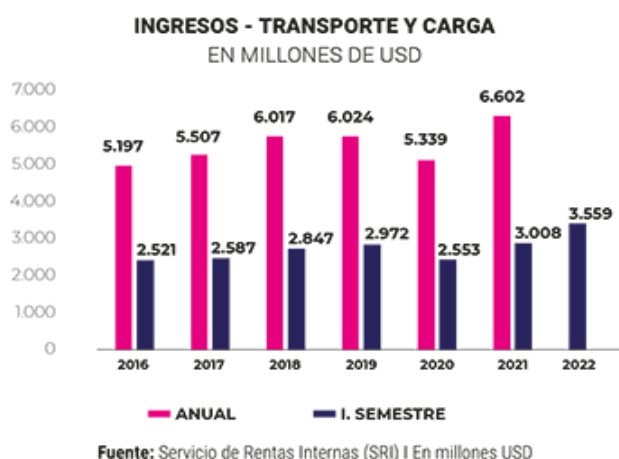
Según el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), el sector transporte y almacenamiento representa el 5,3 por ciento del empleo total a junio de 2022, donde el 38,2 por ciento del empleo total corresponde al

empleo adecuado, lo que indica que casi cuatro de cada diez trabajadores en el sector están en pleno empleo, mientras que 3 de cada 10 lo tienen a nivel general (Ekos negocios, 2018).

En 2021, como se observa en la figura 5 los ingresos del sector transporte y automotriz aumentaron 23,6% con respecto a 2020 y alcanzaron los \$6.602 millones, reflejando un año favorable para la industria, que mantendrá una variación de 18,3% en el primer semestre de 2022.

Figura 5

Aporte del sector de transporte en ingresos

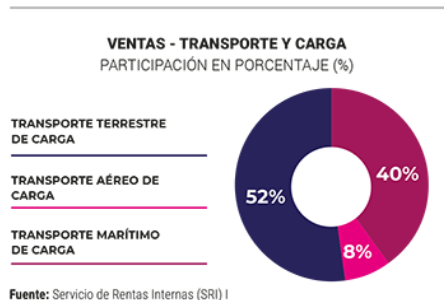


Nota. Tomado de *Sector transporte: Perspectivas económicas 2021-2022*, Ekos negocios, 2022, Ekos.

Como se aprecia en la figura 6, en cuanto a la distribución de la industria del transporte y carga por aire, mar y tierra, este último representó el 52% de los ingresos totales del primer semestre de 2022, seguido del transporte marítimo con un 40% y finalmente el transporte aéreo con un 8%.

Figura 6

Distribución de la industria de transporte



Nota. Tomado de *Sector transporte: Perspectivas económicas 2021-2022*, Ekos negocios, 2022, Ekos.

Cuando se trata de las empresas de transporte de carga, la falta de capacitación en la aplicación de la NIC 36 da como resultado que la información no esté debidamente comprobada. Así mismo, la falta de experiencia en la aplicación de normas contables genera desconfianza entre los clientes internacionales cuando examinan los estados financieros. Debido a la falta de control gubernamental en la aplicación de las NIC 36, las empresas reportan valores irreales en el patrimonio al momento de valorar activos y pasivos, por lo cual, los estados financieros no reflejan la confiabilidad del método de contabilizar las transacciones (Arias, 2019).

Por esa razón, la problemática de esta investigación se ha basado en las falencias en la aplicación de las NIC 36 en las empresas de transporte de carga pesadas, las cuales durante los últimos años han presentado inconvenientes en la evaluación de los activos; ya que no se han presentado los valores completos de deterioro de algún activo durante cada periodo de cierre.

Otro inconveniente es la falta de profesionales capacitados acerca de la manera correcta de aplicar la NIC 36, cuando se consolida la información solicitada. Además, debido a la falta de conocimiento acerca de esta

normativa, ocurre un desajuste en el pago de los impuestos; porque el valor registrado en los estados financieros se presenta superior al importe recuperable. Por ello, es fundamental considerar que la NIC 36 solamente se trata sobre el deterioro de activos, considerando el valor neto o de uso (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022); dejando a un lado el valor de desgaste, definido como depreciación.

Justificación de la Investigación

El presente trabajo de titulación es realizado dado que puede generar un beneficio a las compañías de transporte de carga de pesada, ya que la aplicación de la norma contable puede derivar a realizar acciones adecuadas para implementarlas.

En el ámbito del transporte comercial de carga pesada y demás sectores económicos, tendrán un análisis sobre la NIC 36, una propuesta metodológica que servirá como guía, ya que el presente trabajo consta con diferentes pasos detallados para su debida aplicación.

En el ámbito educativo, los estudiantes de la carrera de contabilidad y auditoría y administración podrán conocer la aplicación de la NIC 36, tendrán un documento de consulta para la adecuada contabilización, registro e identificación, que servirán para futuras investigaciones. Además, el caso desarrollado en el presente trabajo tiene como un fin de ayudar a la aplicación de la norma sobre diversas definiciones que conlleva el deterioro del valor de los activos.

En el ámbito social, el proyecto ayudará a las empresas de transporte de carga pesada, ubicadas en la ciudad de Guayaquil parroquia Ximena, a reconocer el valor de los activos que presentan deterioros, reconsiderar su utilización en la empresa y de esa manera disminuir su impacto al medio ambiente, ya que estos activos deteriorados como camiones, remolques, volquetas, tanques, etc.; al presentar fallas en su funcionamiento, incrementan la contaminación al medio ambiente.

Objetivos

Objetivo general.

Proponer una metodología para la aplicación de la NIC 36 en las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil

Objetivos específicos.

- Analizar las bases teóricas y normativas que se debe considerar en la propuesta metodológica en las compañías de transporte de carga pesada mediante la revisión bibliográfica para la aplicación en las compañías de transporte de carga pesada.
- Identificar el alcance del deterioro de los activos bajo la NIC 36 en la contabilidad de las compañías de transporte de carga pesada, por medio de las encuestas y entrevistas realizadas a miembros del sector.
- Presentar una propuesta metodológica para la aplicación de los principios de deterioro de activos bajo la NIC 36 para las compañías de transporte de carga pesada, por medio de los resultados de la investigación.

Preguntas de Investigación

- ¿Cuáles son las bases teóricas y normativas que se debe considerar en la propuesta metodológica para la aplicación en las compañías de transporte de carga pesada?
- ¿Cómo afecta el deterioro de los activos bajo la aplicación de las NIC 36 en las compañías de transporte de carga pesada de la parroquia Ximena de la ciudad de Guayaquil?
- ¿De qué manera se desarrollará la propuesta metodológica para la aplicación de las NIC36 en las compañías de transporte de carga pesada?

Limitación

La principal limitación es la falta de predisposición por parte de los colaboradores de las empresas de transporte de carga pesada de esta parroquia Ximena que proporcionara información considerada como

confidencial. Otra limitación de esta investigación es la existencia del portal de información proporcionada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros; en la cual se publican los estados financieros de las empresas en estudio. Sin embargo, dicha información es presentada de manera limitada.

Delimitación

El presente trabajo se delimita en la ciudad de Guayaquil en la parroquia Ximena, donde la población serán las empresas de transporte de carga pesada ubicadas en dicha parroquia. Para la realización de este estudio se analizarán las cuentas de activos de las empresas de transporte de carga pesada entre ellos inventarios y maquinarias, que cuentan con deterioro durante el desarrollo de las actividades de la empresa.

Campo: Contabilidad

Geografía: Guayaquil, parroquia Ximena

Sector: Transporte de carga pesada

Año: 2022

Capítulo 1: Fundamentación Teórica

Marco Teórico

Teoría Económica de la Regulación

El modelo de Stigler dice que el propósito de la regulación es descubrir por qué la industria buscó el apoyo del estado para lograr sus objetivos y cómo el estado manipula el negocio para objetivos privados, por lo que encuentra que el negocio busca el poder del Estado para conseguir beneficios o para reducir la compensación a través de las siguientes actividades: subsidios directos, gestión de ingresos, mecanismos de sustitución y aplicación de precios administrativos (Stigler, 1990).

La tarea básica de la teoría económica de la regulación consiste en detallar quienes serán beneficiarios y quienes se encargarán de regular el mercado, la manera de regulación que se empleará y los efectos que tendrán las mismas sobre asignación de mercado (Stigler, 1990).

La intervención del Estado se produce en situaciones donde el mercado no proporciona el máximo bienestar social, es decir, cuando ocurren fallas de mercado que deben ser corregidas mediante regulaciones que evitan que se creen costos de transacción, cuando estas se aplican para encontrar soluciones (Jugacho & Paz, 2013). Además, la regulación es el resultado de las acciones de diversas instituciones para impedir que surjan contradicciones sociales, por lo que no debe ser eterna, sino que el estado y el mercado deben determinar las reglas que permitan la identificación de sujetos económicos y su participación en mercados, características de transacciones, precios e identificación del tipo de mercado (Jugacho & Paz, 2013).

Basado en un enfoque económico positivo, la regulación se basa en la existencia de perturbaciones del mercado. Las fallas ocurren cuando uno de los supuestos del modelo de competencia perfecta no se cumple.

Con esta conceptualización del problema, es lógico creer que el Estado tiene derecho a intervenir en el funcionamiento del mercado, si trata de solucionar

las fallas del mercado de tal manera que se restablezca el resultado de la competencia perfecta. Para determinar cuándo regular, utilizamos el enfoque propuesto por el Banco Mundial (1997), que asume una taxonomía para explicar cuándo y en qué medida un estado debe intervenir en las cláusulas de bienestar vistas en la sección anterior. . . o la intensidad de las operaciones mencionadas. Para responder a la pregunta de acceso regulatorio, también se desarrollará una descripción general de los instrumentos regulatorios y una prueba de interrupción del mercado para determinar si la regulación está justificada en términos de efectividad.

La idea general de esta teoría se centra en el hecho de que, suponiendo que no está regulado, el mercado actúa en base al movimiento de la oferta; un mercado competitivo ciertamente reflejará una situación de abundancia o escasez. Este último no sólo físicamente, sino además como el contraste entre el precio de mercado prevaleciente y la habilidad a pagar del comprador. Así, cuando el mercado no está regulado, los precios pueden adaptarse a las condiciones establecidas por vendedores y compradores a través del intercambio libre y voluntario (Hirshleifer, 1980).

Por otro lado, el problema es que las entidades que no participan en el mercado toman decisiones en nombre de las que sí lo hacen, y en la práctica encuentran formas adecuadas de satisfacer sus necesidades. Si el gobierno toma esta postura, se centra en el argumento principal de la economía: la selección entre opciones diferentes (Sarmiento, 2009).

Sin embargo, dado que el propósito de esta acción regulatoria es teóricamente restaurar el equilibrio del mercado para lograr la eficiencia, en la práctica existe un alto riesgo de que esto no sea posible, porque los gobiernos con intereses sectoriales especiales permiten que estas industrias empleen los factores de producción de forma ineficiente. Provocando en la mayoría de los casos capital el nivel de excedente porque utilizarían más factores de producción de los necesarios, lo cual significa más factores de producción y

un aumento en el nivel de precios que el consumidor debe pagar (Sarmiento, 2009).

La Teoría Económica de la Regulación basada en el equilibrio considera la posibilidad de aplicar una subasta a la regulación de los servicios públicos en general, concluyendo que se necesitan inversiones grandes en ciertos bienes duraderos y se implementan contratos debido a las condiciones tecnológicas y de mercado. Debido a la incertidumbre, la subasta de franquicias en la práctica requiere el desarrollo gradual de un sistema de gestión que difiere principalmente del nombre del acto de reemplazo, no de la categoría de equipo (Ministerio de Economía y Comercio, 2020).

El análisis de la teoría económica de la regulación debe ser ejecutado bajo dos perspectivas. Primero, se trata de un esfuerzo por acabar con la regulación pública de la economía. Así mismo, la validez de sus argumentos ocasionó un efecto dinámico en el análisis económico que debía afinar los fundamentos del decreto. Pero lo que es más importante, existieron algunos aspectos subdesarrollados de la toma de decisiones del gobierno y la necesidad de explorar nuevos mecanismos para promover la política pública (Ministerio de Economía y Comercio, 2020).

En una situación competitiva, el contexto cambia significativamente cuando el regulador se presenta ante el operador y las nuevas empresas crean inmediatamente una relación de conflicto con el operador dominante y una relación tensa con el regulador. Por otro lado, existe entre la empresa controladora y la reguladora, aunque de nueva creación, un vínculo histórico de conocimiento mutuo, a veces contradictorio, pero estrecho y tradicionalmente vinculado en torno a los objetivos de desarrollo del sector. En el pasado, los asuntos de política de competencia estaban, por definición, excluidos de la participación en el sector regulado. Con el establecimiento de la competencia, la autoridad responsable recibe una participación en el sector de infraestructura (Ministerio de Economía y Comercio, 2020).

Teoría de la valoración

Este análisis fue desarrollado por Dewey, el cual está muy cerca de la filosofía analítica y del nuevo empirismo, porque el objeto base de la reflexión es el inconveniente del significado, el problema de aquello que contiene la verdad, el problema del referente empírico acerca de las proposiciones. Aunque, en definitiva, Dewey sostiene que los valores son expresiones de interés que se relacionan con la experiencia humana, no con objetos independientes; rechazando la existencia de una meta metafísica o valor absoluto, e indica que su función es prescriptiva, normativa, no descriptiva, explicativa o predictiva. Además, atribuir valor a algo, no sólo valor moral sino de cualquier tipo, es una elección, una preferencia, que implica conocimiento sin poder decir que las proposiciones prescriptivas se derivan directamente de enunciados de hecho (Dewey, 1910).

El acto de valorar es un acto real, de base empírica, pero contiene una perspectiva que lo conecta tanto con el presente como con el futuro, lo real y lo deseado, tanto por la necesidad como por las posibilidades futuras. El acto de valorar se refiere no sólo a lo que es, sino también a la posibilidad de ponerlo de otra manera en base a los principios y proposiciones de valor por las que se expresa interés y verdadero deseo (Torre, 2018).

Además, la valoración surge como producción discursiva o desarrollo de afirmaciones, la valoración apunta a lo que está más allá de lo que existe, no apoyándose en nada más que en lo existente mismo, sino presuponiendo, exigiendo y defendiendo algo más que considera deseable. Por tanto, se puede reconocer una cierta visión utópica en Dewey; ya que el aprecio no se limita a los impulsos esenciales; y no están destinados al propósito humano (Torre, 2018).

Finalmente, la valoración implica captar tanto los rasgos esenciales y fundamentales de la experiencia como de las necesidades y requerimientos del sujeto individual o grupal. El propósito o meta de cada acción se refiere a la atribución de cierto valor o no valor a cierta posible experiencia futura, en

base a lo cual se toma una decisión de realizar u omitir ciertos cursos de acción. Y esta expectativa de valor, a su vez, proviene del conocimiento experiencial acumulado: después de obtener regularmente cierto resultado experiencial como resultado de ciertas acciones; es decir, del objetivo de una acción, que está etiquetada como valor, surge una expectativa que se basa en una creencia empírica que se justifica de manera inductiva a la luz de la experiencia (Sánchez, 2013).

Modelo de valoración de activos a través del arbitraje de precios.

Es un modelo de valoración de activos que establece que el rendimiento esperado de un activo es una función lineal de su riesgo sistemático medido por betas. Al igual que el CAPM, muestra que el único riesgo que el mercado está dispuesto a pagar es el sistemático porque puede eliminarse por medio de la diversificación. Este método se basa en el principio de arbitraje, utilizando un modelo multifactorial para obtenerlo (Álvarez & al, 2018).

Este modelo básicamente define que el riesgo depende de variables macroeconómicas que contribuyen con la explicación del comportamiento futuro de los inversionistas y así pueden crear una estrategia que protege contra el riesgo inmediato (Álvarez & al, 2018).

Según el modelo, los inversores esperan una recompensa por todos los factores que afectan sistemáticamente el rendimiento del activo en el que invierten sus fondos. Y la prima se puede estimar como la suma de la rentabilidad del riesgo sistemático aceptado del factor i , medida en relación con el factor con el valor beta del activo, y la forma en que los mercados financieros valoran el factor de riesgo, medida como la rentabilidad esperada del factor y la tasa libre de riesgo (Álvarez & al, 2018).

En el modelo antes mencionado, no se hacen suposiciones sobre la distribución de los rendimientos de los activos. Además, permite la influencia

de otros factores y es más fácil de extender a la siembra de varios períodos (Álvarez & al, 2018).

Teoría del valor individual

El valor en su sentido más amplio abarca toda la ciencia social. Es una cualidad que damos a las cosas, como el color, pero que en realidad existe como color sólo en nosotros, de una vida completamente subjetiva. Esta cualidad es peculiar de quienes creen conveniente representarlo grados, y subir y bajar esa escala sin cambiar mucho su carácter (Garrigue, 2009).

Los valores son el producto de la relación social de la subjetividad. Llama la atención que las muy diferentes percepciones subjetivas de los individuos puedan dar como resultado un producto estable, definido y con ciertas características. Sin embargo, esto no debe sorprender, porque también sucede en el campo de las opiniones individuales. Se puede combinar una amplia gama de opiniones individuales en un producto objetivo, que generalmente se llama opinión pública de la sociedad (Garrigue, 2009).

En otras palabras, la estructura de cambio de valor de un individuo refleja una estructura de valor circular, con valores conflictivos que cambian en la dirección opuesta (por ejemplo, si una persona califica un estímulo como valor más importante como la apertura al cambio, el mismo es probable que la persona reduzca la importancia que le da a la seguridad y los valores coincidentes se modifican en la misma dirección. Por otro lado, es probable que esta persona aumente la importancia del hedonismo y/o el autocontrol. Sin embargo, esto no es suficiente para confirmar que la estructura de las prioridades internas de valor de un individuo sea invertida en estas relaciones de oposición y compatibilidad (Machado, 2020).

Marco Conceptual.

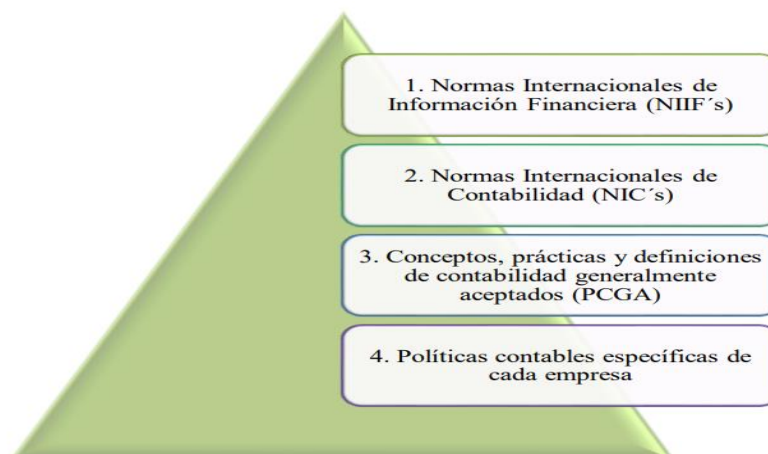
Contabilidad

La contabilidad es un sistema de información diseñado para brindar información a terceros relacionados con una empresa, como inversionistas o accionistas, para facilitar su toma de decisiones. Por otro lado, la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Comité Internacional de Contabilidad han establecido una base teórica que rige las actividades contables del mundo (Zapata, 2008).

De acuerdo con Zapata (2008) la jerarquía de la contabilidad se encuentra dividida en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas como NIIFs, las Normas Internacionales de Contabilidad denominadas NICS, los conceptos, prácticas y definiciones de contabilidad generalmente aceptado es definidos como PCGA y las políticas contables específicas que tenga cada empresa.

Figura 7

Jerarquía de la contabilidad



Nota. Tomado de *Contabilidad general*, Zapata, 2008, McGraw-Hill Interamericana Editores.

Estados financieros

Los estados financieros se emplean para tomar decisiones de inversión y crédito. Entre sus funciones se encuentran: evalúa la gestión, solvencia y liquidez de la empresa y su calidad para captar fondos, conocer el origen y características de los recursos para evaluar la capacidad y el crecimiento económico, elaborar una evaluación de los resultados económicos de la administración en términos de rentabilidad, orden, recaudación y potencial de crecimiento (Rojas, 2020).

Las características del informe contable anual son las siguientes: comprensibilidad porque facilita la comprensión sin dificultad de los aspectos más importantes del informe contable anual, incluso para personas sin cultura contable.

Importancia, ya que, la información debe permitir que las personas perciban los datos como más importantes para la toma de decisiones. Comparabilidad porque las cifras están expresadas en moneda del mismo poder adquisitivo según el método de continuidad. Las cifras deben ser bastante fiables y razonables (Rojas, 2020).

Figura 8

Composición de estados financieros

Balance de Situación Financiera o Balance General	<ul style="list-style-type: none">• Proporciona información sobre los recursos económicos que controla la empresa, los derechos de acreedores y cambios que se producen en éstos. Con esta información, se puede ver un momento dado, la <i>situación financiera</i> de la empresa.
Estado de Resultados Integrales	<ul style="list-style-type: none">• La cifra del resultado es usada como una medida del <i>desempeño financiero</i> en la empresa, en particular sobre su <i>rendimiento</i>.
Estado de Cambios en el Patrimonio	<ul style="list-style-type: none">• Permite conocer el movimiento de los rubros que pertenecen a los dueños o accionistas de la empresa, reflejados en las cuentas patrimoniales.
Estado de Flujos de Efectivo	<ul style="list-style-type: none">• Sumistra las bases para la evaluación de la capacidad que la empresa tiene para generar efectivo, así como también el de evaluar sus actividades de operación, financiamiento e inversión.
Notas a los estados financieros	<ul style="list-style-type: none">• Sirven para detallar los rubros incluidos en los diferentes estados financieros.

Nota. Tomado de *Gestión financiera en las empresas ecuatorianas del sector de servicios de transporte pesado de carga por carretera del cantón Quito*, Aulestia, 2019, Universidad Andina Simón Bolívar.

El estado de origen y uso de recursos o balance general es un estado financiero que se basa en presentar los recursos que tiene una empresa para cumplir con sus objetivos (activos) y las fuentes de financiamiento internas o externas de estos recursos (pasivos más patrimonio), hasta un periodo determinado (Medina, 2013).

Del análisis e interpretación es posible conocer, entre otras cosas, la situación económica y financiera, rentabilidad y la solvencia de la empresa. A su vez, en los mismos informes, muestra la información que se requiere para la toma de decisiones en el ámbito financiero y de inversión. Esta afirmación

incluye ambos aspectos en un mismo informe, porque parte de la idea de que los recursos de que dispone la empresa deben corresponder directamente a las fuentes requeridas para obtener dichos recursos. Su preparación sigue la ecuación contable de que un activo es igual a la suma de los pasivos y el capital, es decir es estático porque su contenido de información hace referencia a una fecha específica cuando el índice refleja sus recursos, pasivos y activos correctamente valorados en dinero (Medina, 2013).

En la contabilidad se encuentra una de las cuentas principales que son los activos, los cuales son definidos como aquellos que forman parte de los estados financieros que no están definidos por la ley del impuesto sobre la renta, sino por la doctrina y la jurisprudencia contable, definidos como un elemento que una empresa vigila para recibir beneficios en el futuro en base a eventos pasados. Estos activos son recursos que tiene una empresa para sus operaciones y deben ser administrados durante su existencia a través del control interno de la organización, y si efectivamente se implementa, mostrará totales confiables en la gestión contable y financiera (Cubas, 2019).

Los activos forman parte de la presentación detallada de la situación financiera necesaria para la consolidación de la organización, así como el desempeño financiero de la entidad objeto de estudio. Cabe mencionar que ellos forman parte del estado financiero y la correcta aplicación es necesaria para la revalorización de los activos, porque afecta positivamente el balance y aumenta favorablemente la posibilidad de tomar mejores decisiones para los objetivos comerciales considerados por la comunidad (Chambilla, 2017).

Balance es la suma de todos los activos disponibles de la unidad, capaces de generar flujos de caja y mejorar la solvencia de la empresa, lo que aumenta las posibilidades de utilidad en el período, hasta y si son administrados por la competencia que exige el mercado (Chambilla, 2017).

El activo corriente se registra como cuentas de activo que tienen la capacidad de transformarse en efectivo en el corto plazo y deben realizarse adecuadamente bajo administración y control, también se reflejan

positivamente en los resultados de los estados financieros. En cuanto al activo circulante, se señala que es un elemento que puede agruparse en activos y determinarse en un período de tiempo, que tiene un impacto significativo en las actividades económicas y financieras de la empresa, lo que muestra importantes caminos acerca de la liquidez que puede tener la empresa para desarrollar sus operaciones (Cubas, 2019).

Identificación de los activos

La identificación de los activos abarca todos los aspectos derivados de los servicios y actividades y servicios de la organización. Una vez identificados, los activos serán clasificados como: software, activo de información, personas, servicios y activos físicos (Grupo Oca, 2019).

Importe recuperable

El importe recuperable de una unidad generadora o activo consiste en el mayor entre el valor razonable disminuido del valor en uso y los costos de disposición (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Valor de uso

Se trata del valor presente en los flujos de efectivo futuros calculados, que se esperan adquirir de una unidad generadora de efectivo o de un activo (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Medición de la pérdida por deterioro

La pérdida por deterioro se reconoce cuando de manera externa existe una reducción importante del valor de mercado, modificaciones adversas importantes del mercado y las condiciones tecnológicas y modificaciones legales o económicas, incremento de la tasa de interés del mercado (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Identificación de un activo que podría estar deteriorado

En este apartado se detalla cuándo se debe determinar el Valor Recuperable. Se utiliza el término “activo”, pero es aplicable tanto a un activo considerado individualmente como a una unidad generadora de efectivo. Una

unidad generadora de efectivo es el grupo identificable de activos más pequeños que genera entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de los flujos de efectivo derivados de otros activos o grupos de activos. En términos generales, se deteriorará el valor de un activo cuando su Valor según Libros exceda a su Valor Recuperable. Para ello, la entidad evaluará, en cada fecha de cierre del balance, si existe algún indicio de deterioro del valor de algún activo. Si existiera tal indicio, la entidad estimará el Valor Recuperable del activo.

Con independencia de la existencia de cualquier indicio de deterioro del valor, la entidad también:

a) Comprobará anualmente el deterioro del valor de cada activo intangible con una vida útil indefinida, así como de los activos intangibles que aún no estén disponibles para su uso, comparando su importe en libros con su importe recuperable. Esta comprobación del deterioro del valor puede efectuarse en cualquier momento dentro del periodo anual, siempre que se efectúe en la misma fecha cada año. La comprobación del deterioro del valor de los activos intangibles diferentes puede realizarse en distintas fechas. No obstante, si un activo intangible se hubiese reconocido inicialmente durante el periodo anual corriente, se comprobará el deterioro de su valor antes de que finalice el mismo.

b) Comprobará anualmente el deterioro del valor del fondo de comercio adquirida en una combinación de negocios.

La Norma Internacional de Contabilidad No 36 indica que Al evaluar si existe algún indicio de que el valor del activo puede haberse deteriorado, la entidad considerará, como mínimo, los siguientes extremos:

a) Durante el ejercicio, el valor de mercado del activo ha disminuido significativamente más que lo que cabría esperar como consecuencia del paso del tiempo o de su uso normal.

b) Durante el ejercicio, han tenido lugar, o van a tener lugar en un futuro inmediato, cambios significativos con una incidencia adversa sobre la entidad, referentes al entorno legal, económico, tecnológico o de mercado en los que esta ópera, o bien en el mercado al que está destinado el activo.

c) Durante el ejercicio, los tipos de interés de mercado, u otros tipos de mercado de rendimiento de inversiones, han sufrido incrementos que probablemente afecten al tipo de descuento utilizada para calcular el valor en uso del activo, de forma que disminuyan su importe recuperable de forma significativa.

d) El importe en libros de los activos netos de la entidad, es mayor que su capitalización bursátil.

Transporte de Carga

Son vehículos que movilizan cierto material pesado que algunas personas delegan para que sea otra persona o empresa dueña de estos vehículos, quienes se encarguen de trasladarlos.

Reversión de las pérdidas por deterioro

Indistintamente del valor de comercio, se identifica en el resultado del ejercicio, a no ser que el activo se contabilice de acuerdo al valor revalorizado. Esta reversión se distribuye entre los activos de la unidad generadora (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Aspectos tributarios en el deterioro del valor

Concepto: Es la diferencia entre el valor en uso de un activo y el precio de venta neto (Ministerio de Economía y Finanzas de Uruguay, 2020).

Fórmula de cálculo: El mayor entre el Valor de uso de activo-precio del valor neto

Uso: se emplea para la unidad generadora a la cual pertenece el activo (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Ventajas: puede ser aplicado de dos maneras, para unidades generadoras del efectivo o también para los activos individuales (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Desventajas: solo se emplea cuando el activo ha sido utilizado, la normativa NIC 36 no obliga a su estimación formal y la empresa debe estar pendiente del estado de los activos para su cálculo (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Es decir, el valor recuperable es el posible beneficio que obtendría la empresa por un determinado activo o unidad generadora de efectivo.

Cadena logística

Concepto: Es el conjunto de operaciones tendientes a optimizar el movimiento de la carga a la distribución o viceversa, etapas de almacenamiento, gestión, trámites, etc., y que a la vez ordena, mejora y entrega los recursos necesarios para dicha gestión de manera eficiente y rápidamente (Benitez, Garcés, & Gil, 2015).

Uso: La cadena logística se emplea para llevar a cabo procesos como transporte, custodia de productos y almacenamiento, los cuales facilitan los procesos operativos de la empresa (Benitez, Garcés, & Gil, 2015).

Ventajas: Esta cadena contribuye con la disminución de costos operativos gestionando de forma eficiente el abastecimiento, ayuda a planificar el transporte que arriba de manera urgente, mejora el nivel de servicio de la empresa al atender las necesidades del cliente con celeridad y optimiza la gestión de inventario (Benitez, Garcés, & Gil, 2015).

Desventajas: Incremento del costo de materia prima y mano de obra, riesgo de contar con trabajadores poco calificados, lo cual se traduciría en un margen de ganancia menor (Benitez, Garcés, & Gil, 2015).

Por ende, la cadena logística es un factor fundamental de las empresas porque ayuda a que el producto o servicio llegue al cliente final en base a los requerimientos pactados con la empresa.

Valor razonable

Concepto: Es el monto por el cual se puede intercambiar un activo o extinguir una deuda entre interesados y debidamente informados en condiciones de mercado (Benitez, Garcés, & Gil, 2015).

Uso: se emplea para presentar las premisas que los usuarios del mercado utilizarán al definir los precios relacionados con los pasivos o activos (Ruiz, 2017).

Ventajas: ayuda a evaluar el riesgo y costo de impago, optimiza y demuestra la realidad económica de la empresa, proporciona mayor confianza para los posibles usuarios de la información financiera y facilitan la toma de decisiones (Ruiz, 2017).

Desventajas: pueden proporcionar una subjetividad de las utilidades presentadas, volatilidad de las ganancias, falta de confianza en la información financiera con datos dudosos y aumento de utilidades no realizadas debido a la reevaluación de los equipos (Ruiz, 2017).

En fin, el valor razonable presenta la realidad económica de la empresa, que servirá para que los inversionistas o interesados en el negocio tomen decisiones estratégicas.

Flujo de caja

Un estado de flujo de efectivo es un informe básico que contiene información importante sobre los recibos y pagos de efectivo de una organización durante el período. Además, este informe proporciona información sobre todas las actividades operativas, de inversión y financieras de la entidad (Medina, 2013).

Estado de resultados

El estado de pérdidas y ganancias del período sobre el que se informa compara los ingresos, gastos y costos relativos. Muestra información relacionada con el resultado de las actividades del período y, por lo tanto, ingresos, gastos y utilidad (pérdida) neta. Este es un estado financiero que intenta definir la cantidad por la cual los ingresos contables exceden los gastos contables. El resto se llama resultado, el cual puede ser positivo o negativo. Si es positivo se llama ganancia y si es negativo se llama pérdida (Medina, 2013).

Los objetivos de la cuenta de resultados consisten en evaluar la rentabilidad de la organización, evaluar su potencial crediticio, estimar la cantidad, oportunidad y certeza del flujo de efectivo., evaluar el rendimiento de la empresa, calcular los riesgos y distribuir dividendos (Sánchez, 2019).

Ingresos

Los ingresos de explotación son del desarrollo de los objetivos del negocio de las empresas, incluye montos recibidos o transferidos como resultado de actividades consistentes con el propósito del negocio a través de la provisión de bienes o servicios y otros montos relacionados con la transferencia de fondos si se identifican para propósitos (Rojas, 2020).

Si los ingresos por la venta de bienes o la prestación de servicios se derivan de sus negocios conjuntos y subsidiarias, se consideran operativos; sin embargo, si el ingreso proviene de la venta o entrega de un servicio a una subsidiaria, se considera ingreso distribuible. La renta es un incremento en los activos netos de una empresa durante un período económico o un período económico, puede ser un aumento en el valor de los activos o un aumento en el valor de los activos o una disminución en los pasivos, siempre que no se deba a pagos financieros o a los accionistas o propietarios (Rojas, 2020).

Plusvalía

La plusvalía que se identifica en una combinación de negocios es un activo que simboliza un beneficio financiero inverso que surge de otros activos adquiridos en una mezcla de empresas que no se identifican y reconocen por separado (Vázquez, 2021).

Fórmula de cálculo: Ingresos-costos de producción (Vázquez, 2021).

Uso: se emplea para incrementar la productividad del trabajo (Vázquez, 2021).

Ventajas: ayuda a definir un valor comercial para los bienes y evita invasiones o establecimientos ilegales donde el valor comercial no pueda ser cobrado (Vázquez, 2021).

Desventajas: si se utiliza entre empleador y empleado, proporciona desventajas en las ganancias de los empleados, puede aumentar si ser regulada, y es definida por factores externos al mercado que provocan su fluctuación constante (Vázquez, 2021).

En conclusión, la plusvalía es el beneficio o aumento del valor de un activo que generalmente ayuda al vendedor del mismo; sin embargo, cuando se emplea este término en el mercado laboral, la plusvalía beneficia más al empleador que al empleado.

Tasa de descuento

Los descuentos se calculan antes de los impuestos, y reflejan las respectivas valoraciones actuales de mercado como: (a) el valor del dinero en el tiempo; y (b) riesgos asociados con activos para los cuales no se han ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros (Fundación del Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2022).

Fórmula de cálculo: $d = \frac{i}{(1+i)}$

Uso: sirve para calcular el costo de oportunidad de los fondos, así como los recursos que se emplean para el mismo. Además, es necesaria para realizar el cálculo del valor actual neto y el tratamiento del riesgo (Herrera, 2018).

Ventajas: proporciona datos relevantes sobre la rentabilidad, proporciona la preferencia en el tiempo por parte de los inversionistas y ofrece una pauta para realizar comparaciones de proyectos (Herrera, 2018).

Desventajas: depende de los resultados de diversos indicadores y el análisis por sí mismo puede no ser claro para el proceso de toma de decisiones.

En conclusión, la tasa de descuento ayuda a calcular el valor de los flujos que beneficiarán a un proyecto en el futuro; por ello, es necesario emplearla en diversos proyectos para realizar una comparativa.

Marco Referencial

En el estudio realizado por Herrera & Paguay (2018) donde se emplea un análisis tributario y financiero del sector de transporte de carga pesada, se empleó información financiera y tributaria obtenida de los organismos de control y regulación de la industria, se han creado un grupo de procedimientos para realizar auditorías tributarias que cumplan con las leyes tributarias, las normas contables y toda la normativa vigente y aplicable para el sector (Herrera & Paguay, 2018) Para ello, se propuso una selección de variables de investigación más representativas obtenidas de la página web de la Compañía, la Junta de Seguridad y Seguros, más el cálculo de indicadores clave, empleando técnicas de análisis multidimensional como clúster o conglomerado, factorial, discriminante y multivariante. En base a esta metodología se encontró que: a) la industria del transporte y la logística se ve fuertemente afectada por los constantes cambios en diversas normativas tributarias y legislativas, que afectan seriamente sus aspectos financieros, por lo que en muchas ocasiones se han logrado bajas ganancias e inclusive pérdidas financieras. b) en los últimos años algunas empresas del rubro han

sido consideradas riesgosas por las deudas y pérdidas que han ocasionado. c) el reconocimiento de los ingresos de este tipo de empresas se realizó de acuerdo con las instrucciones de la NIIF, y se encontró que la singularidad del sector transporte y carga es que las obligaciones se cumplen de forma simultánea; y el impacto contable es mínimo, afectando solamente la manera de reporte de registros contables (Herrera & Paguay, 2018).

Además, en el estudio realizado por Arias (2019) acerca de “Aplicación de NIC 36 en la cuenta vehículos de las empresas de transportes de carga en la ciudad de Guayaquil. Efectos contable y tributario en los estados financieros” (p.9) se planteó como objetivo evaluar los principios contables que aplican los contadores de los negocios prestadores de servicios de tránsito pesado en la ciudad de Guayaquil vinculados con el grado de daño de los vehículos y su racionalidad en la presentación de estados financieros. Para cumplir con el objetivo de investigación, el autor empleó un enfoque mixto junto con un tipo de investigación descriptiva-explicativa porque definirá, relacionará y analizará el impacto de los activos deteriorados en relación con el tratamiento contable; para la muestra consideraron 111 empresas de acuerdo al total de activos y nivel de actividad.

A partir de ello, el autor presentó las siguientes conclusiones:

a) la depreciación de activos y todas las modificaciones relacionadas con la contabilidad y la tributación en los estados financieros anuales estuvieron científicamente probados;

b) mediante entrevistas y encuestas el personal del departamento de contabilidad cuenta con poco conocimiento y las nuevas normas contables que se siguen en el Ecuador tienen poca importancia como la NIC3; c) por falta de información se encontró una sobreestimación de dos activos de las tres empresas analizadas, por lo que sus estados financieros no reflejan los resultados reales, debido a que sus resultados también fueron sobreestimados por el reconocimiento de pérdidas producto de la disminución

en valor; y d) las empresas no han elaborado un plan de acción para cumplir con las NIC36 (Arias, 2019).

Por otro lado, en el estudio elaborado por Benitez, Garcés & Gil (2015) sobre “los métodos de depreciación aplicable a las tractomulas en la empresa ferrogruas s.a.s” (p.1), se presentó un enfoque en la evaluación de los métodos de depreciación para determinar el método más adecuado para los tractores de Ferrogruas S.A.S. en la nueva norma contable de Colombia NIC36. Para cumplir con el objetivo de la investigación consideraron los cambios que marca la implementación de las NIIF; por ello, es importante ser consciente del efecto que la clasificación y reporte de las transacciones financieras en dicho marco de referencia puede tener sobre los estados financieros, al igual que ocurre con el método de amortización.

El análisis se realizó de manera comprensible, consistente y sencilla para aplicar los métodos de retiro de tractocamiones propios de Ferrogruas SAS, sus ventajas, desventajas y recomendaciones en ambos casos, donde se demostraron los elementos apropiados para la toma de decisiones administrativas en la compañía.

La metodología utilizada en la investigación fue de documental e inductivo, se realizó una revisión bibliográfica sobre el tema, se obtuvieron datos primarios de la empresa, por ejemplo: flota y tipo de transporte (propios, alquilados, contratados), rutas recorridas, entre otras prácticas establecidas, las cuales fueron analizadas, clasificadas y procesadas para la implementación de métodos de remoción.

Uno de los obstáculos más importantes para desarrollar el estudio fue definir la vida útil estimada, debido a que la empresa no registra el histórico de cada una de sus flotas, por lo que se analizaron otros factores como el desgaste de los caminos, kilómetros recorridos y rutas. Otra dificultad que se identificó fue la norma aplicable, pues Ferrogruas S.A.S. empleó partes de vehículos y equipos de transporte propio, pero en la contabilidad estos valores se eliminaron por completo, por lo que se revalúan los activos para las

PYMES. Por lo tanto, la investigación realizada ayudó a identificar el método de depreciación que mejor se adaptó a la realidad financiera de la organización, permitiendo a los usuarios proponer nuevas políticas y tomar decisiones. Del estudio se concluyó que el método de la unidad de producción se ajusta de acuerdo a la realidad financiera del activo, el método de depreciación lineal corresponde al consumo continuo durante toda la vida económica del activo, el método de la unidad de producción valora la depreciación del activo a los kilómetros esperados de los tractores conducidos por Ferrogruas S.A.S y la fecha de compra de cada vehículo; por lo cual se encontraron elementos como cabezas, donde la vida útil del objeto utilizando el método de unidad de producción no es igual a una línea recta.

Adicional, en el artículo científico presentado por Novillo & Torres (2021) se analizaron las NIC 36, las cuales establecen que las organizaciones deben evaluar y contabilizar el deterioro de los activos no financieros en su balance general al final de cada período. Este enfoque es parte del impacto de la pandemia, cuando muchas organizaciones enfrentaron un apagado parcial o total de sus máquinas y equipos, lo que provocó que se dañaran. Por tanto, la finalidad del estudio consiste en evaluar los efectos financieros ocasionados por el COVID 19 en la empresa Juan Álvarez Cía Ltda. Para determinar el tratamiento contable y fiscal de los activos no financieros se utilizó un estudio descriptivo.

Y los resultados adquiridos durante el diagnóstico mostraron deficiente reporte y evaluación del monto a cobrar de la propiedad; y una definición inadecuada de impuestos diferidos (Novillo & Torres, 2021).

Por ello, la aplicación práctica de la NIC 36 en el reconocimiento del deterioro de activos no financieros. Y la unidad de análisis debe incluir el cálculo del deterioro de sus activos, aplicando el tratamiento contable y tributario de acuerdo con la NIC 36, de manera que este proceso promueva un apropiado control de los activos fijos de la organización e integre la

información financiera para mejorar el desempeño tanto a nivel operativo como financiero (Novillo & Torres, 2021).

Por último, en base al estudio realizado por Sánchez (2019) acerca de “Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua” cuyo propósito fue conocer el efecto de los costos de transporte en la redistribución de ingresos de las cooperativas de transporte pesado de la provincia de Tungurahua como un asunto que incide directamente en el normal desenvolvimiento de las instalaciones.

Luego, se presentó la metodología aplicada de acuerdo a un enfoque cuantitativo; es decir, la investigación se basó en la recolección de datos numéricos de informes financieros de los correspondientes periodos económicos de 2017 y 2018. De igual forma, fue necesario desarrollar estudios bibliográficos y de campo, donde los primeros ayudaron a recolectar información teórica a partir de fuentes secundarias como artículos científicos, libros, informes oficiales, entre otros, para sustentar las variables de investigación que eran costos de transporte y redistribución del ingreso (Sánchez C. , 2019).

Por otro lado, el alcance de la investigación estaba enfocado en el nivel de investigación, debido a que el tema planteado era poco estudiado; también a nivel explicativo, la investigación trató de explicar por qué se desarrolla el fenómeno, así como sus condiciones y relación con otras variables. Respecto a la población con la que se trabajó, se tomó como fuente del estudio a la cooperativa Los Andes, debido a que esta empresa era la más representativa del sector y era la única organización que pertenece al nivel 2 (Sánchez, 2019).

Con base en lo anterior y la observación básica, se encontró que el margen de utilidad disminuyó en 2017 en 2 por ciento y en 2018 un 3 %. Pero, a pesar de que se han dado a conocer los costos reales, la utilidad de este

servicio de transporte es inferior a la esperada por los afiliados (Sánchez C, 2019).

Marco legal

Ley de Compañías

La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros supervisa las sociedades anónimas incluidas las empresas de transporte pesado, así como su funcionamiento, liquidación, organización y disolución; fortaleciendo sus actividades comerciales y promoviendo su desarrollo. Las empresas anónimas de transporte pesado que deben reportar a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y que deben cumplir con la NIC 36, deben cumplir con las siguientes características: a) activos totales inferiores a 4 millones de dólares, b) ingresos totales inferiores a 5 millones de dólares y c) 200 trabajadores o menos (Congreso Nacional, 2018).

La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por medio de la Resolución No.SC.ICI.DCCP.G.13.009 publicada en el año 2013, definió que las empresas de transporte de carga pesada se encuentran obligadas a mostrar los estados financieros de manera consolidada; esto de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (Superintendencia de Compañías, 2014). En fin, las empresas de transporte de carga pesada deberán cumplir con las disposiciones solicitadas por las NIIF, presentando los estados financieros consolidados con completa transparencia para evitar cometer infracciones que podrían afectar el funcionamiento de la organización.

Ley de Régimen Tributario Interno

Entre los impuestos que deben considerar las empresas de transporte de carga pesada se encuentra el impuesto ambiental de transporte vehicular, conocido como impuesto verde; el cual debe ser pagado por aquellos vehículos con un cilindraje superior a 1500cc (Servicio de Rentas Internas, 2022).

De acuerdo al artículo 56 de la ley de régimen tributario interno (2004), el impuesto al valor agregado es grabado para todos los servicios o productos, pero servicios como “Los de transporte nacional terrestre y acuático de pasajeros y carga, así como los de transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo desde, hacia y en la provincia de las Galápagos” (...) (p.68) son grabados con una tarifa cero.

Además, en base al artículo 57 de la ley de régimen tributario interno (2004) “los contribuyentes que tengan como giro de su negocio el transporte de carga al extranjero, que hayan pagado IVA en la adquisición de combustible aéreo, tiene derecho a crédito tributario exclusivamente por dicho pago” (p.70). Es decir, las empresas de transporte de carga pesada que también ofrezcan sus servicios en el exterior recibirán un crédito tributario que deberá ser solicitado al Servicio de Rentas Internas.

Las empresas de transporte de carga pesada deben cumplir con esta ley, ya que habiendo realizado una actividad económica, deben registrar el pago de su impuesto al obtener un RUC y con sus estados de cuenta mensuales, por lo que sus cuentas tienen toda la información para definir los porcentajes relacionados con el pago de cada impuesto (como el impuesto a las ventas, renta) y la retención correspondiente de impuestos; para evitar problemas con el Servicio de Rentas Internas y evitar malgastar el dinero (Ley de Régimen Tributario, 2004).

Dentro de los impuestos establecidos, se encuentran el impuesto verde o impuesto vehicular, que es un impuesto anual y las empresas de transporte de carga pesada deben seguir los artículos 3-13 relacionados con la ley sobre este impuesto al realizar el transporte de mercancías por carretera.

La base imponible se calcula según el cómputo que determine la Junta Tributaria, una vez que se haya realizado la evaluación de vehículos Fabricantes e importadores de vehículos presentes hasta el 30 de noviembre del año anterior, incluido el precio de venta al público (Ley de Régimen Tributario, 2004).

Al valorizar vehículos de años anteriores, el valor correspondiente al último modelo se reduce en un veinte por ciento (20%) de la depreciación anual. El valor residual no debe ser menor al diez por ciento (10%) del valor del último modelo. Cuando el vehículo está listo, la empresa define el precio de venta al público en dólares en el último año de producción o ingreso, valor que sirve de base para la depreciación correspondiente.

La base imponible se calculará de acuerdo con el avalúo según lo especificado por el por el Servicio de Rentas Internas. El avalúo de los vehículos de transporte de carga pesada se tomará en cuenta con el precio de venta al público, incluido impuestos, y se presentarán hasta el 30 de noviembre del año anterior a los fabricantes y los importadores de vehículos. Para el avalúo de los vehículos de años anteriores, del valor correspondiente al último modelo, se deducirá la depreciación anual del veinte por ciento (20%). El valor residual no será inferior al diez por ciento (10%) del valor del último modelo. Cuando se haya descontinuado el vehículo, la empresa de transporte de carga pesada establecerá el equivalente en dólares del precio de venta al público en el último año de fabricación o ingreso y ese valor se tomará como base para las depreciaciones correspondientes.

Ley de tránsito y transporte terrestre

De acuerdo con el artículo 58 de la ley de tránsito y transporte terrestre se detalla lo siguiente acerca del transporte por cuenta propia:

El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial, en caso de

incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocatoria de la autorización, según lo determine la máxima autoridad conforme el proceso que se señale en el Reglamento específico. Los vehículos que realicen transporte por cuenta propia deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, y estar debidamente matriculados a nombre de dichas personas.

Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente no podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia (p.18).

Además, de acuerdo con el artículo 56 de la misma ley se detalla lo siguiente:

La Comisión Nacional establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas. En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los Gobiernos Autónomos Descentralizados determinarán un lugar adecuado dentro de los centros urbanos para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e interprovincial de pasajeros. Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada. La Comisión Nacional en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

Norma Internacional de Contabilidad

En el año 2001, el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) decidió implementar las NIC 36 acerca del deterioro en el valor de activos, las cuales inicialmente fueron formuladas por el Comité de Normas Internacionales de Contabilidad. Bajo la NIC 36 se consolidaron todos los

requisitos acerca de la manera de valorar la recuperabilidad de los activos, los cuales antes formaban parte de las NIC 22, NIC 18, NIC 16 y NIC 31 (Deloitte, 2019).

Esta norma específica al monto recuperable de un activo o unidad generadora de efectivo como el resultado entre el valor razonable menos el valor en uso y los costos de disposición.

El monto recuperable se calcula para un activo individual, a no ser que este activo no proporcione flujos de efectivo que sean independientes de aquellos generadas por otros activos o grupo de estos. En dicho caso, el importe recuperable se determina para la unidad generadora de efectivo a la que pertenece el activo (Deloitte, 2019).

Además, esta normativa indica que los activos comunes de una empresa consideran a los activos de los grupos o las divisiones, como ocurre con el edificio, el cual forma parte de una sede social de la empresa o de alguna de sus divisiones, los equipos informáticos que se emplean para el uso común o para el departamento de investigación de la empresa.

Las principales características de los activos comunes consisten en demostrar que no proporcionan entradas de efectivo de manera independiente con relación a otros activos o grupos de estos, y que el valor en los libros no puede estar completamente dirigido a la unidad generadora de efectivo que se haya considerado (Deloitte, 2019)

Capítulo 2: Marco Metodológico

Diseño de investigación

No experimental

El término diseño hace referencia a una estrategia o plan que se realiza para adquirir información deseada con el objetivo de responder a un problema específico. Este diseño puede ser experimental cuando se escoge o realiza una acción de manera aleatoria para manipular una variable, y posteriormente se observan y analizan las consecuencias de dicha acción. Por otro lado, el diseño no experimental consiste en analizar una variable sin realizar la manipulación o modificación de su comportamiento durante el proceso (Baptista & al, 2014).

Se trata de una investigación que se realiza sin la manipulación deliberada de variables. Es decir que estos son estudios en los que no se realiza un cambio intencional en las variables independientes para conocer su efecto en otras variables. En la investigación no experimental, se realiza una observación de los fenómenos tal como ocurren en su contexto natural para posteriormente analizarlos (Baptista & al, 2014). Por ende, en la presente investigación se analizarán las variables de estudio NIC 36 y compañías de transporte de carga pesada de manera independiente sin realizar una manipulación de estas.

Tipo de investigación

Existen diversos tipos de investigación, entre ellos: investigación básica, aplicada, descriptiva, explicativa, exploratoria y correlacional. El presente trabajo tiene un tipo concluyente descriptivo que se detallará a continuación.

Concluyente descriptiva

La investigación descriptiva ayuda al investigador a lograr metas metodológicamente establecidas con el fin de realizar una recopilación convincente de datos que tengan significado en la realidad de los hechos investigados (Vera, 2019).

Parte de la investigación descriptiva nace por ciertos antecedentes y presenta una muestra de investigación, las empresas de transporte de carga pesada forman parte de un grupo cuantitativo que será descrito por medio de la presente investigación. Cabe resaltar que la investigación descriptiva es uno de esos estudios que ayudan a recopilar información acerca del comportamiento de las personas, sin cambiarlo de ninguna manera; porque permite mantener una visión amplia del tema en estudio por medio de la descripción de personajes y el comportamiento de las personas en general (Vera, 2019). En la presente investigación se recopilarán datos que ayudarán a detallar la utilización de las NIC 36 en las empresas de transporte de carga de la ciudad de Guayaquil.

Enfoques de investigación

Existen tres tipos de enfoque de investigación, el cuantitativo que se basa en mediciones numéricas empleando datos estadísticos para responder al problema de investigación. Por otro lado, se encuentra el enfoque cualitativo que no utiliza datos estadísticos. Y el enfoque mixto que emplea datos numéricos y no numéricos. A continuación, se detallará el enfoque empleado en esta investigación.

Para la presente investigación, el enfoque será mixto porque se emplearán instrumentos de investigación cualitativos y cuantitativos. En cuanto al enfoque cuantitativo (que simboliza, una serie de procesos), por eso es secuencial y evidente. Cada paso precede al siguiente, y no se puede saltar ni eludir pasos. El orden es estricto, aunque por supuesto se puede redefinir cada paso. Comienza con una idea definida y, una vez definida, se desarrollan los objetivos y las preguntas de investigación, se analiza la literatura y se establece un marco teórico o perspectiva. A partir de las preguntas se forman hipótesis y se definen variables, se diseña un plan para probarlos; las variables se calculan en un contexto específico; se analizan las medidas obtenidas mediante métodos estadísticos y se extraen conclusiones de ellas (Baptista & al, 2014). Para llevar a cabo este enfoque se utilizarán encuestas.

Por otro lado, el enfoque cualitativo está informado epistemológicamente por la hermenéutica, el interaccionismo simbólico y la fenomenología. El pensamiento hermenéutico nace de la premisa de que los actores sociales no son sólo objetos de investigación como cosas, sino que tienen un significado, hablan y reflexionan. También pueden ser percibidos como una subjetividad que toma decisiones y puede reflexionar acerca de su situación, cual los define como seres libres e independientes ante la simple voluntad de manipular y controlar. A este enfoque le interesa entender el significado de los sucesos y no solamente explicarlos sólo por la causalidad (Monje, 2011). Para llevar a cabo este enfoque se utilizarán entrevistas.

El proyecto se llevará a cabo con un enfoque mixto, teniendo en cuenta la aplicación de los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos durante el proceso de estudio de las empresas de transporte de carga pesada de Guayaquil, para lograr que se contabilicen sus activos fijos considerando una cierta cantidad que no sea superior a su importe recuperable y, en su caso, se reconozca como deterioro del valor del activo. Con este enfoque, se analizan datos numéricos como la contabilidad de activos, la depreciación acumulada, el gasto de amortización, el monto recuperable, el valor en libros, los flujos de activos, las pérdidas por deterioro y los datos.

Fuentes de información

Las fuentes de información serán primarias, ya que se utilizarán entrevistas para conocer el punto de vista directo de los gerentes o encargados del área de contabilidad de las empresas de transporte de carga pesada ubicados en la parroquia Ximena de la ciudad de Guayaquil. Por otro lado, también se emplearán fuentes de información secundarias como artículos de revista, repositorios, libros, con el fin de encontrar datos acerca de la utilización de las NIC 36 en las empresas de transporte de carga pesada.

Tipos de datos

Los datos de la presente investigación serán cuantitativos y formarán parte de operaciones aritméticas acerca de las variables dependientes e

independientes que conforman la investigación. Los datos cuantitativos utilizarán una escala de medición nominal.

Población

La población de estudio serán las 180 empresas de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, las cuales serán consideradas como población de estudio, de la cual se hallará la muestra (Blacio & Peralta, 2011).

Muestra

La investigación empleará un muestreo aleatorio, donde todos los elementos cuentan con la misma probabilidad de ser seleccionados. Los sujetos de la muestra se seleccionan aleatoriamente por medio de números seleccionados al azar. Existen varias formas de generar números aleatorios, la más común es usar tablas de números aleatorios o crearlos en una computadora. El muestreo aleatorio se puede realizar de diferentes formas, siendo las más comunes el muestreo simple, sistemático, estratificado y por conglomerados (Casal & Mateu, 2003).

En esta investigación se utilizará una muestra aleatoria simple. Este es básicamente el método más fácil. Consiste en una selección aleatoria de todos los individuos de una lista (Casal & Mateu, 2003). En la presente investigación se escogerán a representantes de compañías de transporte de carga de la ciudad de Guayaquil, de acuerdo con la muestra basada en una población de 180 empresas de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, para que respondan a las preguntas de las encuestas.

La fórmula para el cálculo de la muestra de estudio es la de una población finita conocida será la siguiente:

p: proporción del fenómeno que se encuentra en estudio

q: población de referencia que no forma parte del fenómeno en estudio

Z: valor crítico

d: grado de precisión

N= tamaño de la población

n= tamaño de la muestra

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z^2 \times p \times q}$$
$$n = \frac{180 \times 1.96^2 \times 0.95 \times 0.05}{0.05^2 \times (180 - 1) + 1.96^2 \times 0.95 \times 0.05}$$
$$n = \frac{32.85}{0.4475 + 0.1825}$$
$$n = 52$$

Por otro lado, la segunda muestra estará conformada por cinco expertos en el sector del transporte de carga, quienes proporcionarán su punto de vista profesional acerca de las NIC 36 y su utilización en las empresas de dicho sector.

El perfil del entrevistado se ha estructurado de la siguiente manera:

- Hombres y mujeres de entre 35 y 65 años
- Ocupan cargos gerenciales en empresas del sector de transporte de carga de la ciudad de Guayaquil
- Cuenten con una experiencia mayor a siete años en su área
- Cuenten con certificaciones en su área de trabajo

Técnicas de recolección de datos

Las técnicas de recolección de datos serán encuestas y entrevistas, cabe mencionar que las entrevistas son un método empírico basado en la interacción humana entre un investigador y un sujeto para conseguir una respuesta verbal a una pregunta sobre un problema específico. La entrevista puede ser estructurado o estandarizado: la cual se emplea ante una situación de diálogo rígidamente reformateada con las mismas preguntas y el mismo orden para cada participante; incluso se supone que los comentarios de apertura y cierre son iguales (Feria, Matilla, & Mantecón, 2020). En el presente

trabajo se realizará una entrevista estructurada a cinco personas expertas en el área de transportes de carga pesada, la entrevista tendrá una duración aproximada de seis minutos y contará con seis preguntas.

Otra técnica de recolección de datos son las encuestas, las cuales son una técnica que emplea un grupo de métodos de investigación estandarizados para recolectar y analizar datos de una población más grande o universo de casos para estudiar, detallar, explicar y predecir alguna característica específica (Anguita, Campos, & Labrador, 2003). En esta investigación se realizarán 52 encuestas al personal de las diferentes empresas de transporte de carga de la ciudad de Guayaquil. Las encuestas serán estructuradas, cuentan con seis preguntas cerradas basadas en la escala de Likert.

Análisis de datos

El análisis de datos se llevará a cabo por medio de la herramienta Excel, la cual permitirá realizar la tabulación de las respuestas obtenidas por medio de Google Forms. En Excel se realizarán gráficos que permitan tener una mayor comprensión de los resultados obtenidos.

Estrategia de levantamiento de información

La estrategia de levantamiento de información que se empleará serán las entrevistas, las cuales son una técnica de recolección de datos que se emplean en los procesos investigativos porque tienen valor propio; ya sea que se desarrolle dentro de estudios o fuera de una revisión sistemática, tiene las mismas cualidades y continúa con los pasos de esta estrategia de recolección de datos. Además, tiene por objetivo adquirir información de forma personalizada y oral acerca de experiencias, acontecimientos y opiniones de las personas (Folgueiras, 2016). En esta investigación se realizarán entrevistas a expertos en el sector de manera estructurada e individual, para

conocer su punto de vista acerca de la aplicación de las NIC 36 en las empresas de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil.

Validación de instrumentos

La validación del instrumento se realizará por medio de una entrevista a cinco expertos en el sector, con el fin de considerar su opinión acerca de la aplicación de las NIC 36 en los diferentes procesos de la empresa.

Resultados cualitativos

Matriz de hallazgos

Tabla 1

Matriz de hallazgo

Pregunta	Entrevista do 1	Entrevistado 2	Entrevista do 3	Entrevista do 4	Entrevista do 5
1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?	Contabilización de los cambios que ocurran en las mismas	Aplicación a determinados activos cuestionados	Las aplican en los diversos estados financieros	Las aplican por medio de los estados financieros	Para realizar una mejor previsión del crecimiento de la empresa
2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?	Reducción del pago de impuestos	Cuantificación apropiada de activos	Ayuda a asegurar el valor de los activos	Ayuda a conocer los activos deteriorados	Refleja el valor real del activo

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5
3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?	Disminución del pago de impuestos	Disminución de los gastos administrativos	Reducción de cargos en el estado de resultados	Ayuda a realizar ajustes en el flujo de efectivo	Facilita la toma de decisiones de la gerencia
4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?	Falta de conocimiento por parte de los contadores	Falta de información financiera	Discrepancias entre activos registrados y los encontrados	Falta de registro del valor de activos	Se aplica diversas veces al año
5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?	Cada periodo contable	Cada año	Dos veces por año	Cada año	Al menos una vez al año
6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento a seguir?	Identificación del activo, después la definición del importe recuperable	Inicia con la identificación del activo	Primero definir el activo que está deteriorado, medir su importe recuperable y el valor razonable	Descubrimiento de indicios por el departamento contable	Inicia con el descubrimiento de activos deteriorados

Conclusión de resultados cualitativos

En base a los resultados encontrados, se presenta la siguiente conclusión acerca del método cualitativo empleado para recabar la información:

- La aplicación de las NIC36 facilita el proceso de toma de decisiones debido a que reflejan el valor real de los activos.
- Estas normas deben aplicarse una vez al año.
- Es necesario que todo el personal contable de la empresa tenga conocimiento y cuente con la información completa acerca de las NIC 36
- El proceso de aplicación de las NIC36 inicia con la identificación de los activos que se encuentran deteriorados.

Operacionalización de variables

Tabla 2

Operacionalización de variables

Variables	Tipo de variable	Definición conceptual	Indicadores
Aplicación de las NIC 36	Independiente	Se emplean porque el valor que se presenta de un activo en la contabilidad de una empresa debe representar su capacidad para proporcionar rendimiento durante toda su vida útil (Deloitte Global Services Limited, 2017)	Valor residual Vida útil
Compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil	Dependiente	El transporte de carga pesada se basa en transportar mercancías de peso superior a 3,5 toneladas (Asamblea Constituyente, 2016)	Rentabilidad de la empresa Deterioro en el valor de activos Inversión en activos fijos

Validación del instrumento de investigación

En la siguiente tabla se presenta la validación del instrumento de investigación por medio del Alfa de Cronbach, el cual dio un valor de 0.71; es decir, el instrumento tiene una confiabilidad buena. En otras palabras, con esta puntuación el alfa de Cronbach demuestra que es válido el instrumento de investigación y cuenta con preguntas precisas que ayudarán a cumplir con el objetivo de investigación.

Tabla 3

Alfa de Cronbach

	Item 1	Item 2	Item 3	Item 4	Item 5	Item 6	Suma
1	4	4	3	5	5	5	26
2	4	5	3	5	5	4	26
3	3	3	3	4	4	5	22
4	5	5	5	5	5	5	30
5	4	5	5	4	5	4	27
	0.4	0.64	0.96	0.24	0.16	0.24	

Nota. Aplicación de Alfa de Cronbach

Tabla 4

Cálculo Alfa de Cronbach

Alfa	0.71707317
k número de items	6
vi varianza de cada ítem	2.64
vt varianza total	6.56

Nota. Calculos de Alfa de Cronbach

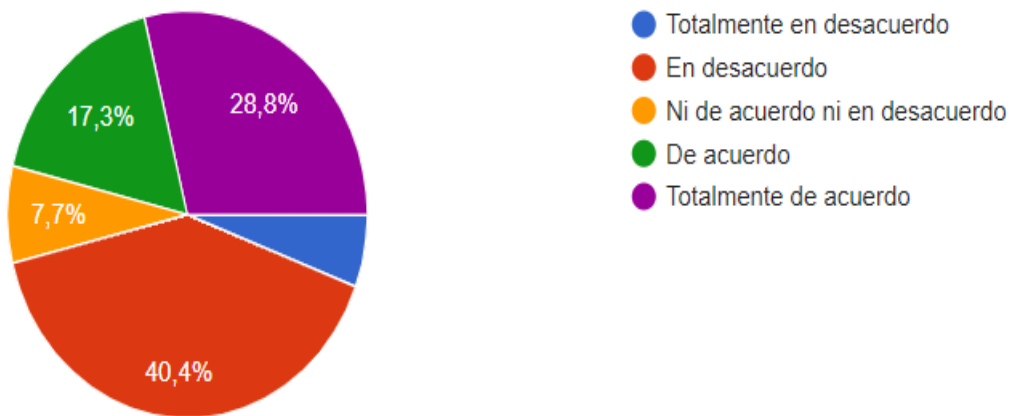
Capítulo 3: Análisis de resultados

Resultados cuantitativos

Pregunta 1 ¿Cuenta con personal que valore los activos?

Figura 9

Pregunta 1



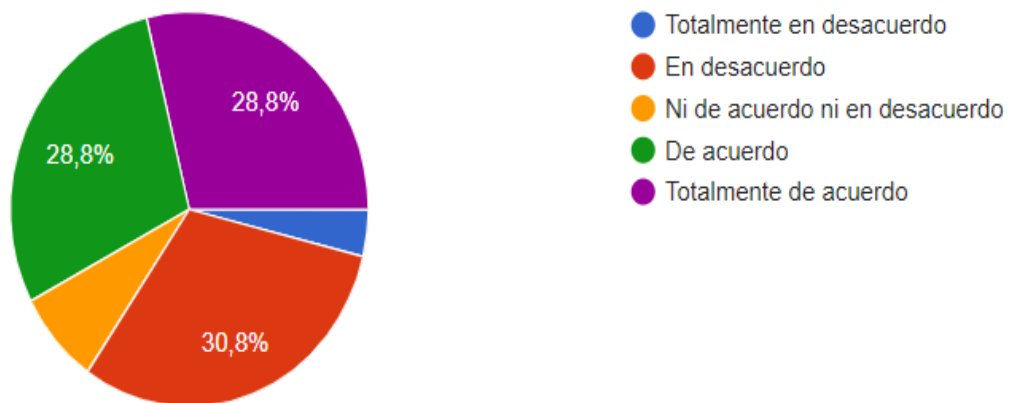
Nota. Cuantos tipos de personal conocer los valores activos

Casi un 50% de los encuestados, 40,4% no cuentan con personal que valore los activos de la empresa, seguido por 28,8% que si tienen personal para realizar esta actividad. Pero existe un 7,7% que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con esta pregunta.

Pregunta 2 ¿La empresa cuenta con un listado de activos deteriorados u obsoletos?

Figura 10

Pregunta 2



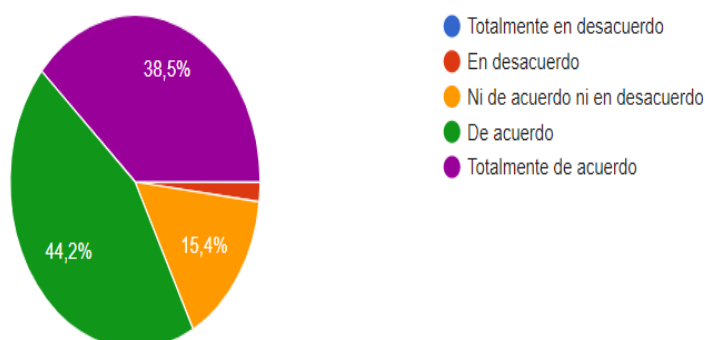
Nota. Identificar el total de activos deteriorados u obsoletos en la empresa

La mayoría de las empresas no cuentan con activos deteriorados u obsoletos, pero existe un porcentaje similar de 28.8 que si cuentan con este listado de activos y el mismo porcentaje también se encuentra totalmente de acuerdo con esta afirmación.

Pregunta 3 ¿Tiene conocimiento sobre la aplicación de las NIC36?

Figura 11

Pregunta 3



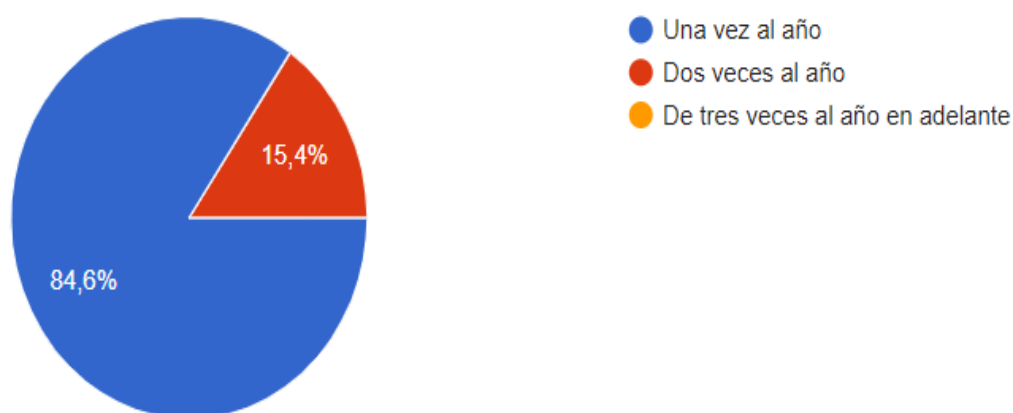
Nota. Conocimiento sobre la aplicación de las NIC 36

Al menos el 44.2% cuentan con conocimiento acerca de la aplicación de las NIC36, seguido de cerca por 38.5% que se encuentran totalmente de acuerdo y 15.4% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo sobre el conocimiento de la aplicación de esta NIC.

Pregunta 4 ¿Con qué frecuencia la empresa aplica estas normas?

Figura 12

Pregunta 4



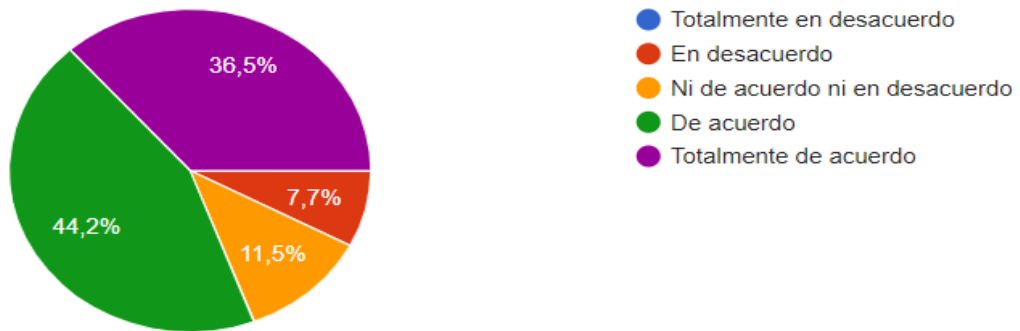
Nota. Que frecuencia la empresa aplica las normas

Está claro que más del 50% aplica esta norma una vez al año como lo indica la misma norma, y un pequeño porcentaje de 15.4% lo hacen dos veces al año.

Pregunta 5 ¿Considera que la aplicación de las NIC36 disminuye el pago de impuestos en la empresa?

Figura 13

Pregunta 5



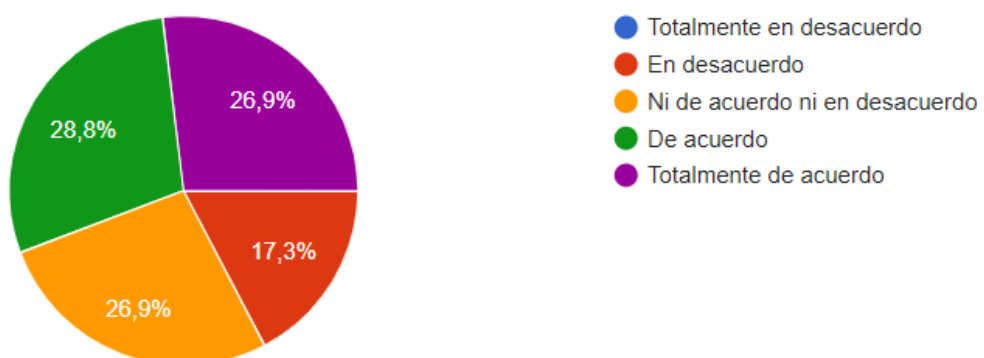
Nota. Elaborado por el autor

La mayor parte de los encuestados están de acuerdo que la aplicación de las NIC 36 ayuda a disminuir el pago de impuestos de la empresa, seguido por 36.5% que están totalmente de acuerdo, 11.5% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo y 7.7% se encuentran en desacuerdo con esta premisa.

Pregunta 6 ¿La empresa cuenta con algún proceso para la aplicación de la norma?

Figura 14

Pregunta 6



Nota. Porcentaje de la aplicación de la norma

La mayoría de las empresas si están de acuerdo con la utilización de algún proceso para aplicar la norma, en igual porcentaje 26.9%, se encuentran totalmente de acuerdo y de igual forma ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Ejemplos prácticos

A continuación, se presentan ejemplos de tres activos más importantes de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, con el fin de analizar los cambios contables financieros y tributarios.

Practica #1

El activo que se analizará es un camión, el cual se emplea para realizar la transportación de carga de empresas corporativas, fue adquirida el 15 de enero del 2020 por un valor de \$368.150 con una vida útil aproximada de cinco años y actualmente tiene una depreciación de \$147.260.

Valor en libros

Costo de adquirir el activo \$368.150

Método de depreciación: Línea Recta

Vida útil: 5 años

Tabla 5

Valor en libros

Costo de adquisición	\$368.150
Depreciación	\$147.260
Valor en libros	\$220.890

Nota. Valor en libros de la empresa
Precio de venta: \$201.000

Valor de uso

- Rendimiento: 9.02%
- Entradas de efectivo esperadas para los próximos años: \$ 98,000 para el primero, \$67,580 para el segundo y \$150,000 para el tercero.
- Las salidas de efectivo serán: \$ 28,000 para el primero, \$26,000 para el segundo y \$ 47,950 para el último.

Se empleará una fórmula de valor presente para establecer los flujos de efectivo de cada año, siendo:

Año 1: Ingresos: \$ 89,891.76
Gastos: \$ 25,683.36
Flujo de efectivo neto: \$64,208.40

Año 2: Ingresos: \$ 56,859.87
Gastos: \$ 21,875.65
Flujo de efectivo neto: \$ 34,984.21

Año 3: Ingresos: \$ 115,763.79
Gastos: \$ 37,005.82

Flujo de efectivo neto: \$ 78,757.96

En fin, el valor de uso del camión sería la sumatoria de los tres años presentados, es decir, \$ 177,950.57.

Pérdida por deterioro

Valor de uso: \$ 177,950.57.

Valor en libros: \$ 220,890

Precio de venta: \$201.000

Pérdida por deterioro: **\$19.890**

Registro contable

Tabla 6

Registro contable

Fecha	Código	Cuenta	Debe	Haber
		X	19.890	
		Gastos por deterioro de activos		
		Pérdida por deterioro		
				19.890
		X		
		Depreciación acumulada		
		Propiedad planta y equipo		

Nota. Registro contable de la empresa

Al aplicar la norma NIC 36 en la empresa, se puede apreciar que existe un ligero cambio en el estado de resultados; ya que se encontró una pérdida de valor por deterioro que representa al menos 4% en la variación de la utilidad de este negocio.

Tabla 7

Estado de resultados

Empresa			
Estado de Resultados			
Al 31 de Diciembre			
	Año 2023 (sin deterioro)	Año 2023 (con deterioro)	
Ingresos	\$ 2,500,000.00	\$	2,500,000.00
Costos	\$ 850,000.00	\$	850,000.00
Utilidad bruta	\$ 1,650,000.00	\$	1,650,000.00
Gastos financieros	\$ 180,000.00	\$	180,000.00
Gastos administrativos	\$ 420,000.00	\$	420,000.00
Gastos de ventas	\$ 510,000.00	\$	510,000.00
Gastos no operacionales (deterioro)		\$	19,890.00
Utilidad antes de impuestos	\$ 540,000.00	\$	520,110.00

Nota. Estados resultados de la empresa

Practica #2

El segundo ejemplo consiste el registro de seis vehículos, como activos fijos, de una empresa de transporte de carga pesada ubicada en el sector de Guayaquil

Valor en libros

Tabla 8*Valor en libros ejercicio 2*

Activo	Costo de adquisición	Depreciación acumulada	Valor en libros
Vehículo 1	\$ 71,000.00	\$ 35,500.00	\$ 35,500.00
Vehículo 2	\$ 71,000.00	\$ 35,500.00	\$ 35,500.00
Vehículo 3	\$ 72,000.00	\$ 36,000.00	\$ 36,000.00
Vehículo 4	\$ 80,000.00	\$ 40,000.00	\$ 40,000.00
Vehículo 5	\$ 80,100.00	\$ 40,050.00	\$ 40,050.00
Vehículo 6	\$ 50,000.00	\$ 25,000.00	\$ 25,000.00
Total	\$ 424,100.00	\$ 212,050.00	\$ 212,050.00

*Nota. Valor en libros ejercicio***Valor razonable****Tabla 8***Valor razonable ejercicio 2*

Activo	Valor razonable	Costo de venta	Valor razonable neto
Vehículo 1	\$ 31,000.00	\$ 2,100.00	\$ 28,900.00
Vehículo 2	\$ 31,000.00	\$ 2,100.00	\$ 28,900.00
Vehículo 3	\$ 32,000.00	\$ 2,200.00	\$ 29,800.00
Vehículo 4	\$ 35,800.00	\$ 2,100.00	\$ 33,700.00
Vehículo 5	\$ 35,800.00	\$ 2,100.00	\$ 33,700.00
Vehículo 6	\$ 23,500.00	\$ 980.00	\$ 22,520.00

Total	\$	\$	\$
	189,100.00	11,580.00	177,520.00

A continuación, se detallan los flujos de efectivo estimados para la adquisición de los vehículos con sus respectivas proyecciones de gastos, ingresos, flujo neto y valor en uso.

Tabla 9

Flujo de efectivo ejercicio 2

Activo	Ingresos	Gastos	Flujo neto	Valor en uso
Vehículo 1	\$	\$	\$	\$
	132,000.00	98,000.00	34,000.00	30,540.00
Vehículo 2	\$	\$	\$	\$
	132,000.00	98,000.00	34,000.00	30,540.00
Vehículo 3	\$	\$	\$	\$
	132,500.00	99,500.00	33,000.00	30,540.00
Vehículo 4	\$	\$	\$	\$
	150,200.00	105,300.00	44,900.00	39,800.00
Vehículo 5	\$	\$	\$	\$
	150,320.00	103,900.00	46,420.00	39,200.00
Vehículo 6	\$	\$	\$	\$
	100,800.00	75,000.00	25,800.00	23,500.00
Total	\$	\$	\$	\$
	797,820.00	579,700.00	218,120.00	194,120.00

Nota. Movimiento de el flujo de efectivo

Se han obtenido los valores y criterios apropiados para definir el importe recuperable, en la siguiente tabla se puede observar que el valor en uso es \$194,120, el cual supera el valor razonable de \$177,520; es decir, se debe calcular el deterioro de la cuenta vehículos.

Importe recuperable

Tabla 10*Importe recuperable ejercicio 2*

Activo	Valor razonable	Valor en uso	Importe recuperable
Vehículo 1	\$ 28,900.00	\$ 30,540.00	\$ 30,540.00
Vehículo 2	\$ 28,900.00	\$ 30,540.00	\$ 30,540.00
Vehículo 3	\$ 29,800.00	\$ 30,540.00	\$ 30,540.00
Vehículo 4	\$ 33,700.00	\$ 39,800.00	\$ 39,800.00
Vehículo 5	\$ 33,700.00	\$ 39,200.00	\$ 39,200.00
Vehículo 6	\$ 22,520.00	\$ 23,500.00	\$ 23,500.00
Total	\$ 177,520.00	\$ 194,120.00	\$ 194,120.00

*Nota. Valor en libros***Valor de deterioro****Tabla 11***Valor de deterioro ejercicio 2*

Activo	Valor en libros	Importe recuperable	Deterioro
Vehículo 1	\$ 35,500.00	\$ 30,540.00	\$ 4,960.00
Vehículo 2	\$ 35,500.00	\$ 30,540.00	\$ 4,960.00
Vehículo 3	\$ 36,000.00	\$ 30,540.00	\$ 5,460.00
Vehículo 4	\$ 40,000.00	\$ 39,800.00	\$ 200.00
Vehículo 5	\$ 40,050.00	\$ 39,200.00	\$ 850.00
Vehículo 6	\$ 25,000.00	\$ 23,500.00	\$ 1,500.00

Total	\$	\$	\$
	212,050.00	194,120.00	17,930.00

Nota. Valor de deterioro en la empresa

Estado de resultados

En el estado de resultados se puede observar que el valor de deterioro de los activos apenas representa 1% de la utilidad del negocio. Es decir, si existen activos en estado de deterioro, pero su relevancia para el negocio es mínima.

Tabla 13

Estado de resultados ejercicio 2

Empresa		
	Estado de Resultados	
	Al 31 de Diciembre	
	Año 2023 (sin deterioro)	Año 2023 (con deterioro)
Ingresos	\$ 3,200,000.00	\$ 3,200,000.00
Costos	\$ 1,200,000.00	\$ 1,200,000.00
Utilidad bruta	\$ 2,000,000.00	\$ 2,000,000.00
Gastos financieros	\$ 105,000.00	\$ 105,000.00
Gastos administrativos	\$ 350,000.00	\$ 350,000.00
Gastos de ventas	\$ 130,000.00	\$ 130,000.00
Gastos no operacionales (deterioro)		\$ 17,930.00
Utilidad antes de impuestos	\$ 1,415,000.00	\$ 1,397,070.00

Nota. Estado resultado del ejercicio

Practica #3

En el ejemplo número tres se planteará el análisis del deterioro de maquinaria y equipos y muebles y enseres de una empresa de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil.

Tabla 12

Valore en libros ejercicio 3

Activo	Costo de adquisición	Depreciación acumulada	Valor en libros
Muebles y enseres	\$ 25,000.00	\$ 12,500.00	\$ 12,500.00
Maquinaria	\$ 135,000.00	\$ 67,500.00	\$ 67,500.00
Total	\$ 160,000.00	\$ 80,000.00	\$ 80,000.00

Nota. Valor en libros ejercicio 3.

Tabla 13

Valore razonable ejercicio 3

Activo	Valor razonable	Costo de venta	Valor razonable neto
Muebles y enseres	\$ 12,500.00	\$ 1,920.00	\$ 10,580.00
Maquinaria	\$ 63,000.00	\$ 36,000.00	\$ 27,000.00
Total	\$ 75,500.00	\$ 37,920.00	\$ 37,580.00

Nota. Valor razonable ejercicio 3

Tabla 14*Valor en uso ejercicio 3*

Activo	Ingresos	Gastos	Flujo neto	Valor en uso
Muebles y enseres	\$ 36,000.00	\$ 23,000.00	\$ 13,000.00	\$11,872.15
Maquinaria	\$ 300,000.00	\$ 234,000.00	\$ 66,000.00	\$60,273.97
Total	\$ 336,000.00	\$ 257,000.00	\$ 79,000.00	\$ 72,146.12

*Nota. Valor en uso ejercicio 3***Tabla 15***Importe recuperable ejercicio 3*

Activo	Valor razonable	Valor en uso	Importe recuperable
Muebles y enseres	\$ 10,580.00	\$ 11,872.15	\$ 11,872.15
Maquinaria	\$ 27,000.00	\$ 60,273.97	\$ 60,273.97
Total	\$ 37,580.00	\$ 72,146.12	\$ 72,146.12

Nota. Importe recuperable de la empresa

En la siguiente tabla se observa que el valor de deterioro de los activos de la empresa como muebles y enseres y maquinaria es de \$7853.88. Y en la tabla 19 se puede analizar que el deterioro representa al menos 39% de las utilidades de la empresa.

Tabla 16*Deterioro ejercicio 3*

Activo	Valor en libros	Importe recuperable	Deterioro
Muebles y enseres	\$ 12,500.00	\$ 11,872.15	\$ 627.85
Maquinaria	\$ 67,500.00	\$ 60,273.97	\$ 7,226.03
Total	\$ 80,000.00	\$ 72,146.12	\$ 7,853.88

Nota. Elaborado por el autor**Tabla 17***Estado de resultados ejercicio 3*

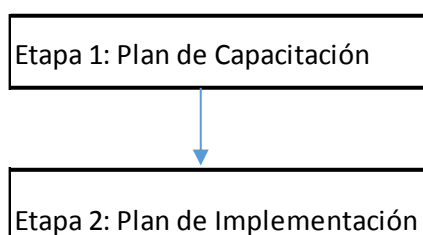
Empresa		
	Estado de Resultados	
	Al 31 de Diciembre	
	Año 2023 (sin deterioro)	Año 2023 (con deterioro)
Ingresos	\$ 242,000.00	\$ 242,000.00
Costos	\$ 110,000.00	\$ 110,000.00
Utilidad bruta	\$ 132,000.00	\$ 132,000.00
Gastos financieros	\$ 23,000.00	\$ 23,000.00
Gastos administrativos	\$ 54,000.00	\$ 54,000.00
Gastos de ventas	\$ 35,000.00	\$ 35,000.00
Gastos no operacionales (deterioro)		\$ 7,853.88
Utilidad antes de impuestos	\$ 20,000.00	\$ 12,146.12

Nota. Elaborado por el autor

Propuesta metodológica.

Metodología propuesta para la aplicación de la NIC 36 en Compañías de Transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil

La presente propuesta metodológica resulta por la necesidad de aplicar de manera correcta el deterioro del activo. De tal modo que se establece una propuesta metodológica que se conforma por dos etapas: a) plan de capacitación b) plan de implementación. Asimismo, detallamos los factores que inciden en cada etapa



Etapa 1: Plan de capacitación

En el plan de capacitación se consideraron los siguientes factores:

- Información acerca del negocio principal de la empresa: El objetivo de la empresa es ofrecer el servicio de transporte de carga pesada a nivel nacional.
- Cronograma de capacitaciones: Se deberán realizar capacitaciones sobre las NIIF, a todo el personal de la empresa para que tengan conocimiento sobre la importancia de las actividades que ejecutan y que se relacionan con esta normativa. El plan de capacitaciones considerará las normas contables más importantes que se aplican a las actividades financieras de la empresa como (NIC, NIIF, Interpretaciones de las NIC y NIIF).

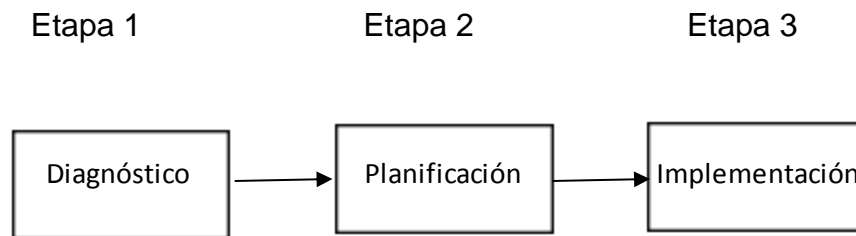
Nombre del Curso	Instructor	Dirigido A	Periodicidad	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5
Inducción Inicial		Personal nuevo	A necesidad					
Módulo 1 Marco Conceptual-Introducción	Jefe de Contabilidad/ Sub-Gerente Contador	Todo el personal	Mensual	■				
Módulo 2 Presentación de Estados Financieros		Todo el personal	Mensual		■			
Módulo 3 Ingresos y Gastos		Todo el personal	Mensual			■		
Módulo 4 Activos y Pasivos		Todo el personal	Mensual				■	
Módulo 5 Instrumentos Financieros		Todo el personal	Mensual					■

- Entre los módulos que se presentarán en las capacitaciones se encuentran: Módulo 1 conformado por el marco conceptual y de introducción, módulo 2: presentación de estados financieros, módulo 3: ingresos y gastos, módulo 4: activos y pasivos y módulo 5: instrumentos financieros.

Etapa 2: Plan de implementación

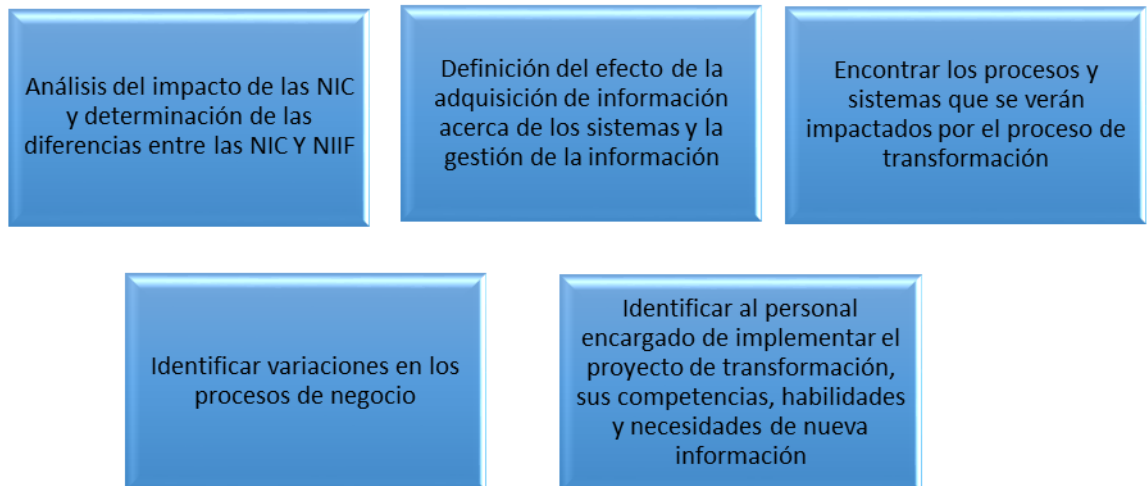
En la segunda etapa de esta propuesta, se realizará un plan de implementación; ya que además de la fase de planificación, el proceso de

cambio llevado a cabo por la empresa consta de tres etapas principales como: diagnóstico, planificación e Implementación.



Diagnóstico

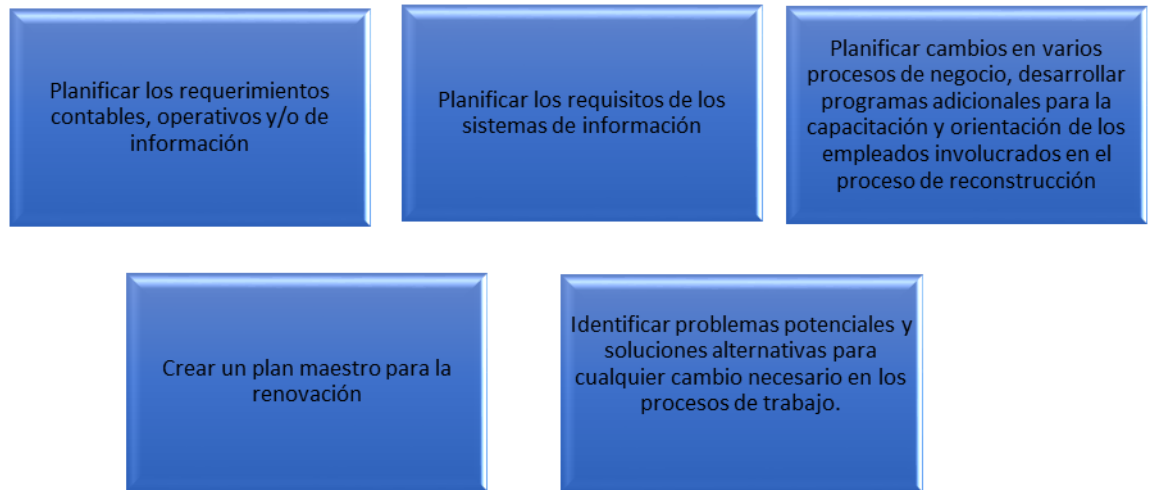
Se llevarán a cabo las siguientes actividades: a) análisis del impacto de las NIC y determinación de las diferencias entre las NIC Y NIIF; b) definición del efecto de la adquisición de información acerca de los sistemas y la gestión de la información; c) encontrar los procesos y sistemas que se verán impactados por el proceso de transformación; d) identificar variaciones en los procesos de negocio; e) identificar al personal encargado de implementar el proyecto de transformación, sus competencias, habilidades y necesidades de nueva información. Aunque la aplicación de las NIC tenga un efecto contable, la propuesta afecta a todo el negocio.



Planificación

Con base en los resultados de la fase de diagnóstico, el objetivo de esta fase es realizar una definición específica de los cambios en la contabilidad, sistemas de información, procesos operacionales, entre otros; también, el cumplimiento con los nuevos requerimientos de las NIC, presentación y valuación en estados financieros convertidos en base a las normas.

En esta fase, se ejecutarán las siguientes actividades: a) Planificar los requerimientos contables, operativos y/o de información, b) planificar los requisitos de los sistemas de información, c) planificar cambios en varios procesos de negocio, desarrollar programas adicionales para la capacitación y orientación de los empleados involucrados en el proceso de reconstrucción, d) crear un plan maestro para la renovación, e) identificar problemas potenciales y soluciones alternativas para cualquier cambio necesario en los procesos de trabajo.



3. Implementación

En esta fase final del proyecto, la organización realizará pruebas técnicas y de usuario para finalizar el proceso de adaptación a las nuevas normas contables, y se elaborarán manuales de principios contables definitivos para la organización. Entre las actividades se hallan: a) documentación de los requisitos de contabilidad, informes y rendición de cuentas en los manuales de contabilidad, b) preparar los estados financieros convertidos y documentar el flujo de información necesario, c) implementar los sistemas de información y procesos finales.

Documentación de los requisitos de contabilidad, informes y rendición de cuentas en los manuales de contabilidad

Preparar los estados financieros convertidos y documentar el flujo de información necesario,

Implementar los sistemas de información y procesos finales.

Conclusiones

Una vez desarrollada la presente investigación, se pueden plantear las siguientes conclusiones relacionadas con los objetivos.

Se ha cumplido con el primer objetivo de investigación al realizar un análisis de las bases teóricas y normativas que se debe considerar en la propuesta metodológica en las compañías de transporte de carga pesada mediante la revisión bibliográfica para la aplicación en las compañías de transporte de carga pesada.

Además, el segundo objetivo ha sido cumplido mediante las entrevistas y las encuestas se observó el alto grado de desconocimiento y poca importancia que existe sobre las nuevas normas contables que rigen el Ecuador (NIC 36) por el personal de los departamentos contables.

Por último, se ha cumplido con el tercer objetivo al mostrar una propuesta metodológica para la aplicación de los principios de deterioro de activos bajo la NIC 36 para las compañías de transporte de carga pesada, la cual se adapta a las necesidades de las empresas de transporte de carga pesada de la parroquia Ximena de la ciudad de Guayaquil. Ya que se ha considerado la implementación de un plan de capacitaciones para que todos los colaboradores de la organización cumplan con las normas, durante el desarrollo de sus actividades diarias.

Recomendaciones

Una vez desarrollada la presente investigación y en base a las conclusiones encontradas durante dicho desarrollo, se plantean las siguientes recomendaciones para futuras líneas de investigación.

Se recomienda que las empresas analizadas del sector de transporte de carga pesada apliquen las NIC 36 enfocadas en el deterioro de activos, debido a que la aplicación de esta norma posibilita la preparación y presentación de estados financieros correctamente a través de la información contable, de manera uniforme y comparable que favorece económicamente.

Al final de cada período contable, sus activos deben ser evaluados, teniendo en cuenta los factores externos e internos a los que se refiere la NIC 36, para determinar si existe algún indicio de deterioro y, en caso afirmativo, proceder con el reconocimiento respectivo.

Al aplicar esta norma mejora el proceso de toma de decisiones y también permite a los usuarios de la información financiera tomar las decisiones adecuadas. Ya que incluye todos los activos, ingresos del negocio y gastos operativos de los socios reflejados en sus estados financieros para tomar las decisiones correctas. Es pertinente adicionar que se sugiere que las empresas apliquen esta norma con el fin de reevaluar la flota para determinar su valor real en libros.

Por otro lado, como futura línea de investigación se sugiere la realización de una investigación similar para las empresas de otros sectores de la economía, de esa manera se podrá conocer la facilidad y la tasa de aplicación de esta norma en la misma parroquia de la ciudad de Guayaquil.

El establecimiento de procesos contables que muestren deficiencias en beneficio de la economía y finanzas de la empresa es una tarea especial de los contadores, quienes utilizan sus conocimientos para impulsar el desarrollo de valor agregado de la empresa agregado en comparación con la competencia.

Referencias

- Agencia Nacional de Tránsito. (2016). *Reglamento a Ley De Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. Reglamento a Ley De Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.
- Aguilar, I. (2015). Análisis crítico de los métodos de valoración de empresas y su aplicación práctica. *Vincula Tegica*, 1038-1057.
- Alfaro, M. (2014). *Transporte de Carga Pesada, Cambio Tecnológico y su Incidencia sobre la Economía y Comercio Internacional del Ecuador: Análisis Prospectivo. Año: 2014 - 2024*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Amador, S., Cervera, M., & Romano, J. (2013). *Unidad generadora de efectivo*. Obtenido de <http://www.contabilidad.tk/unidad-generadora-efectivo-uge.html>
- Arias, B. (2019). *Aplicación de NIC 36 en la cuenta vehículos de las empresas de transportes de carga en la ciudad de Guayaquil. Efectos contable y tributario en los estados financieros*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte.
- Aulestia, P. (2019). *Gestión financiera en las empresas ecuatorianas del sector de servicios de transporte pesado de carga por carretera del cantón Quito*. Universidad Andina Simón Bolívar .
- Baptista, M., & al, e. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mcgraw Hill.
- Benitez, J., Garcés, F., & Gil, T. (2015). *Métodos de depreciación aplicable a las Tractomulas en la empresa Ferrogruas S.A.S*. Cali: Universidad Cooperativa de Colombia.

- Blacio, L., & Peralta, J. (2011). *Creación de una empresa de transporte de carga por carretera en la ciudad de Guayaquil*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Cañadas, A., & Rojo, A. (2006). *NIC 36: Deterioro del valor de los activos*. Cali: Partida Doble.
- Casal, J. y Mateu, E. (2003). Tipos de muestreo. *Rev. Epidem. Med. Prev*, 1, 3-7.
- Chambilla, A. (. (2017). *Gestión de Cobranzas y su Influencia en el efectivo y equivalente de efectivo de las empresas de Transporte de Carga Pesada en la ciudad de Tacna en el periodo 2016*. . Universidad Privada Tacna.
- Corporación Financiera Nacional. (2021). *Transporte de carga por carretera*. Quito: CFN.
- Deloitte. (2019). *Norma Internacional de Contabilidad*. Norma Internacional de Contabilidad.
- Deloitte Global Services Limited. (2017). *Jurisdictions-Americas-Peru*. Deloitte Global Services Limited. .
- Dewey, J. (1910). *How we think*. Lexington: D.C. Heath.
- Ekos negocios. (2018). Transporte de carga pesada, un aliado estratégico en los servicios de logística. *Ekos negocios*, 4(15), 1.
- Ferrer, A. (2013). *Revisando las NIIF: NIC 36 Deterioro del valor de los activos*. *Actualidad Empresarial*(277). A empresarial.
- Folgueiras, P. (2016). *La entrevista*. Universidad Bolivariana.
- Fundación del Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (1 de abril de 2022). http://nicniif.org/files/u1/NIC_36.pdf

- García, G., Poveda, A., & Rivera, J. (2009). *Manual de Procedimientos para Activos Fijos*. Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Guerrero, G. (2014). *Los procedimientos de control interno para activos fijos y su incidencia en el cumplimiento del honorable gobierno provincial de Tungurahua*. Universidad Técnica de Ambato.
- Herrera, B. (2018). Acerca de la tasa de descuento en proyectos. *QUIPUKAMAYOC*, 4 (8), 102-110.
- Herrera, N., & Paguay, Y. (2018). *Análisis financiero y tributario sectorial. Caso estudio: empresas de transporte y logística*. ESPOL.
- Hirshleifer, J. (1980). *Teoría de los Precios y sus Aplicaciones*. Nueva York: Prentice Hall.
- Injante, A., & Necochea, C. (2022). *La NIC 36 Deterioro del valor de los de activos y su impacto en la toma de decisiones en las empresas del Sector Textil*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).
- Islas, V., & Zaragoza, M. (2007). Análisis de los Sistemas de Transporte. *IMT*, 1(5), 75.
- Jugacho, A., & Paz, R. (2013). Análisis actual de las pequeñas empresas de transporte de carga pesada de contenedores de la ciudad de Guayaquil. *TEACS*, 4 (6), 11-19.
- Ley de compañías de 2018. Ley de compañías. 30 de marzo de 2018.
- Ley de Regimen Tributario de 2004. Ley de Regimen Tributario. Asamblea Nacional. 25 de agosto de 2004.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transporte y Seguridad Vial de 2016. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transporte y Seguridad Vial. Quito: Asamblea Nacional. 30 de mayo de 2016

- Medina, C. (2013). *El sistema de costos como herramienta de control y su incidencia en la rentabilidad, de la empresa fabrimuebles "pamel", en el año 2011.* . Universidad Técnica de Ambato.
- Ministerio de Economía y Finanzas de Uruguay. (2020). *Norma Internacional de Contabilidad N° 36 (NIC 36)*. Obtenido de <https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/institucional/normativa/norma-internacional-contabilidad-n-36-nic-36#:~:text=Importe%20recuperable%20de%20un%20activo,final%20de%20la%20vida%20%C3%BAtil>.
- Novillo, X., & Torres, M. (2021). NIC 36: implicaciones contables y tributarias de los efectos del COVID-19. *Cienciamatriarevista*, 6 (6), 15-32.
- Páez, P., & Silva, J. (2010). Las teorías de la Regulación y Privatización de los Servicios Públicos. *Administración y desarrollo*, 9(115), 39-57.
- Ruiz, C. (2017). *Concepto y antecedentes del valor razonable. Ventajas y desventajas*. Bogotá: Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Sánchez, V. (2013). *C.I. Lewis: Hacia una teoría de la valoración en ciencia*. La Plata: En Memoria Académica.
- Sarmiento, R. (2009). Teoría económica de regulación: una aproximación teórica para determinar el cálculo de las tasas de sobrecapitalización industrial. *Cuadernos Latinoamericanos de Administración*, 5(9), 9-26.
- Servicio de Rentas Internas. (2022). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/impuesto-ambiental-a-la-contaminacion-vehicular1#:~:text=Es%20un%20impuesto%20que%20grava,cilindraje%20sea%20mayor%20a%201500cc>.
- Stigler, G. (1990). La teoría de la regulación económica. *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 7 (18), 81-115.

- Superintendencia de Compañías. (2014). *Superintendencia de Compañías*.
Obtenido de
<https://www.supercias.gob.ec/portalinformacion/index.php?archive=portaldeinformacio>
- Torre, M. (2018). *La utopía Deweyana: Valores e idea de futuro en La teoría de la Valoración de John Dewey*. México: SEP.
- Vázquez, E. (2021). *Capital, plusvalía y trabajo asalariado*. México: Vp .
- Vera, D. (2019). *La investigación descriptiva para determinar la concurrencia de estudiantes que comen alimentos en la cafetería universitaria*. Universidad Técnica de Machala.

Apéndices

Apéndice A Preguntas de encuestas

1. ¿Cuenta con personal que valore los activos?

Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni de acuerdo ni en
desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo

2. ¿La empresa cuenta con un listado de activos deteriorados u obsoletos?

Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni de acuerdo ni en
desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo

3. ¿Tiene conocimiento sobre la aplicación de las NIC36?

Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni de acuerdo ni en
desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo

4. ¿Con qué frecuencia la empresa aplica estas normas?

Una vez al año Dos veces al año De tres veces al año en
adelante

5. ¿Considera que la aplicación de las NIC36 disminuye el pago de impuestos en la empresa?

Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni de acuerdo ni en
desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo

6. ¿La empresa cuenta con algún proceso para la aplicación de la norma?

Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni de acuerdo ni en
desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo

Apéndice B Preguntas de entrevista

1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?
2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?
3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?
4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?
5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?
6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento para seguir?

Apéndice C Respuestas y análisis de información de las entrevistas

Primera Entrevista a Experto en Inventario

- 1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?**

Esta norma es aplicada para el cumplimiento de las políticas contables e incluso la contabilización de los cambios que ocurran en las mismas.

- 2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿Qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?**

Esta norma ha contribuido en la reducción del pago de impuestos para ciertas empresas que declararon el deterioro de sus activos.

- 3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?**

Como mencioné, la disminución del pago de impuestos para ciertas empresas; ya que antes de la aplicación de esta norma declaraban activos que en realidad ya no se encontraban en condiciones óptimas para su funcionamiento en las actividades del negocio.

- 4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?**

Principalmente ciertos contadores no tienen conocimiento de la existencia y beneficios de esta NIC.

- 5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?**

Generalmente las empresas lo realizan por cada periodo contable

- 6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento a seguir?**

Se inicia con la identificación del activo, después la definición del importe recuperable, determinar el importe recuperable, comparar valores y ajustar

En conclusión, estas normas son aplicadas para contabilizar los cambios y cumplimiento de las políticas contables de la empresa. Y de hecho, las normas NIC36 ayudan a disminuir el pago de impuestos pero esto no puede ser aprovechado; ya que en ciertas empresas los contadores no tienen conocimiento sobre la aplicación de estas normas. Dicha aplicación debe realizarse una vez al año.

Segunda Entrevista a Experto en Auditoría Externa

- 1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?**

En el caso de las NIC 36, las aplica a determinados activos cuestionados debido a su deterioro.

- 2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿Qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?**

Ayuda a cuantificar de forma apropiada el valor de los activos.

- 3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?**

Principalmente, la disminución de los gastos administrativos debido al registro de activos que están obsoletos.

- 4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?**

Falta de información financiera.

- 5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?**

Se realizan cada año.

6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento para seguir?

Inicialmente se debe identificar cuál es el activo, después medir el importe recuperable y el valor razonable del mismo, y al final calcular la pérdida de valor del activo individual.

En cuanto al segundo entrevistado se ha podido concluir que estas normas se aplican para ciertos activos como los no corrientes y ayudan a la cuantificación adecuada de dichos activos, disminuyendo los gastos administrativos de la empresa; siempre y cuando se realicen una vez al año.

Tercera Entrevista a Experto en Costos

1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?

Las empresas aplican estas normas en los diversos estados financieros, ya que son estándares internacionales. Primero analizan la información financiera para posteriormente realizar estimaciones o cambios contables.

2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?

Les ayuda a asegurar el valor de los activos de la empresa, siempre que no exceda el importe para la recuperación de los mismos.

3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?

Reducción de cargos en el estado de resultados y una disminución de las cuentas del superávit resultado de reevaluación.

4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?

Discrepancias entre la cantidad de activos registrados en los estados financieros y aquellos encontrados de manera física en la empresa.

5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?

Al menos dos veces por año.

6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento para seguir?

Primero definir el activo que está deteriorado, medir su importe recuperable y el valor razonable, después esta información debe ser revelada en los informes financieros.

El entrevistado número tres indicó que estas normas internacionales se aplican en diferentes estados financieros para asegurar el valor de los activos. Sin embargo, en ciertas empresas existen discrepancias entre el valor de los activos registrados y aquellos encontrados de manera física. Para este entrevistado las normas se aplican al menos dos veces al año

Cuarta Entrevista a Experto en Consultor Contable Tributario

1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?

Las aplican por medio de los estados financieros con el fin de evitar discrepancias en la presentación de información financiera y el mercado.

2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?

Permite conocer cuáles son los activos que se encuentran en proceso de deterioro, como por ejemplo las maquinarias, que muchas veces están obsoletas en las bodegas, pero siguen registrándose como un activo en buen estado

3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?

Fundamentalmente, ayuda a realizar ajustes en el flujo de efectivo de las empresas.

4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?

Falta de registro del valor de activos.

5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?

Las llevamos a cabo cada año.

6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento para seguir?

Si el departamento contable ha descubierto indicios de una disminución en el valor de un activo específico, debe elaborar pruebas de deterioro, durante las cuales se deben encontrar los factores que componen el monto recuperable. Este último se deriva del valor en uso o el valor razonable menos los costos de venta, el que sea mayor.

En cuanto a este entrevistado, las NIC se aplican por medio de los estados financieros y las NIC 36 ayudan a identificar aquellos activos deteriorados y a su vez a realizar ajustes en el flujo de efectivo. Pero existen falencias en la aplicación debido a la falta de registro del valor de activos, a pesar de que este proceso se realiza una vez al año.

Quinta Entrevista a Experto en Socio de Compañía de Transporte de Carga pesada

1. ¿De qué manera la empresa aplica las normas internacionales de contabilidad en los estados financieros?

Las utiliza para realizar una mejor previsión del crecimiento de la empresa.

2. En base a su experiencia, la aplicación de las NIC 36 ¿qué tipo de efectos contables positivos ha proporcionado a la contabilidad del sector de transporte de carga pesada?

Esta norma ayuda a reflejar el valor real del activo y en base a ello tomar decisiones estratégicas.

3. ¿Qué cambios ha encontrado en los estados financieros después de aplicar las NIC 36?

Facilita la toma de decisiones de la gerencia, disminuyendo los errores que podrían ocasionar un conflicto entre los diferentes estados financieros

4. ¿Qué falencias considera que las empresas del sector presentan durante la aplicación de esta norma?

En ciertas empresas, la aplicación de las NIC36 no se aplica una vez al año sino cada vez que encuentran activos obsoletos o en deterioro.

5. ¿Con qué frecuencia se realiza un mantenimiento correctivo o preventivo en los equipos?

Al menos una vez al año se realiza el mantenimiento

6. ¿Si se encuentra una maquinaria o equipo defectuoso cuál es el procedimiento para seguir?

Al principio es fundamental encontrar los activos que se encuentran en deterioro de manera física, por medio de la revisión del inventario para posteriormente realizar los respectivos cálculos.

Las normas se usan para realizar una mejor previsión de las cuentas, reflejar el valor real de los activos y facilitar el proceso de toma de decisiones. Por ello, se deben aplicar una vez al año, aunque ciertas empresas las aplican cada vez que un activo está obsoleto.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen con C.C: # 0922116678, autora del trabajo de titulación: “**Propuesta metodológica para la aplicación de la NIC 36 en las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil**” previo a la obtención del título de Licenciada en Contabilidad y Auditoría, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 07 de febrero del 2023

f.

Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen

C.C 0922116678

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

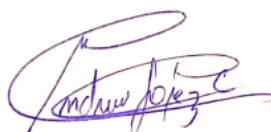
Yo, López Castillo, Andrew Willians, con C.C: # 0923656003, autor del trabajo de titulación: **Propuesta metodológica para la aplicación de la NIC 36 en compañía de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil**, previo a la obtención del título de Licenciado en Contabilidad y Auditoría, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 07 de febrero del 2023

f.



López Castillo, Andrew Willians

C.C: 0923656003

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Propuesta metodológica para la aplicación de la NIC 36 en compañía de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.		
AUTOR(ES)	Campozano Bajaña, Nereyda del Carmen López Castillo, Andrew Willians		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	CPA. Linda Yong Amaya, PhD.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Economía y Empresas		
CARRERA:	Contabilidad y Auditoría		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciado en Contabilidad y Auditoría		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	07 de febrero del 2023	No. DE PÁGINAS:	91
ÁREAS TEMÁTICAS:	NIIF, Contabilidad, Finanzas		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	NIC 36, deterioro, evaluación de activos, normas contables, compañías de transporte pesado		
<p>Resumen: El objetivo del presente trabajo de titulación parte de los desafíos que en los últimos años se ha presentado inconvenientes en la evaluación de los activos en cuanto a su deterioro en el sector de transporte de carga pesada. A partir de ello la metodología presentada se encuentra bajo un enfoque de investigación mixto, donde existen datos cualitativos y cuantitativos, el estudio se fundamentó en la recolección de datos mediante entrevistas y encuestas a profesionales del departamento contable de las compañías de transporte pesado. Por otro lado, en relación con el alcance del estudio, éste se centra en un nivel exploratorio pues el tema planteado es poco estudiado, asimismo a nivel explicativo. En cuanto se refiere a la población con la cual se trabajó se tomó como fuente de estudio 180 empresas de transporte de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, considerando una muestra aleatoria simple para las encuestas y como segunda muestra a cinco expertos en el sector del transporte de carga. Los resultados de las investigaciones han mostrado que los profesionales del departamento contable de las compañías de transporte pesado no han recibido la capacitación suficiente, por ende, su conocimiento en cuanto a los procedimientos para la aplicación de las nuevas normas contables es muy básico, por esta razón se presentará una guía técnica metodológica, amortizando los procedimientos a seguir, y que simplifiquen la aplicación de la NIC 36 en las empresas que prestan servicios de transporte.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-9-68227780 +593-9-69191476	E-mail: andrew.lopezcg@gmail.com camponere03@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Bernabé Argandoña, Lorena Carolina		
	Teléfono: +593-4- 3804600 ext.1635		
	E-mail: lorena.bernabe@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			