



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y
AUDITORÍA CPA.**

TÍTULO:

**IMPLEMENTACION DE NIC Y NIIF EN LAS COMPAÑIAS DE
TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL
PARA EL EJERCICIO 2012 Y REVISION DE SU CUMPLIMIENTO EN EL
EJERCICIO 2013.**

AUTORAS:

Espín Auria Zully Grace

Zamora Benavides Wendy Mariana

**Trabajo de Titulación previo a la Obtención del Título de Ingeniera en
Contabilidad y Auditoría CPA.**

TUTOR:

CPA. Paredes Paredes Carlos Alberto, Msc.

Guayaquil, Ecuador

2014



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y
AUDITORÍA CPA.
CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Espín Auria Zully Grace y Zamora Benavides Wendy Mariana, como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA.**

TUTOR

CPA. Paredes Paredes Carlos Alberto, Msc.

DIRECTOR DE LA CARRERA

Ing. Ávila Toledo Arturo Absalón, Msc.

Guayaquil, octubre del 2014



UNIVERSIDAD CATÓLICA

DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

**CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y
AUDITORÍA CPA.**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Zully Grace Espín Auria y Wendy Mariana Zamora Benavides**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, **Implementación de NIC Y NIIF en las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la Ciudad de Guayaquil para el Ejercicio 2012 y Revisión de su Cumplimiento en el Ejercicio 2013**, previa a la obtención del Título de **Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA.**, 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 nuestra total autoría.

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

Guayaquil, octubre del 2014

AUTORAS

Espín Auria Zully Grace

Zamora Benavides Wendy Mariana



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y
AUDITORÍA CPA.**

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Zully Grace Espín Auria y Wendy Mariana Zamora Benavides**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Implementación de NIC Y NIIF en las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la Ciudad de Guayaquil para el Ejercicio 2012 y Revisión de su Cumplimiento en el Ejercicio 2013**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, octubre del 2014

AUTORAS

Espín Auria Zully Grace

Zamora Benavides Wendy Mariana

AGRADECIMIENTO

En primer lugar damos gracias a Dios, por darnos la vida y guiarnos en el camino de sabiduría; en segundo lugar a nuestros padres, hermanos y esposo e hijo, por su paciencia y apoyo incondicional que nos han llevado al logro de nuestro objetivo. Por último a nuestros amigos y Tutor de Trabajo de Titulación, quién nos brindó sus mayores conocimientos.

Zully Grace Espín Auria y Wendy Mariana Zamora Benavides

DEDICATORIA

Dedicamos el presente Trabajo de Titulación a Dios quién nos ha otorgado la fortaleza y conocimiento para el desarrollo del mismo y a nuestros padres, esposo e hijo por su apoyo incondicional, quienes han depositado su confianza en cada propósito establecido en nuestras vidas. Gracias a ellos estamos logrando uno de los principales objetivos de nuestras vidas.

Zully Grace Espín Auria y Wendy Mariana Zamora Benavides



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y
AUDITORÍA CPA.**

CALIFICACIÓN

TUTOR

CPA. Paredes Paredes Carlos Alberto, Msc.

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	VI
RESUMEN.....	VIII
ABSTRACT.....	X
CAPÍTULO 1	
1.1 Planteamiento del Problema.....	1
1.2 Situación de Conflicto.....	3
1.3 Causas y Consecuencias.....	3
1.4 Delimitación del Problema.....	3
1.5 Formulación del Problema	4
1.6 Evaluación del Problema.....	4
1.7 Objetivos	4
1.7.1 Objetivo General	4
1.8 Objetivos Específicos.....	5
1.9 Justificación e Importancia.....	5
CAPÍTULO 2	
2.1 Marco Teórico.....	7
2.1.1 Antecedentes	7
2.1.2 Tipos de Transportes	10
2.1.2.1 Transporte Acuático	10
2.1.2.2 Transporte Aéreo.....	11
2.1.2.3 Transporte Terrestre	12
2.1.3 Fundamentos del Transporte	15
2.1.3.1 El Transporte en el Mundo.....	18
2.1.4 Definición.....	19
2.1.5 Clasificación del Transporte.....	19
2.1.6 Funciones del Transporte	21
2.1.7 El Transporte de Carga Pesada en el Ecuador.....	22
2.1.8 La Importancia del Transporte de Carga Pesada en el Ecuador	23
Tiempo de vida útil de los equipos de transporte	26
Comunicado para las compañías de transporte de carga pesada	28
2.1.9 Estadísticas de las empresas de Transporte de Carga Pesada en el Ecuador	30
El transporte y su crecimiento en el país y las principales provincias	31
2.1.10 Normas Internacionales de Información Financiera y sus efectos y variaciones en la aplicación.	37
2.1.11 El desempeño Contable - Financiero en las Compañías de Transporte de Carga Pesada.....	41
2.1.12 Índices Financieros aplicados a todas las compañías para evaluar sus resultados anuales.....	41
2.1.13 Indicadores Financieros.....	44
2.1.13.1 Indicadores de Liquidez	44
2.1.13.2 Indicadores Operacionales o de Actividad	47
2.1.13.3 Indicadores de Endeudamiento	53
2.1.13.4 Indicadores de Rentabilidad	57
2.1.14 NIIF a tratar en la Implementación de Normas Internacionales de Información Financiera en el Transporte de Carga Pesada en el Ecuador.....	60
2.1.14.1 NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos	60
2.1.14.2 NIC 16 Propiedad Planta y Equipo	66
2.1.14.3 NIC 12 Impuesto a las Ganancias	69
2.2 Metodología	74

2.2.1	Diseño de la Investigación y su Visión General.....	74
2.2.2	La Observación	76
2.2.3	La Entrevista	78
2.3	Marco Legal	79
2.3.1	Constitución Política de la República del Ecuador	80
2.3.2	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su Reglamento. ..	81
2.3.3	Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados	86
2.3.4	Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno.	91
2.3.5	Ley de Seguridad Social.....	93
2.3.6	Ley de Compañías.....	95
2.3.7	Código de Trabajo.....	95
2.3.8	Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.....	97
2.3.9	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).....	98
2.3.10	Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.	99
2.13.11	Código Orgánico Integral Penal.....	102
CAPITULO 3		
	ESTADOS FINANCIEROS	110
	COMPañÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA CIA	110
	ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	110
	ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL	112
	ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO.....	113
	ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	114
	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	115
3.	ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES CRÍTICOS	121
4.	EFECTIVO Y BANCOS	122
5.	POR COBRAR	122
6.	PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS	123
7.	CUENTAS POR PAGAR	124
8.	IMPUESTOS	125
9.	PRECIOS DE TRANSFERENCIAS	127
10.	OBLIGACIONES ACUMULADAS	127
11.	INSTRUMENTOS FINANCIEROS.....	128
12.	PATRIMONIO.....	129
13.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS.....	131
14.	GASTOS POR SU NATURALEZA.....	131
15.	APROBACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	132
CAPITULO 4		
	INDICE FINANCIEROS APLICADOS A NUESTROS ESTADOS FINANCIEROS	133
CAPITULO V		
5.1	Conclusiones	136
5.2	Recomendaciones y Sugerencias	138
BIBLIOGRAFIA		
	WEB.....	142

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de Titulación, abarca un resumen de las Normas Internacionales de Contabilidad y Normas Internacionales de Información Financiera, para las Compañías de Transporte de Carga Pesada, que son el conjunto de normas e interpretaciones de carácter técnico, aprobadas, emitidas y publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), en las cuales se establecen los criterios para el reconocimiento, la valuación, la presentación y la revelación de la información que se consigna en los estados financieros de propósito general, las mismas representan la normativa vigente de aplicación en nuestro país, entre sus principales objetivos esta, mostrar uniformidad en la información financiera en cualquiera de los países donde son aplicadas dichas normas y de la misma manera, transparentar la información entregada a la Superintendencia de Compañías ente regulador de las Sociedades Jurídicas en el Ecuador.

La normativa contable vigente, hasta cierto punto ha sido un tema de gran polémica y dificultades para su aplicación por lo estrictas que se presentan y el poco conocimiento existente en los profesionales de nuestro país acerca de las mismas.

Las complicaciones también se las puede identificar, por los onerosos valores que se debe pagar por la contratación de firmas auditoras para la necesaria y obligatoria implementación de NIC – NIIF, las cuales son las más especializadas.

Teniendo en cuenta la situación del Transporte en nuestro país, pero siendo específicos y analizando el Transporte de Carga Pesada en Guayaquil, pudimos notar la gran contribución que esta actividad le hace a la economía en cuanto al dinamismo y crecimiento día a día.

De acuerdo al desarrollo de este trabajo, vamos a indicar más adelante, los efectos que se darán en los estados financieros, aplicando las normas vigentes de acuerdo a las cuentas utilizadas en este medio.

RESUMEN

De acuerdo a todas las modificaciones y desarrollo que se ha visto en nuestra sociedad y mundo en general, no podemos dejar de lado el mundo globalizado refiriéndonos a lo económico, donde la búsqueda del complemento entre la eficiencia y eficacia es resultado a conseguir, para establecer el éxito en los negocios y finalizar un proceso contable – financiero productivo.

Este trabajo de investigación, trata la implementación de Normas Internacionales de Contabilidad y Normas Internacionales de Información Financiera en las empresas de Transporte de Carga Pesada en la ciudad de Guayaquil, permitiéndonos analizar el impacto contable, financiero que se produce, el principal método aplicado es la investigación, de aspectos directamente ligados como la normativa contable, tributaria, legales, estadísticas y resoluciones de los entes reguladores, adicionalmente el estudio profundo de la actividad del transporte nos permitió tener un mejor concepto en el desarrollo de la misma y realizar un análisis de la aplicación e implementación de las NIC – NIIF.

En referencia a la investigación y estudio realizado a este tipo de compañías, se realizará la aplicación principalmente de las NIC 16 de Propiedad Planta y Equipo; 36 Deterioro de los Activos por la gran importancia en función al giro de negocio.

Con este tratamiento buscamos mejorar la información y así obtener un mayor grado de confiabilidad, credibilidad, comparabilidad de los estados financieros, de esta manera el empleo de las normas nos permite establecer ciertos tratamientos contables razonables en rubros como los beneficios a los trabajadores, la jubilación y desahucio, mediante el registro de la provisión, la valuación de la propiedad planta y equipo en especial el equipo caminero con un valor representativo y mayor antigüedad, llevar el correcto archivo de los empleados con todos los requisitos debido, entre otros

registros. Al ver el resultado de la implementación, podemos indicar que estas normas se encuentran muy bien complementadas entre sí, por las mínimas diferencias presentadas. Podemos finalizar, indicando que con la implementación de las NIC – NIIF, vamos a obtener una información contable – financiera, real, objetiva, fiable, permitiéndonos proyectar la capacidad operativa y resguardando el patrimonio de la compañía.

ABSTRACT

According to all the modifications and development that has been seen in our society and the world at large, we cannot leave out the globalized world referring to economic concerns, where the search for complementarities between efficiency and effectiveness is the result to be achieved, to establish success in business and complete an accounting process - Financial productive.

The present research work is the implementation of International Accounting Standards and International Financial Reporting Standards in businesses Heavy Haulage in the city of Guayaquil, allowing us to analyze the impact of accounting, financial occurring. The main method applied is the research, as aspects directly related accounting regulations, tax, legal, statistics and resolutions regulators, and further thorough study of transport activity allowed us to have a better concept in the development of it and perform an analysis of the application and implementation of IAS - IFRS.

With reference to the research and study of these types of companies, it is carried out mainly the implementation of IAS 16 Property, plant and equipment; 36 Impairment of Assets for the great importance according to line of business.

With this treatment we aim to improve the information and obtain a higher degree of reliability, credibility, comparability of financial statements, in this way the use of standards enables us to establish some reasonable accounting treatments in areas such as the benefits to workers, retirement and eviction, by registering the provision, valuation of property plant and equipment, especially the road equipment with a representative value and greater antiquity, carrying the correct file of employees all requirements due, among other records. Seeing the result of the implementation, we can indicate that these rules are very well complemented by each other, with the minor differences presented. We may conclude indicating that with the

implementation of IAS - IFRS, we will have an information accounting and financial, that is real, objective, reliable, allowing us to project the operational capacity and safeguarding the assets of the company.

CAPÍTULO 1

1.1 Planteamiento del Problema

Siendo en el mundo, el transporte de toda índole, uno de los principales medios y herramientas de vital importancia para el dinamismo y crecimiento de la economía de un país, en el transcurso de muchos años se trata varios tipos de negocios de manera muy informal, pero de manera principal nos referiremos al transporte en el Ecuador, que está manejado de manera muy superficial y no es la excepción el transporte de carga pesada, sin embargo por la necesidad de una mejor administración, ellos han buscado integrarse mediante, cooperativas, asociaciones y compañías, teniendo en cuenta y no dejando de lado que aún permanecen un gran número de manera independiente, de acuerdo a la promulgación de leyes del presente gobierno mucho más estrictas, se ven en la obligación de formalizarse.

Este gremio de choferes no formales, que cuentan con su principal herramienta de trabajo y que ha sido su sustento y el de sus familias por mucho tiempo, que por falta de ideales, procedimientos y recursos económicos necesarios, no han se han propuesto ampliarse en su medio y por ende a formalizarse. Que manifestando la idea de la parte formal, los transportistas informales se los considera una amenaza y una competencia desleal, por la falta de aplicación de reglas en su proceder laboral, puntualizando una, como los precios más bajos aplicados por ellos así determinando que dañan el mercado.

Se puede decir, que por la falta de estructura organizacional como física, no ha existido la motivación, para que se actúe bajo las leyes y lineamientos y por ende ver la proyección y crecimiento de su medio transportista.

Por lo que de conformidad la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art.46 "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. 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.

Fuente: (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2008)

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, T. y. (2008). *Libro Segundo, Título I, Art. 46*. Montecristi: La Cervantes.

Con lo anteriormente descrito, instituciones en el Ecuador como el Servicio de Rentas Internas, Agencia Nacional de Tránsito o los Gobiernos seccionales que manejen una autonomía metropolitana o municipales, que tengan la función de regular, planificar y vigilar el cumplimiento de las leyes promulgadas por el gobierno en las compañías de carga pesada, serán capaces de prohibir los beneficios que otorga el estado, si estas no actuaren de tal manera.

(Gobierno Nacional del Ecuador, 2014)

Referencias:

Gobierno Nacional del Ecuador. (14 de Junio de 2014). *Gobierno Nacional del Ecuador*. Recuperado el 18 de Junio de 2014, de Trámites Ciudadanos:

<http://www.tramitesciudadanos.gob.ec/institucion.php?cd=45>

1.2 Situación de Conflicto

El transporte, siendo un elemento primordial para el mejor desenvolvimiento de nuestra economía, pero a la vez, sin mayores controles de su desempeño organizacional, contables – administrativos, manejándose en gran parte de su existencia de manera informal contribuye a que una de las principales causas de conflicto en este tipo de negocio el Transporte de Carga Pesada, es la falta de conocimientos actualizados de los Contadores y el mantenimiento de su cultura antigua sin mayores opciones de aprendizaje y aplicación de las normas actuales vigentes y que otorguen un mejor resultado y mayor productividad, para el desarrollo contable financiero.

1.3 Causas y Consecuencias

Se puede decir que los resultados negativos que se obtienen en este tipo de negocio por el breve tratamiento contable financiero de sus operaciones, en su mayoría los contadores son bachilleres contables, creyendo que es uno de los principales motivos, la falta de experiencia y aplicación de normas contables que permitan un mejor control y manejo administrativo – contable.

1.4 Delimitación del Problema

Con el objetivo de realizar el análisis y aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera en el área del Transporte de Carga Pesada, mediante una guía práctica, se pretende profundizar en el entendimiento de cómo funciona este tipo de negocio y de tal manera, en el período 2011 al 2012, donde el 2010 será el periodo de transición, 2011 aplicación de de Normas Internacionales de Información Financiera y 2012 comparación de la aplicación. Trabajo direccionado específicamente al campo contable

financiero, del área del Transporte de Carga Pesada, del Ecuador, provincia del Guayas, ciudad de Guayaquil, por el período de 3 años.

1.5 Formulación del Problema

¿Por qué los Contadores de las Compañías de Transporte de Carga Pesada, no se han capacitado, en el análisis, manejo y aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), en la Provincia del Guayas, ciudad de Guayaquil?

1.6 Evaluación del Problema

Identificar y establecer las vías más idóneas y eficientes, por medio del análisis, manejo y aplicación como guía práctica de las Normas Internacionales de Información Financiera, contribuyendo de tal manera al cumplimiento legal de las normas antes mencionadas en las Compañías de Transporte de Carga Pesada, de la ciudad de Guayaquil.

1.7 Objetivos

1.7.1 Objetivo General

Contribuir con un manejo adecuado de las Normas Internacionales de Información Financiera en las Compañías de Transporte de Carga Pesada, diseñando de forma estratégica y capacitando al personal contable financiero de la Cía. de Transporte de Carga Pesada “Estrella S.A” de las normas contables más relevantes y que aplican al giro del negocio mediante pasos a seguir para la debida aplicación de NIIF. A través de las notas explicativas, que le permitan al lector comprender de una forma fácil los estados financieros y de esa manera conseguir la aplicación adecuada de las NIC y NIIF en las Compañías de Transporte de Carga Pesada.

1.8 Objetivos Específicos

1.8.1.1 Capacitar al gremio contable en NIIF

- Esta Tesis servirá como guía en la parte conceptual y práctica para la aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) en las Compañías de Transporte de Carga Pesada.

1.8.1.2 Registros Adecuados

- Aplicación de cálculos de acuerdo a NIIF
- Registros contables de acuerdo a NIIF
- Análisis del impacto de dichos registros en los Estados Financieros.

1.8.2 Mediante el manual diseñado por medio de esta tesis de titulación, buscamos la comparación de un año a otro de los Estados Financiero.

1.9 Justificación e Importancia

En la economía, teniendo en cuenta que entre los elementos principales se encuentra el transporte, razón por la cual debe buscarse el mejor y profundo tratamiento en toda el área transportista y de esa manera obtener un servicio eficiente y eficaz de excelentes resultados, con las debidas seguridades y garantías en la entrega de la carga en óptimo estado y en el tiempo acordado.

De acuerdo a la información recopilada por diferentes medios, teniendo en cuenta la opinión de las personas que operan en este sector, como son los transportistas y de sus comentarios de que el tratamiento superficial a nivel contable – administrativo, se ha venido desarrollando por la falta de formalidad en el medio, la no existencia sobre todo a inicios de la normativa legal y la falta de recursos.

Y buscando obtener el crecimiento de la economía y que el sector del transporte tenga mayores oportunidades a nivel empresarial y de esa manera permita una mejor calidad de vida de los mismos, contribuimos a que los procesos contables administrativos sean aplicados de acuerdo a normativas legales vigentes de nuestro país, como normas internacionales de aplicación mundial.

Esta Tesis busca proveer medios de información para el correcto análisis, manejo y aplicación de las Normas Internacionales de Información Financieras (NIIF) y de esa manera mejorar sustentablemente el tratamiento contable – financiero de las empresas de transporte de carga pesada.

CAPÍTULO 2

2.1 Marco Teórico

2.1.1 Antecedentes

Desde el primer momento de su existencia, el hombre se mueve, anda y desplaza, quiere ir cada vez más lejos, y para satisfacer sus propósitos, indudablemente tiene que inventar. El transporte, entendido como la capacidad de desplazar personas o materiales de un sitio a otro, es tan antiguo como el hombre. Al principio, caminar con todos sus enseres era la única forma de moverse que tenían nuestros ancestros. Pero, pronto, se descubrió la rueda, posiblemente inspirada en los troncos de árboles que se usaban para desplazar cargas pesadas.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: que como quien 2008)

Historia de los medios de transporte (2008). Luis Martinez Gonzalez.
<http://www.quecomoquien.es/historia-de-los-medios-de-transporte.html>

No obstante, el primer instrumento de transporte debieron ser las balsas de troncos. Estas rudimentarias embarcaciones debieron inventarse viendo los trozos de árboles que arrastraba el agua y flotaban. De cualquier modo, el transporte fluvial debe tener miles de años de antigüedad, ya que las tribus primitivas, en sus migraciones, debieron atravesar ríos, y hace 6.000 años ya se construían botes y se conocía la vela.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: que como quien 2008)

Historia de los medios de transporte (2008). Luis Martinez Gonzalez.
<http://www.quecomoquien.es/historia-de-los-medios-de-transporte.html>

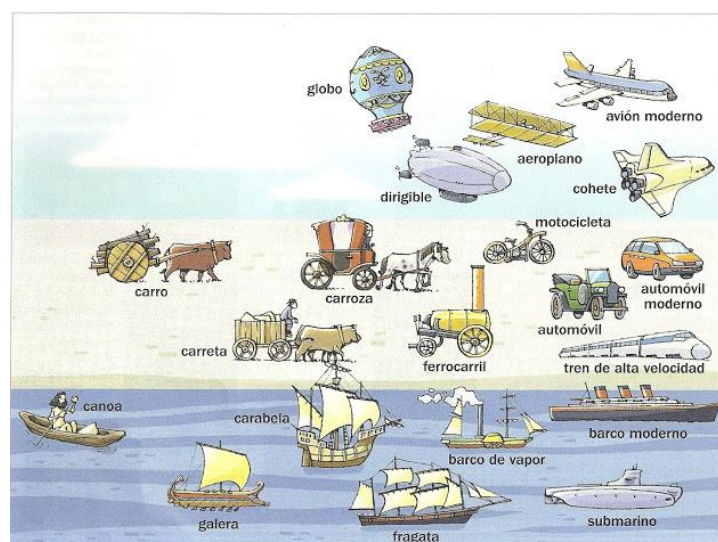
La primera gran innovación fue la domesticación de animales, como el caballo. Éste comenzó a utilizarse en oriente próximo para llevar de un sitio a otro tanto cargas como personas hace unos 5.000 años, pero ya antes se usaba el buey. Los equinos se mantuvieron como principal medio de transporte hasta principios del siglo XIX, en que apareció el ferrocarril.

Fuente: (Información se obtuvo de página web: que como quien 2008)

Historia de los medios de transporte (2008). Luis Martínez González.

<http://www.quecomoquien.es/historia-de-los-medios-de-transporte.html>

Figura: N°1



Fuente

(3.bp.blogspot.com, 2011)

3.bp.blogspot.com. (25 de Mayo de 2011). 3.bp.blogspot.com. Recuperado el 25 de Mayo de 2014, de La Historia de los Transportes:

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>

La **Revolución industrial**, que comenzó durante el siglo XVIII en Inglaterra, cambió por completo los sistemas de transporte. Se construyeron redes de canales fluviales para facilitar el movimiento de cargas pesadas. Y, sobre

todo, la invención de la máquina de vapor dio lugar a la aparición del ferrocarril, que dominó el transporte terrestre hasta la aparición del automóvil a fines del siglo XIX.

Fuente: (Información se obtuvo de página web: que como quien 2008)

Historia de los medios de transporte (2008). Luis Martínez González.
<http://www.quecomoquien.es/historia-de-los-medios-de-transporte.html>

Figura: N°2



Fuente

(Wikipedia, 2014)

Wikipedia. (25 de Mayo de 2014). *Wikipedia*. Recuperado el 25 de Mayo de 2014, de Wikipedia:

Al mismo tiempo, los barcos se modernizaban hasta el punto de que se desarrollaron grandes transatlánticos y cargueros que pueden desplazar miles de toneladas. Y, a principios del siglo XX, apareció el transporte aéreo.

Fuente: (Información se obtuvo de página web: que como quien 2008)

Historia de los medios de transporte (2008). Luis Martínez González.
<http://www.quecomoquien.es/historia-de-los-medios-de-transporte.html>

2.1.2 Tipos de Transportes

2.1.2.1 Transporte Acuático

El uso del transporte acuático se remonta a los principios de la historia (prehistoria) por la necesidad que tenía la población de concentrarse en las orillas de ríos y en las costas marítimas. Embarcaciones a remo: las embarcaciones primitivas eran movidas tanto con manos y pies como con tablas planas a manera de remo.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: blogspot 2011)

La historia de los transporte (2011).

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>

Algunos ejemplos de embarcaciones de remo serían:

La Balsa: Se piensa que la primera travesía acuática del hombre fue sobre un tronco flotante.

La Canoa: es un bote relativamente pequeño que se mueve con la fuerza humana. Las canoas son puntiagudas en ambos extremos y usualmente abiertas por la parte de arriba. Se mueve por medio del uso de palas.

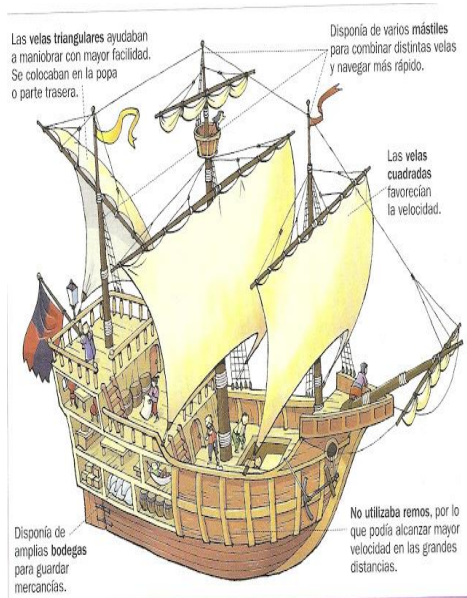
A finales del siglo XIX aparecen los Barcos Modernos. Estos barcos poseen un motor lo que les convierte en máquinas más avanzadas y eficaces ya que estos motores permiten al barco un menos consumo de combustible y el transporte de mayor volumen de carga.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: blogspot 2011)

La historia de los transporte (2011).

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>

Figura N°3



Fuente:
(Wikipedia, 2014)
Wikipedia. (25 de Mayo de 2014).
Wikipedia. Recuperado el 25 de
Mayo de 2014, de Wikipedia:
http://es.wikipedia.org/wiki/transporte_terrestre

Figura N°4



Fuente:
(Google, Barcos de Carga 2014)
Google, Barcos de Carga. (25 de
Mayo de 2014). Google, Barcos
de Carga. Recuperado el 25 de
Mayo de 2014, de Google, Barcos
de Carga:
<https://www.google.com.ec/search?q=barcos+de+carga>

2.1.2.2 Transporte Aéreo

El sueño de todo ser humano en cualquier época ha sido el de volar, con una visión envidiosa ante el vuelo de los pájaros, trasladarse, ver otros lugares desde la perspectiva del espacio. Hacia el siglo V de nuestra era se diseñó el primer aparato volador: la cometa. En el siglo XIII el inglés Roger Bacon tras años de estudio, llegó a la conclusión que el aire podría soportar un objeto de la misma manera que el agua soporta un barco. El globo aerostático: la idea surgió cuando los hermanos Joseph y Jacques Montgolfier estaban sentados frente a una fogata, notaron que el humo se elevaba y pensaron en la oportunidad de aprovechar dicha cualidad. Después de varios experimentos, comprendieron que el aire caliente pesa

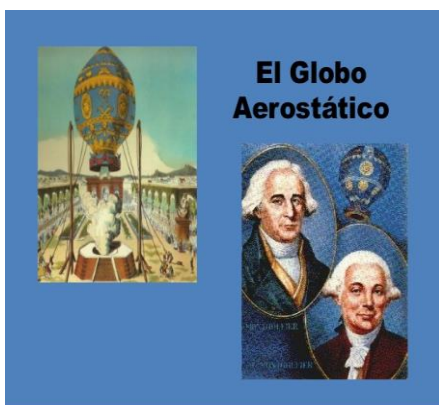
menos que el frío, por lo que tiende a subir. El vuelo inicial demostró que su teoría estaba en lo cierto. El 4 de junio de 1783 realizaron una demostración pública con un globo aerostático de diez metros de diámetro en un mercado francés, el cual estaba construido con tela y papel.

Fuente: (Información se obtuvo de página web: blogspot 2011)

La historia de los transportes (2011).

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>

Figura N°5



Fuente:

(Google, 2014)

Google. (28 de Mayo de 2014).

Página Web Google.

Recuperado el 30 de Mayo de

2014, de Página Web Google:

<https://www.google.com.ec/search>

Figura N°6



Fuente:

(Wikipedia, 2014)

Wikipedia. (25 de Mayo de 2014).

Wikipedia. Recuperado el 25 de

Mayo de 2014, de Wikipedia:

http://es.wikipedia.org/wiki/transporte_terrestre

2.1.2.3 Transporte Terrestre

En la prehistoria especialmente en el neolítico apareció la rueda, uno de los inventos más maravillosos de la historia que facilitaba el transporte de materiales pesados y con ella se inició el desarrollo de todo tipo de

transportes terrestres. En su forma más simple la rueda, era un disco sólido de madera fijado a un eje redondo de madera, luego se eliminaron secciones del disco para reducir el peso y empezaron a emplearse los radios. La rueda ha sufrido numerosas mutaciones a través de los tiempos hasta alcanzar la perfección. La rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestres y la llegada del hombre a lugares lejanos en cada vez menos tiempo. Así podemos distinguir la siguiente evolución de la rueda:

Fuente: (Información se obtuvo de página web: blogspot 2011)

La historia de los transportes (2011).

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>



Figura: N° 8

(Google, 2014)

Google. (25 de Mayo de 2014). Google. Recuperado el 25 de Mayo de 2014, de Google: <http://https://www.google.com.ec/search?q=llantas+para+cabezales&source>



Figura: N° 7

(Wikipedia, 2014)

Wikipedia. (25 de Mayo de 2014). Wikipedia. Recuperado el 25 de Mayo de 2014, de Wikipedia: http://es.wikipedia.org/wiki/transporte_terrestre

El carro: está fue la primera aplicación que el hombre le dio a la rueda para sus propios fines. El carro dispone de dos ruedas y utiliza la tracción animal para lograr el desplazamiento. En la plena edad media aparece la bicicleta cuyos componentes básicos son dos ruedas, pedales, un manillar para

controlar la dirección, un sillín para sentarse y un sistema de hierros que unen todos estos elementos. El desplazamiento se obtiene al girar con las piernas los pedales que a través de una cadena que hace girar las ruedas.

Fuente: (Información se obtuvo de página web: blogspot 2011)

La historia de los transportes (2011).

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>



Figura: N° 9
(Google, Transporte Terrestre 2014)
Google, Transporte Terrestre. (25 de Mayo de 2014). Google, <https://www.google.com.ec/search?q=transporte+terrestre>



Figura: N° 10
(Google, Transporte Terrestre de Carga 2014)
Google, Transporte Terrestre de Carga. (25 de Mayo de 2014). <https://www.google.com.ec/search?q=transporte+terrestre+carga>



Figura: N° 11
(Google, Transporte Terrestre de Uso Privado 2014)
Google, Transporte Terrestre de uso privado. (25 de Mayo de 2014). Google, Transporte Terrestre: <https://www.google.com.ec/search?q=transporte+terrestre+&source>

Más que por la magnitud de su contribución a la producción nacional, la relevancia del transporte en la economía se la explica por la dependencia

que tiene la sociedad actual de la movilidad de las personas y bienes. Los individuos demandan transporte para desplazarse de sus lugares de residencia a los de trabajo, a los de ocio o de visitar amigos y familiares. Las empresas demandan transporte para enviar o recibir materias primas, productos intermedios y finales. La división internacional del trabajo con empresas que producen en varios países las diferentes fases de un mismo producto, la localización residencial lejos de los centros urbanos y el fenómeno del turismo de masas han determinado que el transporte sea uno de los elementos esenciales de la vida cotidiana y de la estructura productiva de las naciones.

2.1.3 Fundamentos del Transporte

El transporte, elemento fundamental del funcionamiento de las economías modernas, se halla ante una contradicción permanente, entre una sociedad que siempre solicita mayor movilidad y una opinión pública que soporta cada vez menos la congestión de algunas redes, el deterioro del medio ambiente y la calidad mediocre de las prestaciones que ofrecen algunos servicios de transporte. Resulta difícil concebir un crecimiento económico fuerte, que cree empleo y riqueza, sin un sistema de transporte eficaz y que permita sacar plenamente provecho del mercado interior y del efecto de la mundialización del comercio. Las actividades del transporte (un sistema muy importante al estar formado por muchos componentes relacionados entre sí) influyen muy notablemente en nuestra sociedad.

En este campo de gran informalidad en vías y búsqueda de la reglamentación y aplicación de las leyes existentes para su continuo desarrollo de manera ordenada, esta guiado o dirigido por una parte administrativa, la cual con la debida preparación debe estar apta para desarrollar los procesos necesarios y así contribuir al correcto desempeño administrativo e institucional de la entidad, de esta manera vamos a ver un ligero análisis de lo que es la administración.

De acuerdo a varias definiciones podemos decir que la Administración es la ciencia social aplicada o tecnología social, su objetivo de estudio son las organizaciones, la cual provee de la técnica encargada de desarrollar la planificación, organización, dirección y control de los recursos (humanos, financieros, materiales, tecnológicos, del conocimiento, etc.) de una manera eficaz y eficiente en una organización, buscando obtener el mayor beneficio posible; pudiendo ser este económico o social, de acuerdo a los fines perseguidos por dicha organización. También podemos decir que esta ciencia nos permite establecer sistemas racionales de esfuerzo conjunto, a través de los cuales se puede alcanzar propósitos comunes que individualmente no es factible lograr. Pensamos a su vez que persigue la satisfacción de objetivos institucionales por medio de una estructura y a través del esfuerzo humano coordinado.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: wikipedia 2014)

Administracion (2014). <http://es.wikipedia.org/wiki/Administracion>

Y a su vez como la administración desarrolla varias características que le permiten llevarse a cabo, veremos algunas de ellas:

- **Planificar:** Es el proceso que comienza con la visión que tiene la persona que dirige a una organización; la misión de la organización; fijar objetivos, las estrategias y políticas organizacionales, usando como herramienta el mapa estratégico; todo esto teniendo en cuenta las fortalezas/debilidades de la organización y las oportunidades/amenazas. En la actualidad los cambios continuos generados por factores sociales, políticos, climáticos, económicos, tecnológicos, generan un entorno turbulento donde la planificación se dificulta y se acortan los plazos de la misma, y obligan a las organizaciones a revisar y redefinir sus planes en forma sistemática y permanente.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: wikipedia 2014)

Administracion (2014). <http://es.wikipedia.org/wiki/Administracion>

- **Organizar:** Responde a las preguntas ¿Quién va a realizar la tarea?, implica diseñar el organigrama de la organización definiendo responsabilidades y obligaciones; ¿cómo se va a realizar la tarea?; ¿cuándo se va a realizar?; mediante el diseño de proceso de negocio, que establecen la forma en que se deben realizar las tareas y en qué secuencia temporal; en definitiva organizar es coordinar y sincronizar.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: wikipedia 2014)

Administracion (2014). <http://es.wikipedia.org/wiki/Administracion>

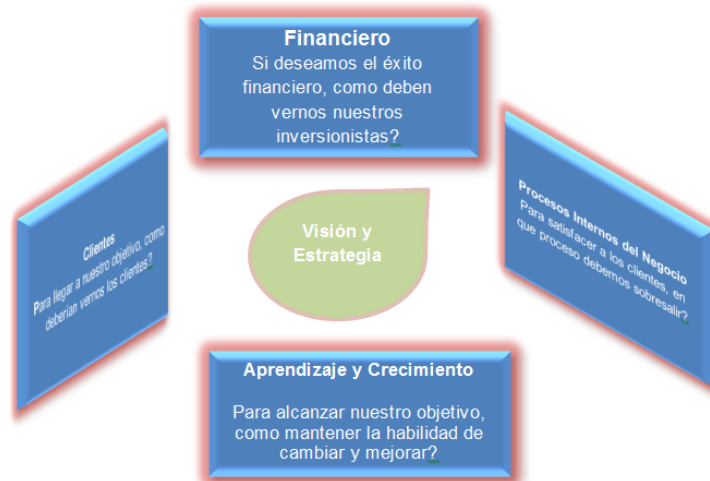
- **Dirigir:** Es la influencia o capacidad de persuasión ejercida por medio del Liderazgo sobre los individuos para la consecución de los objetivos fijados; basado esto en la toma de decisiones usando modelos lógicos y también intuitivos de toma de decisiones.

Fuente: (Informacion se obtubo de pagina web: wikipedia 2014)

Administracion (2014). <http://es.wikipedia.org/wiki/Administracion>

- **Controlar:** Es la medición del desempeño de lo ejecutado, comparándolo con los objetivos y metas fijados; se detectan los desvíos y se toman las medidas necesarias para corregirlos. El control se realiza a nivel estratégico, nivel táctico y a nivel operativo; la organización entera es evaluada, mediante un sistema de Control de gestión; por otro lado también se contratan auditorías externas, donde se analizan y controlan las diferentes áreas funcionales.

Fuente: Wikipedia. (15 de 10 de 2010). Wikipedia. Recuperado el 16 de 06 de 2014, de Wikipedia: <http://es.wikipedia.org/wiki/Administraci%C3%B3n>



Administración actual de las entidades, enfocadas en estrategias y necesidades del cliente.

2.1.3.1 El Transporte en el Mundo

El transporte en Europa se ocupa de las necesidades de movilidad de más de 700 millones de personas y su carga asociada. La geografía política de Europa divide el continente en más de 50 estados y territorios soberanos. Esta fragmentación, junto con un mayor movimiento de personas desde la revolución industrial, ha llevado a un alto nivel de cooperación entre los países europeos en el desarrollo y mantenimiento de redes de transporte. Las organizaciones supranacionales e intergubernamentales como la Unión Europea (UE), Consejo de Europa y la OSCE (La Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa), han dado lugar a la elaboración de normas y acuerdos internacionales que permiten a las personas y de carga para cruzar las fronteras de Europa, en gran medida con niveles únicos de la libertad y facilidad.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Wikipedia. (2014). http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Europa

Carretera, ferrocarril, transporte aéreo y el agua son frecuentes e importantes de toda Europa. Europa fue el lugar del mundo con el primer ferrocarril y autopistas y ahora es la ubicación de algunos de los más activos puertos y aeropuertos del mundo. El transporte de carga tiene un alto nivel de compatibilidad intermodal y el Espacio Económico Europeo, permite la libre circulación de mercancías a través de 30 estados

Fuente: Wikipedia. (05 de 09 de 2010). Wikipedia. Recuperado el 16 de 06 de 2014, de Wikipedia: http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Europa

2.1.4 Definición

El transporte es aquella actividad que permite principalmente el crecimiento económico y social, resumiéndose en el traslado por tierra, agua o aire de personas, animales y bienes de un lugar a otro. También pudiendo decir que es el acto que interconecta al mundo económico y social entre sí.

2.1.5 Clasificación del Transporte

- Según la Naturaleza del transporte

Público: Es lo que llevan a cabo las empresas por cuenta ajena a cambio de una contraprestación.

Privado: Es lo que se realiza por cuenta propia, el transporte privado puede ser particular - cuando cubre las necesidades del propietario o complementario - cuando lo hacen las empresas que no tienen como actividad principal el transporte.

Fuente: Información se obtuvo de página web: ClubEnsayos. (2011).

Objetivos y Funciones del Transporte.

<http://clubensayos.com/Negocios/Objetivo-Y-Funciones-Del-Transporte/34838.html>

- Según la modalidad de Carga

Completa: es el transporte desde la recepción de la carga hasta la entrega en el destino.

Fraccionada: Requiere actividad previa o complementaria como la recogida, manipulación, almacenaje. La mercadería pertenece a diferentes remitentes y dirigida a diferentes destinatarios.

Fuente: Información se obtuvo de página web: ClubEnsayos. (2011).

Objetivos y Funciones del Transporte.

<http://clubensayos.com/Negocios/Objetivo-Y-Funciones-Del-Transporte/34838.html>

- Según el ámbito y tipo de servicio

Larga distancia: Transporte de grandes cantidades en tramos largos.

Paquetería: Transporte de carga fraccionada en tramos más o menos largos.

Reparto Capilar: Se caracteriza por cubrir de manera fija diversos puntos libremente.

Fuente: Información se obtuvo de página web: ClubEnsayos. (2011).

Objetivos y Funciones del Transporte.

<http://clubensayos.com/Negocios/Objetivo-Y-Funciones-Del-Transporte/34838.html>

2.1.6 Funciones del Transporte

Como ya hemos expresado en párrafos anteriores que el transporte contribuye en varios aspectos, pero entre sus funciones resaltaremos ciertos elementos de mayor relevancia:

- **Funciones de Naturaleza Geográfica y Ecológica:** Vinculadas directamente al territorio, hábitat o medio donde se desarrolla el hombre, los medios de transporte y su evolución han configurado la capacidad del hombre a la hora de poblar territorios y de sobrevivir a partir de ellos.
- **Funciones Económicas:** Raciona las mercancías finalizando el proceso de trabajo de los productores, pero en ese instante inicia y crea la opción de que otros puedan trabajar con las antes mencionadas mercancías.
- **Funciones Políticas y Estratégicas:** Otorga la posibilidad del ingreso a determinados espacios territoriales y facilita las relaciones entre habitantes.
- **Funciones Sociales, Recreativas y Mejora de Calidad de Vida:** El transporte ha incrementado la libertad, movilidad y autonomía de las personas, lo que ha contribuido de gran manera al aumento de las relaciones interpersonales. Los transportes ayudan al desarrollo económico, social, político y cultural. La imagen de las ciudades está configurada de acuerdo a la infraestructura y los nuevos medios.

Fuente: Información se obtuvo de página web: ClubEnsayos. (2011).
Objetivos y Funciones del Transporte.

<http://clubensayos.com/Negocios/Objetivo-Y-Funciones-Del-Transporte/34838.html>

2.1.7 El Transporte de Carga Pesada en el Ecuador

El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otro bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para éste se cuentan el tiempo de viaje y el confort.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Wikipedia. (2014). Transporte. <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>

En el Ecuador, el medio de transporte de carga pesada, ha venido siendo uno de los pilares fundamentales para el desarrollo de nuestra economía, en la función de la transportación y entrega de las materias primas y bienes en general de mejor manera y en óptimas condiciones a las empresas, para que así lleven a cabo sus procesos de producción y/o comercialización de sus productos. De tal manera llegamos a considerar a este proceso como de intermediario en la producción de bienes y servicios y su gran contribución al mejoramiento de la calidad de vida en la sociedad.

Este tipo de servicios en nuestra sociedad es notable para establecer el desarrollo de cada sector de nuestra economía, ya que es una actividad principal prácticamente en toda empresa, para la movilización y traslado de todo tipo de carga de un lugar a otro, con la aplicación de la mejor logística logrando obtener la mayor eficacia y eficiencia de nuestro tiempo, por motivos que en una ciudad no vamos a encontrar todo lo que requerimos en cuanto a productos.

La gran parte de los transportistas en esta actividad del transporte de carga pesada, están de manera informal, quienes poseen su unidad y la ven de

esa manera como una herramienta de trabajo simple, sin tener la real conciencia de los riesgos que implica tanto para el cliente como el transportista mismo, el hecho de no contar con una seguridad formal, como una póliza de seguro y de la misma manera no tener la proyección de la rentabilidad mayor que puede mejorar el trabajar ordenadamente y con la responsabilidad necesaria en las entregas a realizar.

2.1.8 La Importancia del Transporte de Carga Pesada en el Ecuador

Sin duda alguna, uno de los principales elementos que contribuyen de excelente manera en el dinamismo, comportamiento y crecimiento de nuestra economía es el transporte de carga pesada, siendo el principal medio de movilización de mercadería en el comercio interno, como el transporte internacional en importaciones de las principales materias primas y las portaciones de los principales productos exportables de nuestro país, de esa manera permite una mejor accesibilidad a las principales industrias con sus productos semi-elaborados o terminados a los diferentes mercados de consumo masivo.

Su gran función cobra mucho más realce, cuando por medio de su proceder, es un directo contribuyente a la mejora y constante actividad de crecimiento a la gran unidad generadora de nuestra economía, generando rentas al área de producción como fábricas en general, pero de manera principal fábricas de llantas, lubricadoras, lavadoras de vehículos, importadoras de repuestos y productos de consumo en el parque automotor y si lo vemos como una gran labor a la sociedad es la llegada de ellos a lugares prácticamente remotos llevando alimentos y productos de primera necesidad satisfaciendo esa gran y vital necesidad del ser humano y de esa manera actuando indirectamente pero con gran porcentaje en la estabilidad y tranquilidad de la sociedad en general.

A este comportamiento se une una variable más que es de mucha importancia en nuestros índices económicos, que es la mayor seguridad para invertir en nuestro país, dándole a los inversionistas una gran opción de que la decisión se incline por invertir en nuestro país, creando de esa manera muchas más fuentes de trabajo, dándole estabilidad y perdurabilidad a nuestro desarrollo económico y mejorando aún más la calidad de vida de sus habitantes.

Es importante resaltar, que en los últimos años, el transporte de carga pesada en el Ecuador, se ha visto en un franco crecimiento en su parque automotor, por elementos externos como el mejoramiento de vías de carreteras en general y de gran manera en muchas ciudades de nuestro país, porque esto implica que uno de los gastos directos y fijos que mantenían los transportistas como es el de mantenimiento ha disminuido, en cuanto a llantas, repuestos, permitiendo así una mejor rentabilidad en el negocio.

“El desarrollo vial en Ecuador es uno de los íconos más visibles del progreso, si hay un lugar físico por el que avanza y crece el Ecuador, son las carreteras. El desarrollo vial implica una inversión de \$ 5.250 millones que convertirán 1.286 kilómetros de vías en superautopistas. La meta final es 2014.

En Costa, Sierra y Oriente, la construcción de carreteras y puentes ha cambiado la forma de vida los habitantes de Ecuador, quienes ven materializarse eso que antes sonaba solo en discursos; una muestra más del impacto en la economía y en el sector social, a la vez. Solamente en la Ruta de la Spondylus la inversión llega a \$ 451 millones; en tanto que en la Troncal Amazónica, que cuenta con 1049,59 kilómetros, la inversión alcanza los \$295 millones. La realidad es que el gobierno ecuatoriano invirtió un total de \$ 3.716 millones en apenas cinco años de gestión, en tanto que los tres

gobiernos anteriores –en seis años- invirtieron apenas \$ 1.506 millones. Otro ejemplo de esta evolución vial es la nueva autopista que une a la costera ciudad ecuatoriana de Guayaquil con la localidad de Playas, que costó alrededor de \$ 33 millones. Con 27 kilómetros de extensión, cuatro carriles y nueve puentes, reduce de 90 a 50 minutos el recorrido hacia Playas, uno de los principales balnearios de agua salada que tiene Ecuador.

Referencia:

(Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2014)

Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. (04 de Junio de 2014). Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. Recuperado el 04 de Junio de 2014, de El desarrollo vial en el Ecuador:<http://www.andes.info.ec/es/quinquenio-de-la-revoluci%C3%B3n-ciudadana-actualidad-reportajes/4974.html>

La industria del transporte ha experimentado cambios tecnológicos notables en las últimas décadas que han afectado a todas sus modalidades. En el transporte terrestre, por ejemplo, el servicio que ofrece a los viajeros un tren de alta velocidad en distancias medias está más cercano al de un avión que al de los trenes de los años sesenta. En el transporte marítimo, la manipulación de mercancías realizada en los modernos buques de contenedores y en terminales portuarias especializadas emplea una tecnología que se parece muy poco a la carga y descarga manual que los estibadores solían realizar en los puertos.

El transporte por carretera se ha convertido a lo largo del último medio siglo en el modo de transporte dominante, relegando al ferrocarril a un segundo plano, aunque recientemente los problemas de congestión y de externalidades negativas asociadas al tráfico por carretera han vuelto a poner de manifiesto las ventajas competitivas del ferrocarril en determinados tráficos.

Cita Antoni Bosch

VENTAS	DESVENTAJAS
AEREO	
Costo	Costo
Envíos rápidos	Mercadería pesada
MARITIMO	
Costo Bajo	DEMORA
Mayor volumen de mercadería	SEGUROS DE MERCADERIA
TERRESTRE	
Transportación de materias primas	Informalidad del servicio
Logística aplicada para el tiempo de entrega	Seguridad de traslado

Referencia: (Ginés de Rus, 2002) Figura N° 11
 Ginés de Rus, J. C. (2002). Economía Del Transporte. Las Palmas: Antoni Bosch.

Tiempo de vida útil de los equipos de transporte

De acuerdo con las resoluciones con los No.088-DIR-2009-CNTTTSV, No. 091-DIR-2009-CNTTTSV, Y No. 042DIR-2010-CNTTTSV, y aprobar el cuadro de vida útil para las unidades que presentan el servicio de transportación pública en diferentes modalidades, conforme se detalla a continuación:

CUADRO DE APLICACIÓN DE LA VIDA UTIL TOTAL				
MODALIDAD DEL TRANSPORTE	TIPO DE VEHICULO	CONSTITUCION JURIDICA Y PERMISO DE OPERACIÓN	INCREMENTOS Y CAMBIOS	VIDA UTIL TOTAL
		AÑOS	AÑOS	AÑOS
TAXI	AUTOMOVIL	0	6	15
TAXI EJECUTIVO	AUTOMOVIL	0	0	5
CARGA LIVIANA	CAMIONETA	5	10	15
TRANSPORTE MIXTO	CAMIONETA DOBLE CABINA	5	10	15
CARGA PESADA	CAMION	32	32	32
	TRACTOCAMION	32	32	32
ESCOLAR E INSTITUCIONAL	BUS O MINIBUS	4	12	20
	FURGONETA	4	10	15
INTRAPROVINCIAL	BUS O MINIBUS	5	13	20
INTERPROVINCIAL	BUS	5	13	20

Referencia: Figura N° 11

(Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2012)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (17 de Junio de 2012).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. Recuperado el 05 de Junio de 2014, de Vida Util en el Transporte del Ecuador:

<http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-de-transporte/resoluciones-de-vida-util/file/86-resolucion-no-080-dir-2010-cntttsv>

Prohibir la presentación del servicio de transporte público o comercial a los vehículos que superen el tiempo de vida útil total. En tal virtud, las operadoras de transporte cuyos vehículos estén por cumplir con el tiempo de vida útil total deben iniciar el trámite de registro de otra unidad con un tiempo de seis meses antes de la salida del vehículo, sin que sea necesaria la notificación por parte de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV).

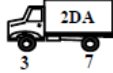
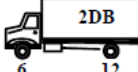


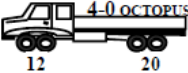
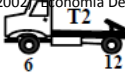
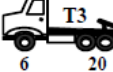
Comunicado para las compañías de transporte de carga pesada

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas informa a los Señores Transportistas de Carga Pesada, Empresas Generadoras de Carga y Público en General, que en cumplimiento a la Ley de Caminos y su Reglamento Aplicativo, y al “Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera” publicado en el Registro Oficial 310, de 20 de abril de 2001 – DECISIÓN 491, que se encuentra efectuando el control de pesos y dimensiones a los vehículos que transportan carga y hacen uso de las carreteras de la red principal del País.

En vista de que algunos vehículos de carga, incumplen lo tipificado en la Ley de Caminos y su Reglamento Aplicativo y al Reglamento Técnico Andino, causando la destrucción de la red vial nacional, a partir, a partir del 30 de Junio de 2009, se realizará un estricto control a los vehículos de carga en las estaciones de pesaje que tiene el MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas) en el País, de acuerdo al siguiente cuadro demostrativo de pesos y dimensiones máximas permitidas.

Fuente:

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (15 de Agosto de 2012). Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador . Recuperado el 05 de Junio de 2014, de Pesos y Dimensiones del Transporte de Carga Pesada:http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf

TIPO	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE (Ton.)	DESCRIPCIÓN	Peso Bruto Vehicular PBV (Toneladas)	Peso Vehículo Vacio (Promedio)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (METROS)		
					Largo	Ancho	Alto
2DA		CAMION DE 2 EJES MEDIANOS	10.00	4.00	7.50	2.60	3.50
2DB		CAMION DE 2 EJES GRANDES	18.00	7.00	12.00	2.60	4.10
3-A		CAMION DE 3 EJES (TANDEM POSTERIOR)	26.00	11.00	12.20	2.60	4.10
4-C		CAMION DE 4 EJES (TRIDEM POSTERIOR)	30.00	12.00	12.20	2.60	4.10
4-0 OCTOPUS		CAMION CON TANDEM DIRECCIONAL Y TANDEM POSTERIOR	30.00	12.00	12.00	2.60	4.10
T2		TRACTO CAMION DE DOS EJES	18.00	9.00	8.50	2.60	4.10
T3		TRACTO CAMION DE TRES EJES	26.00	11.00	8.50	2.60	4.10

Referencia: (Ginés de Rus, 2002)
Ginés de Rus, J. C. (2002) Economía Del Transporte. Las Palmas: Antoni Bosch.

Fuente: Figura N° 12

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (15 de Agosto de 2012). Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. Recuperado el 05 de Junio de 2014, de Pesos y Dimensiones del Transporte de Carga Pesada: http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf

De igual manera el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), informa que a partir de la presente fecha se otorgará el **Certificado de Operación Especial por Dimensiones** a los vehículos de carga pesada que excedan las siguientes dimensiones:

<u>Ancho:</u>	2,60m.
<u>Altura:</u>	4,10m.
<u>Longitud:</u>	
Camión con 2 ejes	12,00m.
Camión con 3 y 4 ejes	12,20m.
Combinaciones de tracto-camión y semi-remolque y de camión remolque independiente del número de ejes y su distribución	18,50m
Remolque (Carrocería)	10,00m
Remolque balanceado (Carrocería)	10,00m
Semi-Remolque (Carrocería)	13,00m

Fuente: Figura N° 13

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (15 de Agosto de 2012). Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. Recuperado el 05 de Junio de 2014, de Pesos y Dimensiones del Transporte de Carga Pesada: http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/15_2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf

2.1.9 Estadísticas de las empresas de Transporte de Carga Pesada en el Ecuador.

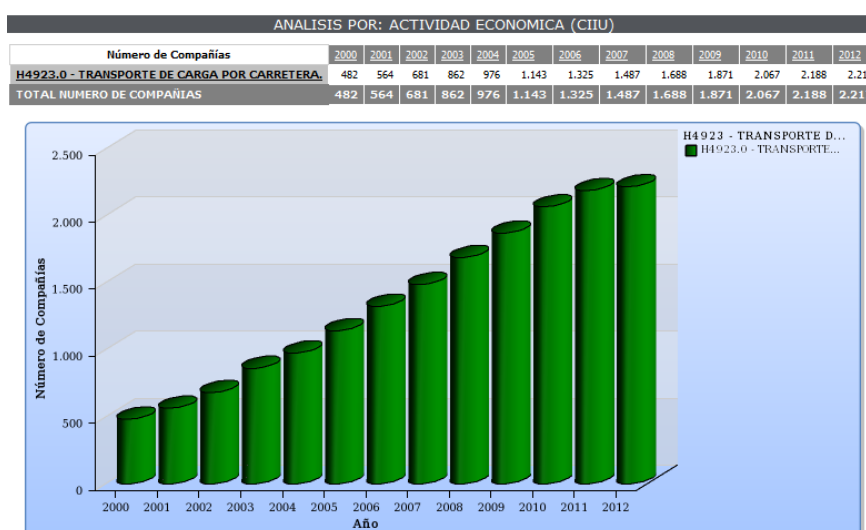
La estadística es una ciencia formal y una herramienta que estudia el uso y los análisis provenientes de una muestra representativa de datos, busca explicar las correlaciones y dependencias de un fenómeno físico o natural, de ocurrencia en forma aleatoria o condicional. Se usa para la toma de decisiones en áreas de negocios o instituciones gubernamentales. Sin embargo, la estadística es más que eso, es decir, es la herramienta fundamental que permite llevar a cabo el proceso relacionado con la investigación científica.

Fuente: Wikipedia. (05 de 09 de 2010). Wikipedia. Recuperado el 16 de 06 de 2014, de Wikipedia: <http://es.wikipedia.org/wiki/Estad%C3%ADstica>

En nuestro país, en las estadísticas del transporte de carga pesada se han venido dando variaciones, las cuales para este tipo de actividad han sido alentadoras, se ha marcado un crecimiento muy sostenido a lo largo de estos últimos diez años y no podemos dejar de hablar de qué manera la misma contribuye a la economía, dándole dinamismo, siendo un pequeño motor que con esa pequeña contribución se ha vuelto de uso indispensable para grandes logros y superación de la sociedad, ya que el transporte no solo se encasilla en poder ofrecer un servicio de traslado de bienes de toda índole, a su vez también contribuye al crecimiento de la sociedad por medio de la alimentación, adquisición de bienes y obteniendo una mejor calidad de vida de esa manera, en si su contribución es sumamente importante. Veremos algunos datos estadísticos proporcionados por una de las principales entidades reguladoras de las compañías en el Ecuador:

El transporte y su crecimiento en el país y las principales provincias:

Figura Nº 13 Crecimiento de las Compañías de Transporte de Carga Pesada en el Ecuador

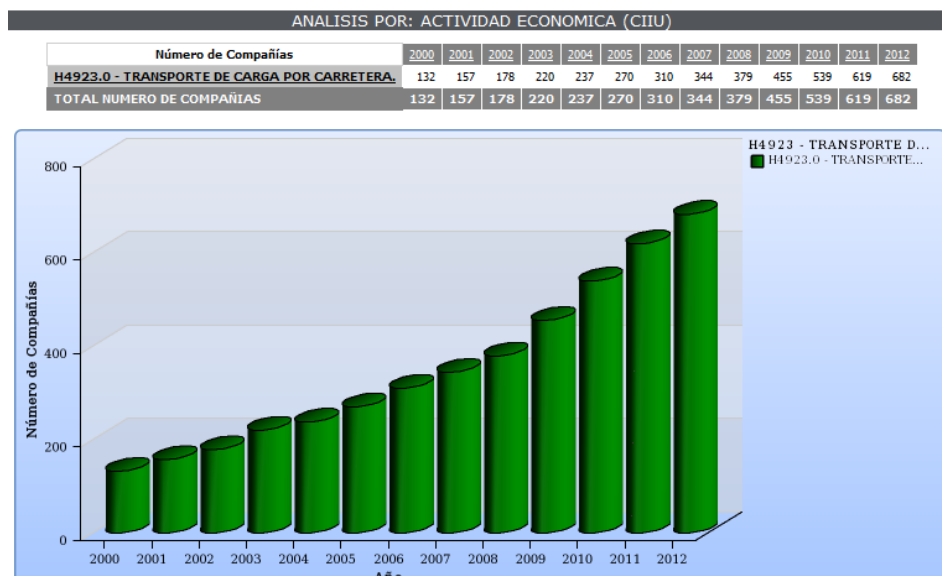


Fuente: Superintendencia de Compañías.

Superintendencia de Compañías. (10 de 01 de 2013). Superintendencia de Compañías. Recuperado el 27 de 05 de 2014, de Datos Estadísticos :

<http://181.198.3.71/porta/cqi-bin/cognos.cgi>

Figura Nº 12 Crecimiento de las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la Provincia del Pichincha

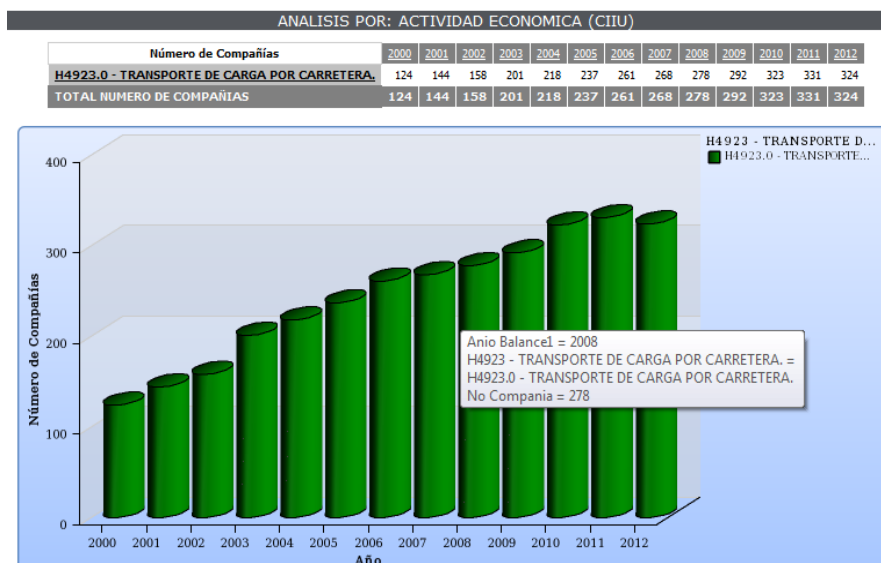


Fuente: Superintendencia de Compañías.

Superintendencia de Compañías. (10 de 01 de 2013). Superintendencia de Compañías. Recuperado el 27 de 05 de 2014, de Datos Estadísticos :

<http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi>

Figura Nº 14 Crecimiento de las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la Provincia del Guayas



Fuente: Superintendencia de Compañías.

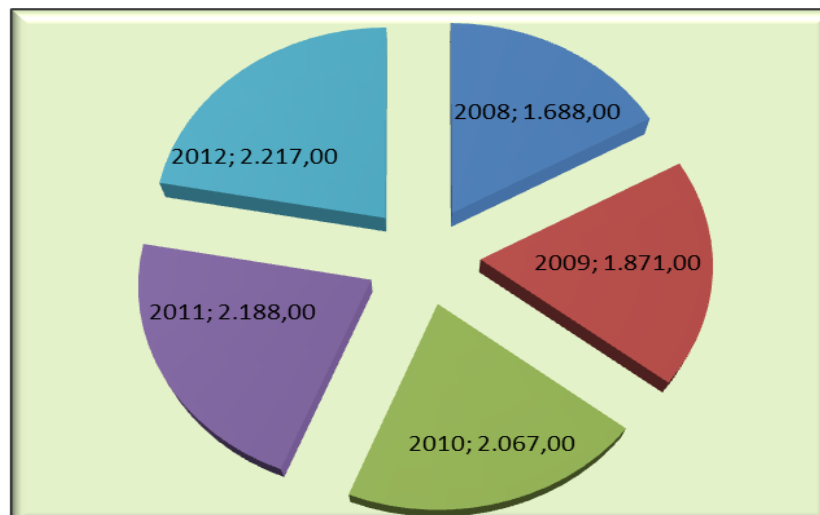
Superintendencia de Compañías. (10 de 01 de 2013). Superintendencia de Compañías. Recuperado el 27 de 05 de 2014, de Datos Estadísticos :

<http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/coanos.caj>

Crecimiento
Cía. de Transporte de Carga
Pesada

AÑO	CANTIDAD
2008	1.688,00
2009	1.871,00
2010	2.067,00
2011	2.188,00
2012	2.217,00
TOTAL	10.031,00

Crecimiento de las Compañías de Transporte de Carga
Pesada en el Ecuador

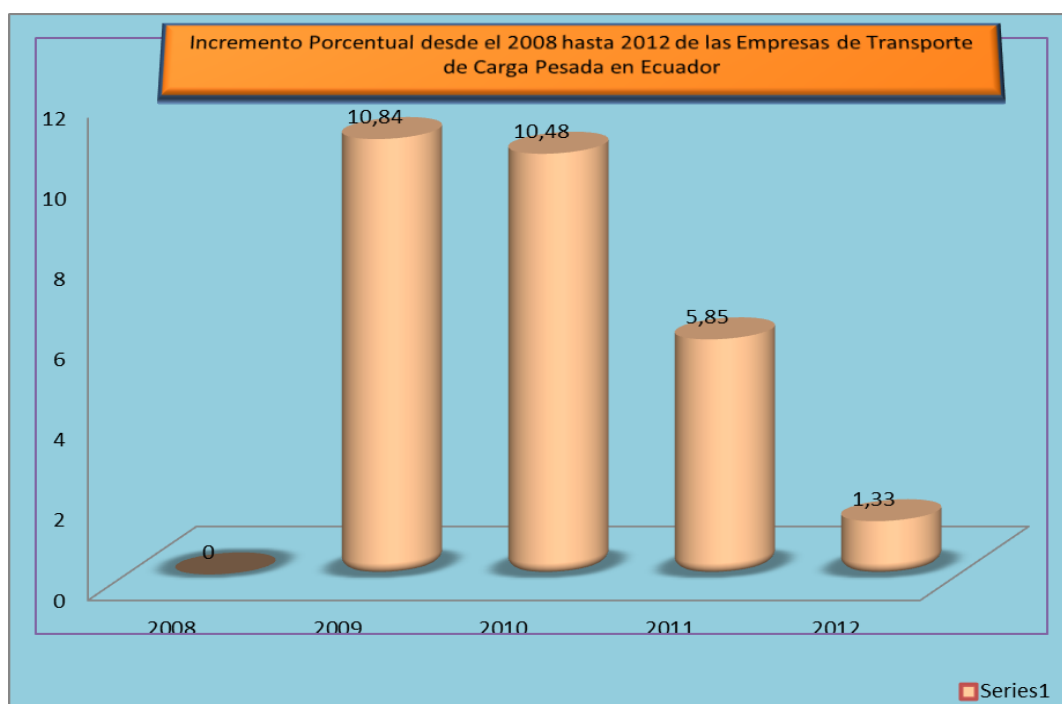


Fuente: Superintendencia de Compañías.
Elaborado por: Zully Espín A.; Wendy Zamora B.

Crecimiento

Cía. de Transporte de Carga Pesada

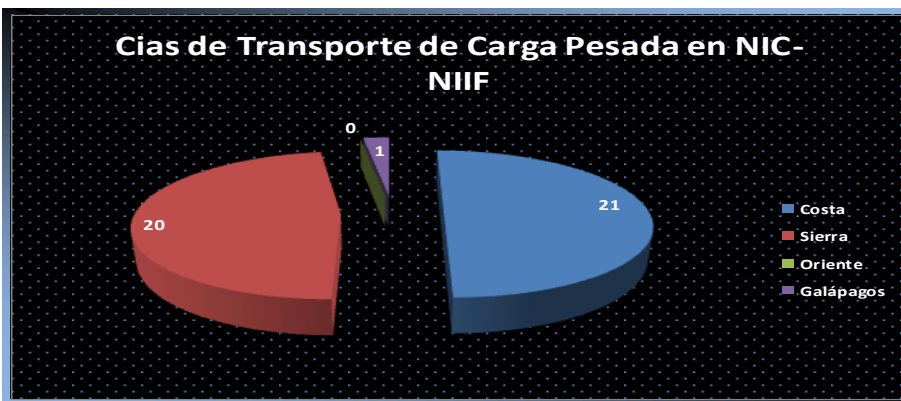
AÑO	CANTIDAD	% Crecimiento
2008	1.688,00	-
2009	1.871,00	10,84
2010	2.067,00	10,48
2011	2.188,00	5,85
2012	2.217,00	1,33
TOTAL	10.031,00	



Fuente: Superintendencia de Compañías.
Elaborado por: Zully Espín A.; Wendy Zamora B.

**Cía. de Transporte de Carga Pesada en
NIC-NIIF 2012**

Provincias	Cantidad
Costa	21
Sierra	20
Oriente	0
Galápagos	1
TOTAL	42

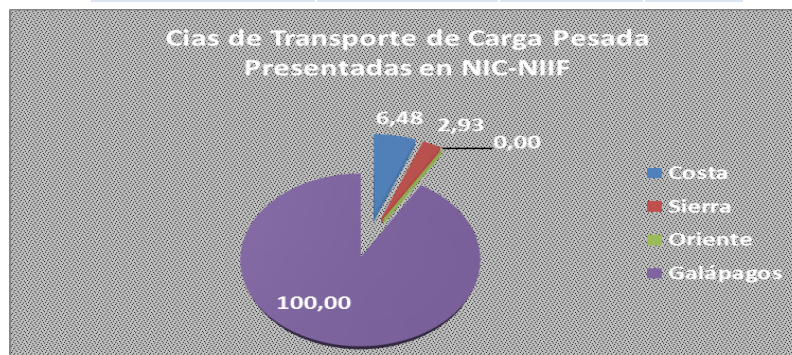


Fuente: Superintendencia de Compañías.

Elaborado por: Zully Espín A.; Wendy Zamora B.

Cía. de Transporte de Carga Pesada 2012

Provincias	NIC-NIIF	TOTAL	%
Costa	21	324	6,48
Sierra	20	682	2,93
Oriente	0	125	0
Galápagos	1	1	100



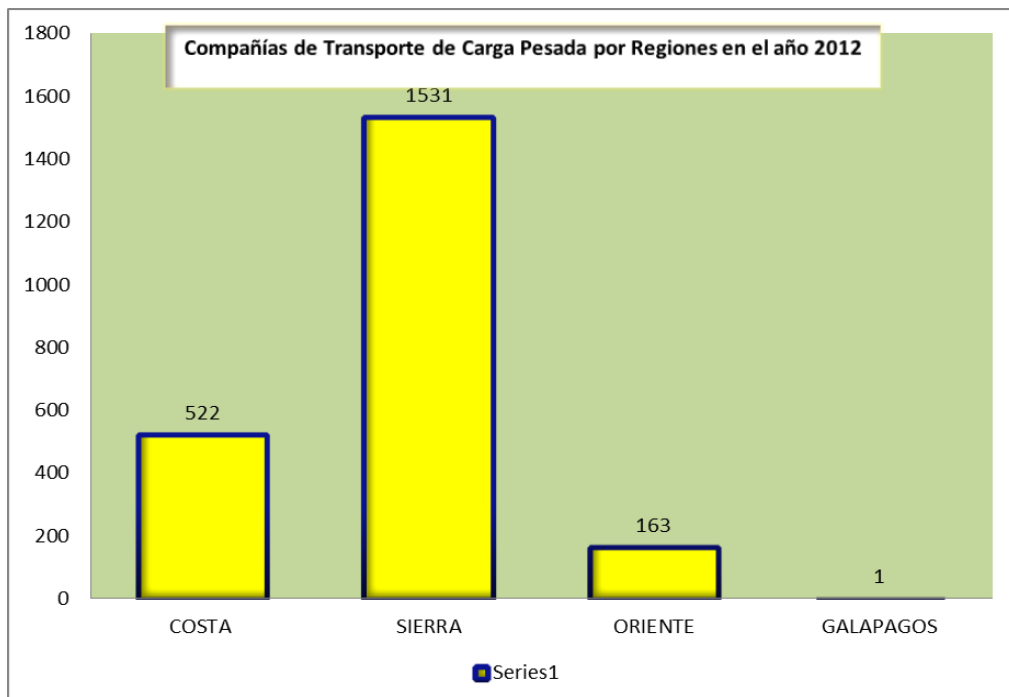
Fuente: Superintendencia de Compañías.

Elaborado por: Zully Espín A.; Wendy Zamora B.

Crecimiento

Cía. de Transporte de Carga Pesada

Región	CANTIDAD
Costa	522
Sierra	1.531,00
Oriente	163
Galápagos	1
TOTAL	2.217,00



Fuente: Superintendencia de Compañías.
Elaborado por: Zully Espín A.; Wendy Zamora B.

2.1.10 Normas Internacionales de Información Financiera y sus efectos y variaciones en la aplicación.

“Las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), también conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standard), son normas contables adoptadas por el IASB, institución privada con sede en Londres. Constituyen los Estándares Internacionales o normas internacionales en el desarrollo de la actividad contable y suponen un manual contable, ya que en ellas la contabilidad da la forma como es aceptable en el mundo.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Contribucion.S.A. (2011). Sergio Yuquilima. <http://contribucion.com/niifs.html>

Las normas se conocen con las siglas NIC y NIIF dependiendo de cuándo fueron aprobadas y se matizan a través de las "interpretaciones" que se conocen con las siglas SIC y CINIIF.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Contribucion.S.A. (2011). Sergio Yuquilima. <http://contribucion.com/niifs.html>

Las normas contables dictadas entre 1973 y 2001, reciben el nombre de "Normas Internacionales de Contabilidad" (NIC) y fueron dictadas por el (IASC) International Accounting Standards Committee, precedente del actual IASB. Desde abril de 2001, año de constitución del IASB, este organismo adoptó todas las NIC y continuó su desarrollo, denominando a las nuevas normas "Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)".



Fuente: Informacion se obtubo de pagina web: Contribucion.S.A.
(2011).Serguio Yuquilima. <http://contribucion.com/niifs.html>

De acuerdo a la puntualización legal de la Superintendencia de Compañías publicada en la Resolución N° 08.G.DSC.010 del 20 de Noviembre del 2008, mediante Registro Oficial N° 498, establece que:

“ARTÍCULO PRIMERO: Establecer el siguiente cronograma de obligatoria de las Normas Internacionales de Información Financiera”

Parte de las compañías y entes sujetos al control y vigilancia de la Superintendencia de Compañías:

1) Aplicarán a partir del 1 de enero del 2010: Las Compañías y los entes sujetos y regulados por la Ley de Mercado de Valores, así como todas las compañías que ejercen actividades de auditoría externa.

Se establece el año 2009 como período de transición; para tal efecto, este grupo de compañías y entidades deberán elaborar y presentar sus estados financieros comparativos con observancia de las Normas Internacionales de Información Financiera "NIIF" a partir del ejercicio económico del año 2009.

Referencia: (Ltda., 2008)

Ltda., C. E.-Á. (31 de Diciembre de 2008). Resolución N° 08.G.DSC.010.
Cronograma Aplicación Obligatoria de NIIF.

2) Aplicarán a partir del 1 de enero del 2011: Las compañías que tengan activos totales iguales o superiores a US\$ 4'000.000,00 al 31 de diciembre del 2007; las compañías Holding o tenedoras de acciones, que voluntariamente hubieren conformado grupos empresariales; las compañías de economía mixta y las que bajo la forma jurídica de sociedades constituya el Estado y Entidades del Sector Público; las sucursales de compañías extranjeras u otras

empresas extranjeras estatales, privadas o mixtas, organizadas como personas jurídicas y las asociaciones que éstas formen y que ejerzan sus actividades en el Ecuador.

Se establece el año 2010 como período de transición; para tal efecto, este grupo de compañías y entidades deberán elaborar y presentar sus estados financieros comparativos con observancia de las Normas Internacionales de Información Financiera "NIIF" a partir del ejercicio económico del año 2010.

Referencia: (Ltda., 2008)

Ltda., C. E.-Á. (31 de Diciembre de 2008). Resolución N° 08.G.DSC.010. Cronograma Aplicación Obligatoria de NIIF.

3) Aplicarán a partir del 1 de enero de 2012: Las demás compañías no consideradas en los dos grupos anteriores.

Referencia: (Ltda., 2008)

Ltda., C. E.-Á. (31 de Diciembre de 2008). Resolución N° 08.G.DSC.010. Cronograma Aplicación Obligatoria de NIIF.

¿Dónde estamos en el proceso de conversión a NIC - NIIF?



Referencia: Figura N° 14

Z. E.-W. Z., (06 de Junio de 2014). Zully Espin A. - Wendy Zamora B. Cuadro de Fases de NEC a NIIF. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Fase 1

- Capacitación en la Compañía de Transporte Estrella

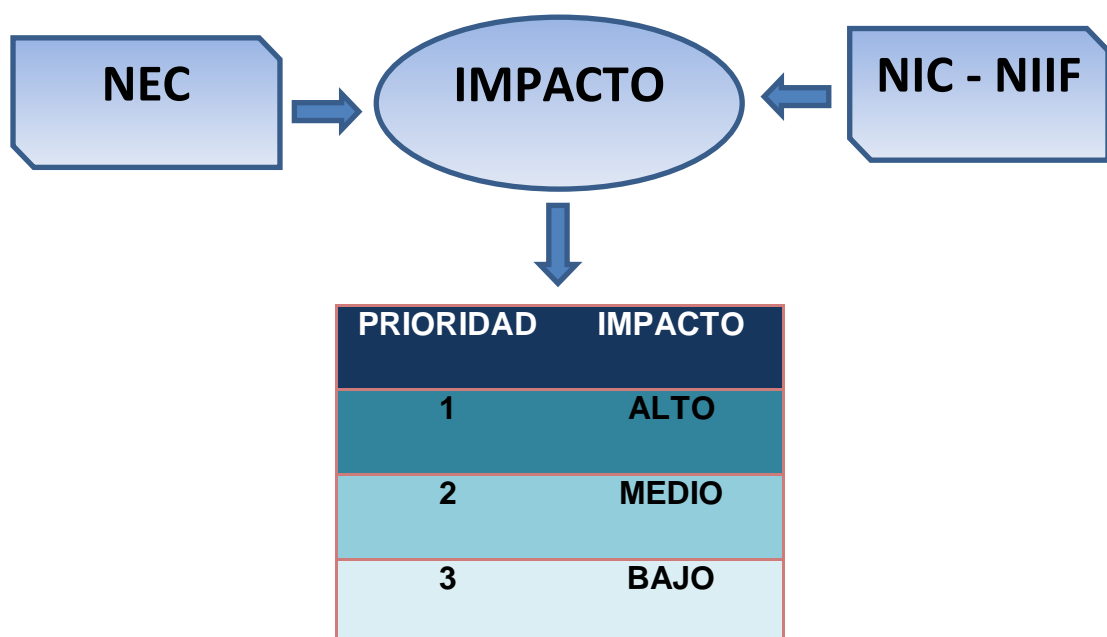
Fase 2

- Revisión de los Estados Financieros
- Análisis de diferencias entre NIIF Y NEC

Fase 3

- Reporte de los impactos y diferencias entre NIC - NIIF y NEC

Análisis de impacto para la implementación de las NIC - NIIF en la Compañía de Transporte Estrella



Referencia: Figura N° 15
Z. E.-W. Z., (06 de Junio de 2014). Zully Espin A. - Wendy Zamora B.
Cuadro de Impacto de NEC a NIIF. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Las prioridades 1, 2, 3 fueron determinadas en conjunto con la administración. Tomando en consideración el impacto financieros, dificultad

operativa y complejidad de revelaciones en la conversión a NIC - NIFF de los rubros de los Estados Financieros. Los rubros con prioridad 1, serian aquellos con mayor impacto.

2.1.11 El desempeño Contable - Financiero en las Compañías de Transporte de Carga Pesada.

Desde el punto de vista contable – financiero aún en las compañías de transporte, no estaría bien establecido el manejo contable administrativo principalmente en la actualidad con la aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera, por ende haciendo un análisis y revisión, realizaremos una guía para las compañías que aún no han establecidos la implementación de NIIF. Principalmente Teniendo una mejor visión para dicha aplicación de las NIIF en las compañías de Transporte de Carga (Cía. Estrella), debemos iniciar conociendo un poquito más acerca de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

2.1.12 Índices Financieros aplicados a todas las compañías para evaluar sus resultados anuales.

Los indicadores o razones financieras, son técnicas de existencia a nivel mundial, que se emplean para lograr cuantificar y entregarnos una lectura y comprensión de manera integral y rápida muchas actividades empresariales, teniendo en cuenta que estas empresas adoptarán o harán uso de los índices que puedan ser aplicados o sirvan a sus respectivos giros de negocio, ya que las cifras que contienen los estados financieros en su conjunto no pueden significar nada si no se las comprende y expresa de manera más entendible. Estos a su vez se calculan a partir de dos o más números obtenidos de los estados financieros en su totalidad como son:

Estado de Situación Financiera, Estado de Resultado Integral, Estado de Cambios en el Patrimonio, Estado de Flujo de Efectivo.

De manera general esta información es presentada ante una Junta Directiva, mediante reportes anuales detallados y cuyo contenido se representa en varias secciones:

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

- La sección de la carta ejecutiva.- Expresando esta una ampliada visión de la actualidad de los negocios y la gestión financiera.
- La sección de reseña de los negocios.- Resume los objetivos y tendencias actuales de la empresa.
- La sección de la reseña financiera.- Detalla narrativamente la situación financiera, por medio de cuadros y gráficos, realizando énfasis principalmente en las tendencias empresariales y tomando la información desde los estados financieros auditados y anexando información complementaria de las razones financieras.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

Entre los métodos más conocidos y usados, que nos brinda la contabilidad, para la toma de decisiones de negocios en la empresa, es el análisis de estados financieros. De acuerdo a los principios de contabilidad de aceptación general (PCGA o GAAP), los estados financieros deben presentar los resultados de las operaciones. Los resultados obtenidos por sí solos no tienen mayor significado, sólo cuando los relacionamos unos con otros y los comparamos con los de años anteriores o con los de empresas del mismo sector y a su vez el analista se preocupa por conocer a fondo la operación de la compañía, podemos obtener resultados más significativos y

sacar conclusiones sobre la real situación financiera de una empresa. Adicionalmente, nos permiten calcular indicadores promedio de empresas del mismo sector, para emitir un diagnóstico financiero y determinar tendencias que nos son útiles en las proyecciones financieras.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

Para una mejor comprensión de los varios conceptos que se desprenden los índices, los expresaremos en grupos, que detallamos de la siguiente manera:

- 1.- Indicadores de Liquidez
- 2.- Indicadores Operacionales o de Actividad
- 3.- Indicadores de Endeudamiento
- 4.- Indicadores de Rentabilidad.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

La Gerencia General o Junta de Accionistas de una organización debe tomar tres clases de decisiones de carácter financiero:

- Decisiones Operativas
- Decisiones de Inversión
- Decisiones de financiación.

En las tres se resume la función financiera. Estas decisiones deben conducir a resultados y éstos a su vez deben ser medidos a través de los indicadores y sus respectivos índices.

Por los motivos expuestos, los indicadores financieros deben interpretarse con prudencia ya que los factores que afectan alguno de sus componentes -

numerador o denominador- pueden afectar, también, directa y proporcionalmente al otro, distorsionando la realidad financiera del ente. Por ejemplo, clasificar una obligación a corto plazo dentro de los pasivos a largo plazo puede mejorar la razón corriente, en forma engañosa.

2.1.13 Indicadores Financieros

2.1.13.1 Indicadores de Liquidez

Son los índices financieros que nos otorgan las herramientas de análisis, estableciendo el grado de liquidez de una entidad y por ende su capacidad de generar efectivo, para tener en cuenta en forma oportuna el pago de las obligaciones contraídas. A continuación detallamos los más importantes:

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

A. RELACIÓN CORRIENTE O DE LIQUIDEZ: Es el resultado de dividir los activos corrientes sobre los pasivos corrientes.

$$\text{Relación corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Es un índice generalmente aceptado de liquidez a corto plazo, que indica en qué proporción las exigibilidades a corto plazo, están cubiertas por activos corrientes que se esperan convertir a efectivo, en un período de tiempo igual o inferior, al de la madurez de las obligaciones corrientes. Es una de las razones más usadas en el análisis de los Estados Financieros en cuanto a liquidez se refiere.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

La verdadera importancia de la relación corriente sólo puede determinarse analizando en detalle las características del activo y el pasivo corriente. El resultado por sí solo no nos permite obtener una conclusión sobre la real situación de liquidez, pues para que ésta sea adecuada, o no, es necesario relacionarla con el ciclo operacional y calificar la capacidad de pago a corto plazo. Por lo anterior, en el estudio de la relación corriente, se deben considerar los siguientes factores:

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

- La composición de las cuentas del activo corriente y el pasivo corriente.
- La tendencia del activo y pasivo corrientes
- Los plazos obtenidos de los acreedores y los concedidos a los clientes
- La probabilidad de los cambios en los valores del activo circulante
- El factor estacional, si lo hay, especialmente cuando las razones del circulante son comparadas en diferentes fechas.
- Los cambios en los inventarios en relación con las ventas actuales y sus perspectivas.
- La necesidad de un mayor o menor volumen de capital de trabajo
- El importe del efectivo y valores negociables con que se cuenta
- La utilización y disponibilidad, del crédito bancario por la compañía
- La proporción de las cuentas por cobrar en relación al volumen de ventas
- El tipo de negocio, industrial, mercantil o de servicios.

Frecuentemente, se tiene la creencia que una relación corriente igual o mayor a 1 es sinónimo de buena liquidez, pero esto solo es cierto

dependiendo de la agilidad con la cual la entidad convierte su cartera e inventarios a efectivo y al obtener el total generado compararlo con los pasivos corrientes, pero evaluando previamente la exigibilidad de los mismos. Sobre este particular nos referiremos más adelante en el análisis del capital de trabajo.

B. CAPITAL DE TRABAJO: Se obtiene de restar de los activos corrientes, los pasivos corrientes.

El capital de trabajo es el excedente de los activos corrientes, (una vez cancelados los pasivos corrientes) que le quedan a la empresa en calidad de fondos permanentes, para atender las necesidades de la operación normal de la entidad en marcha. Como veremos más adelante, la idoneidad del capital de trabajo, depende del ciclo operacional, una vez calificada la capacidad de pago a corto plazo.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

C. PRUEBA ACIDA: Se determina como la capacidad de la empresa para cancelar los pasivos corrientes, sin necesidad de tener que acudir a la liquidación de los inventarios.

$$\text{Prueba Ácida} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Inventario}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Este indicador al igual que los anteriores, no nos permite por si solo concluir que la liquidez de la empresa sea buena o mala, es muy importante relacionarlos con el ciclo de conversión de los activos operacionales, que es

la única forma de obtener la generación de efectivo y así poder sacar conclusiones más precisas.

Ahora, es evidente que el resultado y la interpretación de este indicador y de cualquier otro, depende del tipo de empresa, pues es muy diferente el caso de una empresa industrial, una comercial o una de servicios.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

D. NIVEL DE DEPENDENCIA DE INVENTARIOS : Es el porcentaje mínimo del valor de los inventarios registrado en libros, que deberá ser convertido a efectivo, después de liquidar la caja, bancos, las cuentas comerciales por cobrar y los valores realizables, para cubrir los pasivos a corto plazo que aún quedan pendientes de cancelar.

La fórmula es la siguiente:

$$\begin{array}{l} \text{Nivel de} \\ \text{Dependencia de} \\ \text{Inventarios} \end{array} = \frac{\text{Pasivos Ctes - (Caja+Bancos+Cartera+Valores Realizables)}}{\text{Inventarios}}$$

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

2.1.13.2 Indicadores Operacionales o de Actividad

Mediante estos indicadores, lograremos medir la eficiencia de la administración para la aplicación y recuperación de los recursos de la entidad. Podemos decir que estos son el complemento para los conceptos de los indicadores de liquidez, de la misma manera se los puede identificar

como indicadores de rotación, por cuanto los mismos se ocupan de las cuentas del balance dinámicas, en la segregación de los activos corrientes y las estáticas de los activos fijos. Dentro de estos podemos encontrar:

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

- a. Número De Días Cartera A Mano
- b. Rotación de Cartera
- c. Número De Días Inventario a Mano
- d. Rotación de Inventarios
- e. Ciclo Operacional
- f. Rotación Activos Operacionales
- g. Rotación Activos Fijos
- h. Rotación Activo Total
- i. Rotación del Capital de trabajo
- j. Rotación Proveedores

a. Número De Días Cartera A Mano

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Número de días cartera a mano} = \frac{\text{Cuentas por cobrar brutas X 360(días año comercial)}}{\text{Ventas Netas}}$$

Este indicador se encarga de medir el tiempo promedio para los respectivos pagos de los créditos concedido a los clientes.

Fuente: Informacion se obtubo de pagina web: Monografias.com (2011).Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

b. Rotación de Cartera

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación de Cartera} = \frac{360}{\text{Nº de días Cartera a Mano}}$$

Aquí vamos a poder notar el número de veces que el total de las cuentas por cobrar, se convierten en efectivo durante el año.

Fuente: Informacion se obtubo de pagina web: Monografias.com (2011).Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

c. Número de Días Inventario a Mano

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Número de Días Inventario a Mano} = \frac{\text{Valor del Inventario X 360}}{\text{Costo de Venta}}$$

Aquí nos muestra el número de días que tiene la entidad en inventario, para satisfacer la demanda de sus productos.

Fuente: Informacion se obtubo de pagina web: Monografias.com (2011).Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

d. Rotación de Inventarios

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación de Inventarios} = \frac{360}{\text{Número día de Inventarios a Mano}}$$

Este indicador nos permite ver el número de veces en un año, que la entidad logra vender a nivel del inventario.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

e. Ciclo Operacional

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Ciclo Operacional} = \frac{\text{N}^{\circ} \text{ de días Cartera a Mano} + \text{N}^{\circ} \text{ de días Inv.}}{\text{A Mano}}$$

Como podemos ver es la suma de N° de días Cartera a Mano más N° días Inventario a Mano y de esta manera observar el aumento o la disminución de la rentabilidad del recurso obtenido en los días.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

f. Rotación Activos Operacionales

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación Activos Operacionales} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Netas Activos Operacionales Brutos}}$$

Por medio de este indicador observamos el valor de las ventas realizadas, frente a cada Dólar invertido en los activos de operación. De esta manera comprobamos la eficiencia con que la entidad utiliza sus activos operacionales, para generar ventas.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

g. Rotación Activos Fijos

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación Activos Fijos} = \frac{\text{Ventas Netas}}{\text{Activos Fijos Brutos}}$$

Aquí obtendremos el resultado de dividir las ventas netas sobre los activos fijos brutos, de tal manera concluimos en la rotación que la entidad ha tenido de un año a otro.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

h. Rotación Activo Total

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación Activos Totales} = \frac{\text{Ventas Netas}}{\text{Activos Totales Brutos}}$$

Aquí obtendremos el resultado de dividir las ventas netas sobre los activos totales brutos, de esta manera mediremos la rotación anual de los activos totales brutos. La rotación del activo indica cuánto se generó, en relación con todos los recursos puestos en operación. El resultado debe ser superior a 1.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

i. Rotación del Capital de trabajo

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación del Capital de Trabajo} = \frac{\text{Ventas Netas}}{\text{Activo Corriente} - \text{Pasivo Corriente}}$$

Este indicador nos muestra cuánto se genera por cada unidad de capital de trabajo. Éste se calcula con la operación de Activo circulante menos Pasivo de corto plazo. Este índice debe ser lo más grande posible, dependiendo del sector, en bienes básicos puede andar entre 2 o 3 y en productos o servicios suntuarios podría alcanzar hasta 10.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

j. Rotación Proveedores

La fórmula es la siguiente:

$$\text{Rotación Proveedores} = \frac{\text{Proveedores X 360}}{\text{Compras Crédito}}$$

Esto nos indica cuántos días lleva comprar materias primas, transformarlas, venderlas, pagar a los proveedores y recuperar el efectivo. (No debe esperarse hasta el término para volver a hacer este cálculo). El resultado se obtiene en días y cuanto menos dure será mejor.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

2.1.13.3 Indicadores de Endeudamiento

Son las razones financieras que nos permiten establecer el nivel de endeudamiento de la entidad, o los podemos llamar, la participación de los acreedores sobre los activos de la empresa. Se trata de precisar los riesgos en los cuales incurren tales acreedores y los dueños de la entidad así como la conveniencia o la inconveniencia de cierto nivel deudor de la firma.

Altos índices de endeudamiento son convenientes sólo cuando la tasa de rendimiento de los activos totales supera al costo promedio de la financiación.

Entre otros factores, para el análisis de endeudamiento de una empresa se toman en cuenta:

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Ivan Jose Turmero Astros. <http://www.monografias.com/trabajos90/indices-financieros/indices-financieros.shtml>

- Los pasivos que se consideran no totalmente exigibles.
- Prorrogabilidad del pago de pasivos (a su fecha de vencimiento), ponderando la conveniencia tanto del acreedor como de la empresa.
- Las cuentas del patrimonio sobre cuyo valor no existe certeza absoluta.
- Préstamos de socios.

Éstos pueden optar por:

1. Incremento del plazo del préstamo.
2. Conversión del préstamo en inversión.

Wikipedia. (05 de Mayo de 2014). *Wikipedia*. Recuperado el 12 de 06 de 2014, de Wikipedia:

http://es.wikipedia.org/wiki/Indicador_de_endeudamiento

Dentro de los indicadores de endeudamiento tenemos:

- a. Endeudamiento sobre activos totales
- b. Endeudamiento o apalancamiento
- c. Concentración de endeudamiento

a. Endeudamiento sobre activos totales

Este indicador, nos muestra el porcentaje y modalidad de participación que tienen los acreedores en los activos de la entidad:

La fórmula es como sigue:

$$\text{Nivel de Endeudamiento} = \frac{\text{Total de Pasivo X 100}}{\text{Total de Activo}}$$

El nivel de endeudamiento señala la proporción en la cual participan los acreedores sobre el valor total de la empresa. Así mismo, sirve para identificar el riesgo asumido por dichos acreedores, el riesgo de los propietarios del ente económico y la conveniencia o inconveniencia del nivel de endeudamiento presentado. Altos índices de endeudamiento sólo pueden ser admitidos cuando la tasa de rendimiento de los activos totales es superior al costo promedio de la financiación.

Fuente: Cristian Camilo Barreto. (25 de Febrero de 2014). *Cristian Barreto*. Recuperado el 15 de 06 de 2014, de Cristian Barrero: <http://cristiancamilobarreto.blogspot.com/2010/06/indicadores-de-endeudamiento.html>

b. Endeudamiento Leverage o Apalancamiento

Otra manera de determinar el endeudamiento, es frente al patrimonio de la entidad y de esa manera establecer el grado de compromiso de los accionistas para con los acreedores.

La fórmula es como sigue:

$$\text{Nivel de Endeudamiento} = \frac{\text{Total de Pasivo con Terceros}}{\text{Total de Patrimonio}}$$

Mide el grado de compromiso del patrimonio de los socios a accionistas para con los acreedores de la empresa. Es decir por cada \$ de patrimonio cuanto se tiene de deudas con terceros

Fuente: Cristian Camilo Barreto. (25 de Febrero de 2014). *Cristian Barreto*. Recuperado el 15 de 06 de 2014, de Cristian Barrero: <http://cristiancamilobarreto.blogspot.com/2010/06/indicadores-de-endeudamiento.html>

c. Concentración de Endeudamiento a Corto Plazo

Representa el % de participación con terceros cuyo vencimiento es a corto plazo. % de los pasivos que debe ser asumido en el corto plazo.

La fórmula es como sigue:

$$\text{Nivel de Endeudamiento} = \frac{\text{Total de Pasivo Corriente X 100}}{\text{Total de Pasivos con Terceros}}$$

El mayor o menor riesgo que conlleva cualquier nivel de endeudamiento, depende de varios factores, tales como la capacidad de pago a corto y largo plazo, así como la calidad de los activos tanto corrientes como fijos.

Una empresa con un nivel de endeudamiento muy alto, pero con buenas capacidades de pago, es menos riesgoso para los acreedores, que un nivel de endeudamiento bajo, pero con malas capacidades de pago.

Mirado el endeudamiento desde el punto de vista de la empresa, éste es sano siempre y cuando la compañía logre un efecto positivo sobre las utilidades, esto es que los activos financiados con deuda, generen una rentabilidad que supere el costo que se paga por los pasivos, para así

obtener un margen adicional, que es la contribución al fortalecimiento de las utilidades.

Desde el punto de vista de los acreedores, el endeudamiento tiene ciertos límites de riesgo, que son atenuados por la capacidad de generación de utilidades y por la y por la agilidad de su ciclo operacional. Cuando lo anterior no se da, el potencial acreedor prefiere no aumentar su riesgo de endeudamiento.

Fuente: Humberto Martínez Rueda. (20 de 07 de 2012). Índices financieros. Recuperado el 15 de 06 de 2014, <http://webdelprofesor.ula.ve/economia/mendezm/IndicadoresFinancieros.pdf>

2.1.13.4 Indicadores de Rentabilidad

Son las razones financieras que nos permiten establecer el grado de rentabilidad para los accionistas y a su vez el retorno de la inversión a través de las utilidades generadas. Hay dos tipos de razones de rentabilidad; las que muestran la rentabilidad en relación con las ventas y las que muestran la rentabilidad en relación con la inversión. Juntas, estas razones indican la eficiencia de operación de la compañía.

Los que se usan con mayor frecuencia son:

a. Rentabilidad del Patrimonio

Nos permite obtener, el rendimiento logrado frente al patrimonio bruto, que es calculado de la siguiente manera:

$$\text{Rentabilidad Patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio Bruto}}$$

Este indicador nos muestra la eficacia para obtener utilidades de la inversión en libros de los accionistas. Frecuentemente es utilizado para el análisis de dos compañías o más en una industria.

Esta rentabilidad se puede calcular sobre el patrimonio neto tangible, esto es restándole al patrimonio bruto la revalorización patrimonial y valorizaciones

$$\text{Rentabilidad Patrimonio Neto Tangible} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio Neto Tangible}}$$

Fuente: Humberto Martinez Rueda. (20 de 07 de 2012). Indices financieros. Recuperado el 15 de 06 de 2014, <http://webdelprofesor.ula.ve/economia/mendezm/IndicadoresFinancieros.pdf>

b. Rentabilidad Capital Pagado

Identificar el grado de rendimiento del capital pagado o refiriéndonos al rendimiento logrado por los recursos de los socios, se calcula de la siguiente manera:

$$\text{Rentabilidad del Capital Pagado} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital Pagado}}$$

c. Margen Bruto

Nos indica, cuanto se ha obtenido, por cada dólar (\$) vendido, deduciéndonos ya el costo de venta y su variabilidad se marcara según el riesgo y tipo de negocio al que se esté aplicando, su cálculo es como sigue:

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

d. Gastos de Administración y Ventas

Nos indican, que proporción de los ingresos por ventas, han sido absorbidos por los gastos de operación o lo podríamos ver como que parte de la utilidad bruta soporta los gastos de ventas y administración

$$\text{Gtos Adm. y Ventas} = \frac{\text{Gtos. Adm. y Ventas}}{\text{Ventas Netas}}$$

Este índice, es de gran utilidad porque refleja la eficiencia y el control de los administradores, en todo lo relacionado con el manejo administrativo y de ventas.

Fuente: Cristian Camilo Barreto. (25 de Febrero de 2014). *Cristian Barreto*. Recuperado el 15 de 06 de 2014, de Cristian Barrero: <http://cristiancamilobarreto.blogspot.com/2010/06/indicadores-de-endeudamiento.html>

e. Margen Operacional de Utilidad

Nos ayuda a determinar la utilidad obtenida, una vez descontado el costo de venta y los gastos administrativos y de ventas. También lo podemos ver con el nombre de utilidad operacional y se calcula como sigue:

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

Fuente: Cristian Camilo Barreto. (25 de Febrero de 2014). *Cristian Barreto*. Recuperado el 15 de 06 de 2014, de Cristian Barrero: <http://cristiancamilobarreto.blogspot.com/2010/06/indicadores-de-endeudamiento.html>

2.1.14 NIIF a tratar en la Implementación de Normas Internacionales de Información Financiera en el Transporte de Carga Pesada en el Ecuador.

En el análisis y aplicación de Normas Internacional de Información Financiera a las Compañías de Transporte de Carga Pesada en el Ecuador, estaremos revisando las siguientes:

- 1.- NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos
- 2.- NIC 16 Propiedades Planta y Equipos
- 3.- NIC 12 Impuesto a las Ganancias

2.1.14.1 NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos

Entre los aportes más importantes que ha traído consigo la creación y adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), figura la introducción dentro de la teoría contable del concepto del deterioro del valor de los activos. Es así como la puesta en aplicación del citado concepto, representa no solo uno de los principales cambios de índole técnico establecidos por la normativa internacional de contabilidad sino que, también, permite el establecimiento de una metodología a través de la cual una entidad está en condición de reconocer contablemente las disminuciones en el valor que eventualmente pueden sufrir tanto sus activos de la propiedad, planta y equipo e intangibles como sus inversiones en subsidiarias, entidades asociadas y negocios conjuntos.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

Con el propósito de la mejor comprensión, la transcendencia derivada de la incorporación del concepto del deterioro del valor dentro de la teoría contable, resulta de importancia el recordar que, antes de la entrada en vigor

de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos (ocurrida en 1999), era usual y generalmente aceptado el que una entidad valuara sus activos de propiedad planta y equipo, intangibles y las inversiones en subsidiarias, entidades asociadas y negocios conjuntos a su costo histórico de adquisición o producción y que en casos excepcionales se reconociera la plusvalía que eventualmente los activos de propiedad, planta y equipo e intangibles pudiesen ganar, contabilizándolos por el tratamiento alternativo de la revaluación. No obstante, resulta claro de que en la realidad, la mayor parte de las veces, las categorías de activos antes descritas, están mucho más propensas a sufrir un deterioro en su valor en vez de lograr un incremento de éste. Entre los ejemplos típicos de activos que usualmente ven deteriorado su valor, figuran los equipos electrónicos, vehículos, mobiliario, marcas, patentes comerciales, entre otros; incluso en algunas oportunidades, es posible demostrar cómo algunos terrenos y edificios también pueden perder valor a lo largo del tiempo.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

Es a partir de lo descrito en el párrafo anterior, que la publicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos viene a generar un equilibrio en la teoría contable, dándole a todas las entidades la opción de poder reconocer en sus estados financieros tanto las plusvalías como los deterioros derivados de la tenencia de activos de propiedad, planta y equipo e intangibles, esto en contraposición al esquema contable anterior en el cual sólo era posible reconocer incrementos en el valor de éste tipo de activos. Así mismo, se introduce la posibilidad de que una entidad pueda contabilizar los deterioros que sufren sus inversiones en subsidiarias, entidades asociadas y negocios conjuntos. Desde este punto de vista, queda en evidencia como la NIC 36 trae consigo un enorme aporte, en el tanto dicha norma contable tiene como

requerimiento técnico el que las empresas al menos en forma anual, se cuestionen acerca de la existencia de indicios que las puedan llevar a calcular el importe recuperable y, por ende, a reconocer el eventual deterioro del valor de uno o un grupo de sus activos sujetos al alcance de la citada Norma Internacional de Contabilidad.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

A efecto de obtener una mejor comprensión, en síntesis podemos decir que la NIC 36, nos indica cuando un activo no debe registrarse en los estados financieros por encima del mayor importe que se espera recuperar a través de su uso o venta (el importe recuperable del activo). Si el importe en libros de un activo supera su importe recuperable, se considerará que tiene su valor deteriorado. La entidad debe reducir el importe en libros del activo a su importe recuperable y reconocer una pérdida por deterioro del valor. La norma también se aplica a grupos de activo (conocidos como unidades generadoras de activo). Especifica los procedimientos necesarios para asegurar que los activos se registran a un valor no superior al mayor importe que se espera recuperar a través de su uso o venta.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

La medición de los activos deteriorados a sus importes recuperables proporciona información útil a los inversores, prestamistas y otros acreedores existentes y potenciales, porque se espera que los activos contribuyan, directamente a través de su venta o indirectamente mediante su uso, a los flujos de efectivo de la entidad. El requerimiento de que el

importe recuperable de un activo es el mayor de su valor razonable menos los costos de venta y su valor en uso refleja el beneficio económico potencial futuro asociado con el activo.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

El importe recuperable de un activo o de una unidad generadora de efectivo es el mayor entre su valor razonable menos los costos de disposición y su valor en uso.

El valor en uso de un activo individual, en ocasiones, no puede determinarse. En este caso, el valor en uso y, de ahí, el importe recuperable, se determina para el grupo más pequeño de activos a los que pertenece el activo que genera flujos de efectivo independientes.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

El importe recuperable de los siguientes activos debe evaluarse cada año:

- Activos intangibles con vidas útiles indefinidas.
- Activos intangibles no disponibles todavía para su uso y plusvalías adquiridas en una combinación de negocios.

El importe recuperable de otros activos se evalúa cuando existe un indicio de que el activo pueda estar deteriorado. Al final de cada periodo sobre el que se informa, la gerencia debe considerar indicadores potenciales de que un activo o unidad generadora de efectivo puedan estar deteriorados.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

Las pérdidas por deterioro de valor se reconocen inmediatamente como gasto en el estado de resultado integral. Cuando se reconoce una pérdida por deterioro de valor, se reduce el importe en libros del activo (o unidad generadora de activo). Si una unidad generadora de efectivo deteriora su valor, en primer lugar se reduce la plusvalía, y a continuación se reducen los otros activos proporcionalmente sobre la base de sus importes en libros y sujeta a ciertos requerimientos. Cuando proceda, el cargo por depreciación (amortización) en los activos se ajusta en periodos futuros para distribuir el importe en libros revisado del activo sobre su vida útil estimada restante.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

Una pérdida por deterioro del valor de la plusvalía nunca revierte. Para otros activos, una entidad evaluará en la fecha de presentación si existe algún indicio de que pueda ya no existir una pérdida de valor anteriormente reconocida o de que haya disminuido. Cuando las circunstancias que den lugar al deterioro de valor se resuelvan, la reversión de la pérdida por deterioro de valor se reconoce de forma inmediata en el resultado del periodo. En el momento de reversión, se incrementa el importe en libros del activo, pero éste no debe superar el importe que hubiera tenido si no hubiera habido pérdida por deterioro de valor en años anteriores. La depreciación (amortización) se ajusta en periodos futuros.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

Juicios y Estimaciones.- Al final de cada periodo sobre el que se informa, la gerencia debe considerar indicadores potenciales de que un activo o unidad generadora de efectivo pueden estar deteriorados. Esos indicadores incluyen:

- Una disminución del valor de mercado del activo;
- Cambios adversos en tecnología, mercado entorno legal o económico;
- Un incremento en las tasas de interés de mercado;
- La capitalización de mercado de la entidad está siendo menor que el valor de los activos netos;
- Obsolescencia o dañado de un activo;
- Planes de operaciones de discontinuación o reestructuración y un rendimiento del activo inferior al previsto.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

La identificación de los niveles más bajos de entrada de efectivo independientes para un grupo de activos (es decir la unidad generadora de efectivo) requiere del juicio profesional. La distribución de la plusvalía entre unidades generadoras de efectivo a efecto de las pruebas de deterioro puede requerir también de juicios significativos. Todo ello se hace para la estimación del importe recuperable (es decir, el mayor entre su valor razonable menos los costos de disposición y su valor en uso) de un activo o de una unidad generadora de efectivo.

Fuente: (Tributación, NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Reino Unido: IFRS Foundation.

2.1.14.2 NIC 16 Propiedad Planta y Equipo

Las propiedades, planta y equipo son activos tangibles que se espera utilizar en más de un periodo contable y usar en la producción o suministros de bienes y servicios o para la administración. También incluyen activos arrendados y otros, pero no propiedades de inversión. Las propiedades de inversión se tratan en la NIC 40 Propiedades de Inversión.

Fuente: (Tributación, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo. Reino Unido: IFRS Foundation

Los inversores, prestamistas y otros acreedores existentes y potenciales necesitan conocer la naturaleza e importe de recursos que una entidad tiene disponibles para usar en la generación de beneficios económicos futuros. Las propiedades, planta y equipos incorporan beneficios económicos probables a través de su uso en la producción o suministro de bienes y servicios. Basados en un supuesto de inversión racional, los costos incurridos en la adquisición o en la construcción de propiedades, planta y equipo se espera que sean recuperados a través del uso de estos activos para dar lugar a ventas de bienes y servicios. Por consiguiente, las propiedades, planta y equipo se registran inicialmente al costo, que incluye todos los desembolsos para conseguir que el elemento esté listo para usar.

Fuente: (Tributación, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo. Reino Unido: IFRS Foundation

Cada parte significativa de un elemento de propiedades planta y equipo en relación con el costo total del elemento debe depreciarse por separado a menos que esta separación no tenga efecto significativo sobre el gasto por depreciación. Generalmente, la sustitución de un componente de propiedades, planta y equipo se reconoce como un activo y los desembolsos por reparaciones y mantenimiento diarios se tratan como un gasto.

Fuente: (Tributación, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo. Reino Unido: IFRS Foundation

Después de la adquisición, una entidad puede elegir medir las propiedades, planta y equipo al costo menos la depreciación acumulada y deterioro de valor acumulado, o a un importe revaluado (es decir, el valor razonable) menos la depreciación posterior acumulada y deterioro de valor acumulado. Si una entidad elige el modelo de revaluación, todos los activos dentro de la misma clase de propiedades, planta y equipo deben contabilizarse de forma similar (es decir, revaluadas). Las valoraciones necesarias deben realizarse con regularidad suficiente para asegurar que el importe en libros del activo no difiere significativamente del valor razonable del activo al final del periodo sobre el que se informa. Los incrementos por revaluación habitualmente se acreditan a otro resultado integral (es decir, fuera del resultado del periodo) en el estado de resultado integral y se acumulan como un componente separado del patrimonio y superávit de revaluación.

Fuente: (Tributación, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo. Reino Unido: IFRS Foundation

Las cuestiones principales en la contabilización de las propiedades, planta y equipo son el reconocimiento de los activos y la determinación de sus

importes en libros, incluyendo la asignación de la depreciación y el reconocimiento de las pérdidas por deterioros de valor.

Fuente: (Tributación, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo. Reino Unido: IFRS Foundation

Juicios y Estimaciones.- Se requiere que los gestores realicen juicios y estimaciones en relación con las propiedades, planta y equipo cuando:

- Clasifiquen una propiedad. Juzguen sobre si una propiedad o parte de una propiedad, debe clasificarse como propiedades de inversión o propiedades planta y equipo.
- Midan el costo de un elemento de construcción propia. Si una entidad fabrica activos similares para su venta, en el curso normal de su negocio, el costo del activo será, normalmente, el mismo que tengan el resto de los producidos para la venta.
- Midan el costo de un elemento que incluye un componente con respecto a desmantelamientos, eliminación o restauración a futuros.
- Identifiquen los componentes significativos de un elemento que debe ser depreciado por separado.
- Midan el costo de un componente que debe depreciarse por separado.
- Juzguen si el desembolso en propiedades, planta y equipo debe capitalizarse (es decir, reconocerse como un activo) o reconocerse como un gasto de forma inmediata.
- Calculen el gasto por depreciación estimando la vida útil, valor residual y método de depreciación adecuado para un elemento

(o componente de un elemento) a adoptar. Las estimaciones se revisan cuando existen signos de deterioro, o al menos, anualmente.

- Midan el valor razonable de los elementos que se registran utilizando el modelo de revaluación y para los cuales no existe un mercado activo para elementos idénticos.
- Identifiquen indicadores de deterioro de valor y realicen pruebas de deterioro.
- Determinen cuándo se cumplen los criterios para la baja en cuentas de un elemento de propiedades, planta y equipo.
- Determinen las clases de activos (una agrupación de activos de similar naturaleza y uso en las operaciones de la entidad) en los cuales presentar las propiedades, planta y equipo en los estados financieros.

Fuente: (Tributación, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, 2012)

Tributación, G. N. (2012). NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo. Reino Unido: IFRS Foundation

2.1.14.3 NIC 12 Impuesto a las Ganancias

Establece el tratamiento contable de los impuestos a las ganancias.

La NIC 12 específica el tratamiento contable del impuesto a las ganancias, incluyendo cómo tratar las consecuencias fiscales actuales y futuras de:

- Transacciones y sucesos del periodo presente reconocidos en los estados financieros;
- La recuperación futura del importe en libros de los activos en el estado de situación financiera; y,

- La liquidación futura del importe en libros de los pasivos en el estado de situación financiera.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

Impuesto corriente es la cantidad por pagar (recuperar) por el impuesto a las ganancias relativo a la ganancia (pérdida) fiscal del periodo.

Las diferencias temporarias son diferencias entre el importe en libros de los activos y pasivos en el estado de situación financiera, y el importe atribuido a esos activos o pasivos a efectos fiscales (es decir, la base fiscal). Un activo o pasivo por impuestos diferidos surge cuando la recuperación (liquidación) de los activos (pasivos) afecta al importe de pagos fiscales a realizar en el futuro, en otras palabras, existe una diferencia temporaria entre el tratamiento contable y tratamiento fiscal de transacciones o sucesos pasados o presentes (que han dado lugar al reconocimiento de activos o pasivos por parte de la entidad).

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

Los impuestos diferidos pretenden corregir la asimetría contable entre la contabilización y tratamiento fiscal de transacciones o sucesos para que el gasto fiscal reconocido en un periodo sea el correcto, teniendo en cuenta las consecuencias fiscales presentes y futuras de transacciones o sucesos. Sin embargo, se aplican excepciones concretas. Un activo por impuestos diferidos puede también proceder de pérdidas fiscales y créditos fiscales no utilizados.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012). Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

El reconocimiento de un activo o pasivo por impuestos a las ganancias diferidos mejora la utilidad de la información financiera proporcionando información sobre los flujos de efectivo esperados futuros que surgen de los efectos del impuesto a las ganancias diferido de transacciones y sucesos pasados.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

Las consecuencias fiscales (es decir, los efectos de los impuestos diferidos) transacción o suceso que dio lugar a las consecuencias fiscales es decir en el resultado del periodo o en otro resultado integral o indirectamente en patrimonio.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

Juicios y Estimaciones.- Existen varios aspectos de la contabilización de los impuestos a las ganancias que requieren de los juicios y estimaciones de la gerencia.

- La gerencia juzgar si es probable que esté disponible la ganancia fiscal contra la cual utilizar una diferencia temporaria deducible. Esto puede solo suceder si existen suficientes diferencias temporarias fiscales relativas a la misma autoridad fiscal y la misma entidad fiscal, que se espera que reviertan:

- a) En el mismo periodo de la reversión esperada de la diferencia temporaria deducible; o,
 - b) En periodos en los que una pérdida fiscal, surgida por un activo por impuestos diferidos, puede ser compensada con ganancias anteriores o posteriores.
- Cuando la gerencia juzga que existen diferencias temporarias fiscales insuficientes relativas a la misma autoridad fiscal y la misma entidad fiscal como para permitir que se reconozca todo el activo fiscal diferido, debe estimar la medida en que:
- a) Es probable que la entidad tendrá suficiente ganancia fiscal relativa a la misma entidad contable en el mismo periodo de la reversión de la diferencia temporaria deducible (o en los periodos en los cuales una pérdida fiscal que surge del activo por impuestos diferidos puede ser compensada con ganancias anteriores o posteriores; o,
 - b) Estén disponibles oportunidades de planificación fiscal para la entidad que crearán ganancias fiscales en los periodos oportunos.
- Además, cuando una entidad tiene una historia de pérdidas recientes, la gerencia debe considerar si existe evidencia convincente de que habrá suficiente ganancia fiscal disponible contra la cual poder utilizar pérdidas fiscales o créditos fiscales no usados.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se miden a las tasas fiscales que se espera aplicar en el periodo cuando el activo se realice o el pasivo se liquide. Estas tasas se basan en tasas fiscales (y leyes fiscales) que hayan

entrado en vigor o estén próximas a estarlo al final del periodo sobre el que se informa, y que reflejen la forma en la que la entidad espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar (liquidar) el importe en libros de sus activos (pasivos). Por consiguiente, cuando se aplican tasas fiscales diferentes a distintos niveles de la ganancia fiscal, la gerencia debe:

- Prever el periodo en el que se espera que reviertan las diferencias temporarias; y,
- Estimar las tasas promedio que se espera aplicar a la ganancia fiscal (pérdida fiscal) en los periodos en los cuales se espera que se reviertan las diferencias temporarias.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

Para algunas transacciones con pagos basados en acciones, el importe que las autoridades fiscales permitirán deducir en periodos futuros puede no conocerse al final del periodo. Por consiguiente, la base fiscal debe estimarse, basada en información disponible al final del periodo.

Fuente: (Tributación, NIC 12 Impuesto a las Ganancias, 2012) Tributación, G. N. (2012). NIC 12 Impuesto a las Ganancias. Reino Unido: IFRS Foundation

2.2 Metodología

2.2.1 Diseño de la Investigación y su Visión General

Conocemos a la metodología como la ciencia que nos enseña a dirigir los procesos de forma óptima para alcanzar los resultados con mayor eficiencia y eficacia. Ella nos ofrece también los métodos y procedimientos para realizar la investigación científica con la calidad requerida. El logro de toda investigación científica está dado por la solución de un problema científico, en alcanzar los objetivos y en la comprobación de la hipótesis, por lo que el éxito de todo lo anterior expuesto depende de la selección de los métodos, los procedimientos y técnicas de la investigación de forma rigurosa. En toda investigación científica los métodos son el hilo conductor entre el investigador y el objeto de estudio es por ello que hay que poner el mayor énfasis en la selección de los métodos propios de la investigación y su organización.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Anna Beltrán. <http://www.monografias.com/Trabajos43/encuesta-y-cuestionario/encuesta-y-cuestionario.shtml>

- **El método.**- es el camino por donde transitamos para lograr una estructura lógica del proceso, de forma tal que podamos incidir en el objeto para transformarlo.
- **Los procedimientos.**- son los componentes del método que se adecuan a las condiciones específicas en que se va a desarrollar el método, o sea, es el modo de ejecutar las operaciones.
- **La técnica.**- es una operación del método que se relaciona con el medio y que se usa en la investigación para recolectar, procesar y analizar la información sobre el objeto de estudio.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Anna Beltrán. <http://www.monografias.com/Trabajos43/encuesta-y-cuestionario/encuesta-y-cuestionario.shtml>

Los métodos de la investigación científica se desglosan de la siguiente forma:

Métodos teóricos, métodos empíricos y los métodos estadísticos matemáticos. Los mismos están siempre relacionados de forma dialéctica, o sea, uno no puede desarrollarse sin el otro en cualquier proceso de investigación.

- **Los métodos teóricos:** Nos permiten desarrollar una teoría sobre el objeto de estudio, o sea, como podemos hacer una abstracción de las características y relaciones del objeto que nos expliquen los fenómenos que se investigan.
- **Los métodos empíricos:** Incluyen una serie de procedimientos prácticos sobre el objeto, que nos permiten revelar las características fundamentales y las relaciones esenciales de este, que son accesibles a la contemplación sensorial, lo cual se fundamenta en la experiencia y se expresa en un lenguaje determinado.
- **El método estadístico matemático:** Nos permite a través de tablas y cálculos matemáticos medir los resultados de los datos recopilados por medio de los instrumentales aplicados.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Anna Beltrán. <http://www.monografias.com/Trabajos43/encuesta-y-cuestionario/encuesta-y-cuestionario.shtml>

En cualquier investigación científica, en la etapa de recolección usa un grupo de técnicas e instrumentales a través de los cuáles podemos obtener y medir la información recopilada sobre un grupo de parámetros que queremos determinar, partiendo del diseño de la investigación, la muestra adecuada en

concordancia con el problema científico a resolver y la hipótesis planteada, teniendo muy en cuenta las variables seleccionadas.

Fuente: Información se obtuvo de página web: Monografias.com (2011). Anna Beltrán. <http://www.monografias.com/Trabajos43/encuesta-y-cuestionario/encuesta-y-cuestionario.shtml>

2.2.2 La Observación

Es una actividad realizada por un ser vivo (humanos, animales, etc), que detecta y asimila los rasgos de un elemento utilizando los sentidos como instrumentos principales. El término también puede referirse a cualquier dato recogido durante esta actividad. Como técnica de investigación, consiste en "ver" y "oír" los hechos y fenómenos que queremos estudiar, y se utiliza fundamentalmente para conocer hechos, conductas y comportamientos colectivos. También podemos decir que, observar es ponerse delante (eso significa el prefijo ob.) de un objeto, a la vez como esclavo (que éste es el primer significado de la raíz serv.) para serle fiel; y como maestro para poseerlo o conservarlo (que es el segundo significado de la raíz serv.). Observar a uno es poner la mirada en él, considerarlo como objeto. Es un procedimiento empírico por excelencia, el más primitivo y a la vez el más usado. Es el método por el cual se establece una relación concreta e intensiva entre el investigador y el hecho social o los actores sociales, de los que se obtienen datos que luego se sintetizan para desarrollar la investigación. El investigador hablará también de observación en oposición a experimentación. En tal caso, la observación designa esa fase de la investigación, consistente en familiarizarse con una situación o fenómeno determinado, en describirlo, en analizarlo con el fin de establecer una hipótesis coherente con el cuerpo de conocimientos anteriores ya establecidos. La observación es el resultado codificado del acto de observar

seguido del acto de interpretar. Para el investigador, ello supone la referencia a un marco teórico.

Fuente: Wikipedia. (2014). Observación es.wikipedia.org/wiki/Observación

Pasos Que Debe Tener La Observación

- a. Determinar el objeto, situación, caso, etc (que se va a observar)
- b. Determinar los objetivos de la observación (para qué se va a observar)
- c. Determinar la forma con que se van a registrar los datos
- d. Observar cuidadosa y críticamente
- e. Registrar los datos observados
- f. Analizar e interpretar los datos
- g. Elaborar conclusiones
- h. Elaborar el informe de observación (este paso puede omitirse si en la investigación se emplean también otras técnicas, en cuyo caso el informe incluye los resultados obtenidos en todo el proceso investigativo)

Fuente: Wikipedia. (2014). Observación es.wikipedia.org/wiki/Observación

Existen varias técnicas e instrumentales para la recopilación de datos que se usan en las investigaciones científicas. En este trabajo específicamente nos referiremos a la técnica de la entrevista y el cuestionario como instrumental.

“Los enfoques cualitativo y cuantitativo, vistos como teorías filosóficas, son completamente diferentes; sin embargo como técnicas para el desarrollo de una investigación, puede mezclarse sobre todo en relación con el análisis y la discusión de resultados”.

Fuente: Sampieri, M. R. (2010). Metodología de la Investigación. En M. R. Sampieri, Metodología de la Investigación (pág. 23). Mexico: La Edición.

2.2.3 La Entrevista

Es una técnica para obtener datos que consisten en un diálogo entre dos personas: El entrevistador "investigador" y el entrevistado; se realiza con el fin de obtener información de parte de este, que es, por lo general, una persona entendida en la materia de la investigación. La entrevista es una técnica antigua, pues ha sido utilizada desde hace mucho en psicología y, desde su notable desarrollo, en sociología y en educación. De hecho, en estas ciencias, la entrevista constituye una técnica indispensable porque permite obtener datos que de otro modo serían muy difíciles conseguir.

Fuente: Monografias. (2008). Monografias. Recuperado el 27 de 06 de 2014, de Monografias:

<http://www.monografias.com/trabajos10/teut/teut.shtml#ixzz397Mgu7GZ>

Empleo de la Entrevista

- a. Cuando se considera necesario que exista interacción y diálogo entre el investigador y la persona.
- b. Cuando la población o universo es pequeño y manejable.

Condiciones que debe reunir el Entrevistador

- a. Debe demostrar seguridad en sí mismo.
- b. Debe ponerse a nivel del entrevistado; esto puede esto puede conseguirse con una buena preparación previa del entrevistado en el tema que va a tratar con el entrevistado.
- c. Debe ser sensible para captar los problemas que pudieren suscitarse.
- d. Comprender los intereses del entrevistado.
- e. Debe despojarse de prejuicios y, en los posible de cualquier influencia empática.

Fuente: Monografias. (2008). Monografias. Recuperado el 27 de 06 de 2014, de Monografias:

<http://www.monografias.com/trabajos10/teut/teut.shtml#ixzz397Mgu7GZ>

La metodología aplicada al estudio de impacto en la aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera en las compañías de Transporte de Carga Pesada en el Ecuador, donde busca el tratamiento contable financiero correcto y de la misma manera la formalidad en su mayoría del servicio que prestan, se enfoca de manera cualitativa y cuantitativa en la observación, recopilación, análisis y levantamiento de información estadística, por medio del método de la observación, técnicas de la entrevista, etc.

El análisis consistió en la medición de la situación de aplicación y desarrollo de las prácticas financieras contables correctas, dirigidas mediante normas internacionales de información financiera, en las compañías de transporte de carga pesada en el Ecuador y los motivos por lo cual son aplicadas en grandes o mínimas cantidades de las empresas existentes. De esa manera obteniendo una visión sistemática del problema de la falta de aplicación de NIIF.

2.3 Marco Legal

Como en toda entidad que emprende sus operaciones en el territorio ecuatoriano, las entidades de transporte de carga pesada en el Ecuador son normadas y están bajo las indicaciones y dirección de las siguientes Leyes y sus respectivos Reglamentos, los cuales se ponen a disposición:

- Constitución Política de la República del Ecuador

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su Reglamento
- Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados
- Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno y su Reglamento (LORTY)
- Ley de Seguridad Social
- Ley de Compañías
- Código de Trabajo
- Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

2.3.1 Constitución Política de la República del Ecuador

Siendo la Constitución Política de la República del Ecuador, considerada, como la suprema norma en nuestro país, origen y fuente de la autoridad jurídica que sustenta y permite la existencia del Ecuador y su gobierno. Teniendo la supremacía esta constitución se convierte en el principal texto en la política ecuatoriana y se ubica en lo principal sobre cualquier otra norma jurídica. Esta constitución entrega el marco para la organización del estado ecuatoriano y para la relación del gobierno con los ciudadanos ecuatorianos. La primera carta magna ecuatoriana fue la constitución del 1830, redactada por la primera asamblea constituyente en Riobamba, una vez separados de la Gran Colombia y creación de la República. En el transcurso del tiempo Ecuador ha tenido un total de 20 constituciones hasta la actualidad por la gran inestabilidad política en el país. En la actualidad el Ecuador esta normado por la Constitución del 2008 publicada en el Registro Oficial del 20 de octubre del 2008.

Fuente: Cevallos, L. J. (2008). Constitución Política de la República del Ecuador. Guayaquil: Cevallos.

“Sección octava; Trabajo y seguridad social.- Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado”.

Fuente: Cevallos, L. J. (2008). Constitución Política de la República del Ecuador. Guayaquil: Cevallos.

“Sección duodécima; Transporte.- Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

Fuente: Cevallos, L. J. (2008). Constitución Política de la República del Ecuador. Guayaquil: Cevallos.

2.3.2 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su Reglamento.

Teniendo en cuenta que en nuestro país el sector que no ha sido normado por gran tiempo es el de la actividad del transporte en todo ámbito, podemos decir que esta ley tiene como objetivo proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por las vías del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo de la economía y sociedad del país en la búsqueda del bienestar general de los ciudadanos. -

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Que, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional y a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente.-

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

También se dice que la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención, que el marco legal vigente resulta insuficiente inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto, y que nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, de acuerdo a varios análisis se piensa que es necesario contar con una nueva ley, de carácter principalmente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Finalmente podemos decir que la presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

“Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que

se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

Art. 5.- “El Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.”

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros y automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Libro Segundo, Título I, De la Naturaleza y Objeto; Art. 46.- 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 terrestre y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. 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.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Art. 49.- El transporte terrestre de mercancías peligrosas tales como productos o sustancias químicas desechos u objetos que por sus características peligrosas; corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológicas, infecciosas y radiactivas, que pueden generar riesgos que afectan a la salud de las personas expuestas o causen daños a la propiedad y al ambiente, se regirá a lo establecido en las leyes pertinentes y a lo dispuesto en el Reglamento de esta ley y en los reglamentos específicos y los instrumentos internacionales vigentes.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Art. 62.- (Reformado por el Art. 28 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- 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.

Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Art. 57.- (Reformado por el Art. 23 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones
Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Art. 75.- (Sustituido por el Art. 36 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).-
Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial, en cualquier tipo, para los ámbitos intraregional; interprovincial; e intracantonal; y,

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones

Art. 222.- El SOAT es requisito para poder circular en el país y para la obtención de la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes; así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.

Art. 223.- (Reformado por el Art. 100 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).-
El retraso en la renovación anual del SOAT dará lugar al cobro de un

recargo del quince por ciento (15%) por mes o fracción de mes de retraso. Los montos que se recauden por este concepto se destinarán al Fondo de Accidente de Tránsito (FONSAT).

(Publicaciones, 2009)

Fuente: Publicaciones, C. d. (2009). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.

2.3.3 Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados

Art. 8.- Rebajas del impuesto.- Las rebajas del impuesto sobre los vehículos será aplicada por el Servicio de Rentas Internas conforme con lo previsto en el Art. 7 de la Ley de Reforma Tributaria, para lo cual se observarán las siguientes normas:

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

1. Los propietarios de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros o carga, no contemplados en el numeral 3) del artículo anterior, deberán presentar las correspondientes solicitudes ante el Servicio de Rentas Internas, a las que se acompañará la certificación emitida por la autoridad que regule el transporte y tránsito terrestre en la respectiva jurisdicción, en el sentido de que los vehículos efectivamente están destinados al transporte público y la certificación de que el propietario del vehículo se encuentra afiliado o es integrante o socio de una cooperativa o compañía de transporte. 2. Para obtener la rebaja prevista en la letra b) del artículo 7 de la Ley 41, publicada en el Registro Oficial Suplemento número 325, correspondiente al 14 de mayo del 2001, los contribuyentes, personas naturales o jurídicas, deberán presentar la

correspondiente solicitud al Servicio de Rentas Internas, en la que harán constar el número de inscripción en el registro único de contribuyentes.

Art. 10.- Pago del impuesto.- El período ordinario para el pago del impuesto a la propiedad de los vehículos, comprende del 10 de enero hasta el último día hábil de cada mes, de acuerdo a los siguientes calendarios:

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

VEHICULOS QUE NO SON DE SERVICIO PUBLICO O COMERCIAL

MES	ÚLTIMO DIGITO DE PLACA
FEBRERO	1
MARZO	2
ABRIL	3
MAYO	4
JUNIO	5
JULIO	6
AGOSTO	7
SEPTIEMBRE	8
OCTUBRE	9
NOVIEMBRE	0

VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO O COMERCIAL

MES	ÚLTIMO DIGITO DE PLACA
FEBRERO	1 y 2
MARZO	3 y 4
ABRIL	5 y 6
MAYO	7 y 8
JUNIO	9 y 0

La recaudación del impuesto se realizará en las entidades financieras que autorice el Servicio de Rentas Internas.

Para la aplicación de esta norma se observarán las siguientes disposiciones:

1.- Los propietarios de vehículos que ya fueron matriculados en períodos anteriores para el pago del impuesto del ejercicio vigente, presentarán la matrícula del vehículo correspondiente al año anterior.

2.- Los propietarios de vehículos nuevos adquiridos en el mercado nacional, sean importados o de producción nacional, pagarán el impuesto antes de que el distribuidor o concesionario le entregue el vehículo, en la siguiente forma:

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

a) Si el vehículo ha sido adquirido entre el 1 de enero y el 31 de marzo, se pagará el ciento por ciento del impuesto que corresponda al aplicar la tarifa establecida sobre el correspondiente avalúo; y,

b) Si el vehículo ha sido adquirido a partir del segundo trimestre del año, se pagará el impuesto por la parte proporcional del que resulte conforme con el literal anterior por los meses que faltasen para la terminación del año, para lo cual, el impuesto se dividirá para doce y se multiplicará por el número de meses que falten por transcurrir para la terminación del año, incluyendo el mes en el que se realizó la adquisición.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

Los distribuidores o concesionarios que permitieran la salida de los vehículos vendidos sin que se les presente el comprobante de pago del impuesto a los vehículos, serán sancionados de acuerdo a lo dispuesto en el Código Tributario para el caso de faltas reglamentarias.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

3.- Las personas naturales o sociedades que importen directamente uno o más vehículos, sin que su actividad habitual sea la importación y comercialización de automotores, pagarán el correspondiente impuesto antes de que el vehículo salga del respectivo distrito aduanero. Este tipo de vehículos obligatoriamente deberá portar la guía de movilización, el comprobante de pago del impuesto y los documentos de importación durante el lapso que dure su traslado, desde el distrito aduanero hasta el lugar de matriculación.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

4.- En el caso de la adquisición de un vehículo cuyo anterior propietario hubiese estado exento del pago del impuesto a los vehículos, el nuevo propietario deberá cancelarlo en proporción al período comprendido entre la fecha de adquisición y la finalización del año, calculándose el impuesto en la misma forma que la establecida en el numeral 2 de este artículo.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

5.- En el caso de que el impuesto se pague fuera de las fechas límites establecidas en este reglamento, se causarán los intereses de mora, según lo previsto en el Código Tributario, sin perjuicio de las sanciones a las que hubiere lugar de conformidad con la ley.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

6.- Vencido el ejercicio fiscal, el Servicio de Rentas Internas podrá exigir el pago de este impuesto, incluso por la vía coactiva, en los términos previstos en el Código Tributario.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados Quito: Guía Nacional de Tributación.

2.3.4 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno.

El General Guillermo Rodríguez Lara, en su periodo de gobierno en nuestro país, considero necesario expedir un cuerpo legal que enmarcara y regulará lo concerniente al ámbito legal jurídico tributario, institución donde se dieran las reclamaciones administrativas y acciones contencioso – tributarias, por cuanto que la aplicación de leyes impositivas y la ejecución de los créditos de igual naturaleza se rijan por las mismas normas, que de la misma manera debe establecerse de forma precisa el lícito tributario y los procedimientos para reprimirlos y en uso de las facultades en las que se encontraba investido, decreto el Código Tributario. Las disposiciones que se desprendan de este código y demás leyes tributarias ejercerán supremacía sobre toda otra norma de leyes generales o especiales y sólo se modificarán o derogarán por disposición expresa. Esta ley presenta la reserva de que la opción de establecer, modificar o extinguir tributos, es exclusiva del Estado mediante ley, lo que indica que no puede existir tributo sin ley. La aplicación de los preceptos del código tributario regulan las relaciones jurídicas provenientes de los tributos, entre los sujetos activos y los contribuyentes o responsables de aquellos. Se aplicarán a todos los tributos: nacionales, provinciales, municipales o locales o de otros entes acreedores de los mismos, así como a las situaciones que se deriven o se relacionen con ellos. Para estos efectos, entiéndase por tributo los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales o de mejora.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Quito: Guía Nacional de Tributación.

“Art. 2.- Concepto de Renta.- Para efectos de este impuesto se considera renta.- 1. Los ingresos de fuente ecuatoriana obtenidos a título gratuito u oneroso, bien sea que provengan del trabajo, del capital o de ambas fuentes,

consistentes en dinero, especies o servicios. 2. Los ingresos obtenidos en el exterior por personas naturales ecuatorianas domiciliadas en el país o por sociedades nacionales”.

“Art. 7.- Ejercicio Impositivo.- El ejercicio impositivo es anual y comprende el lapso que va del 1o. de enero al 31 de diciembre. Cuando la actividad generadora de la renta se inicie en fecha posterior al 1o. de enero, el ejercicio impositivo se cerrará obligatoriamente el 31 de diciembre de cada año.

Resoluciones del Director General del Servicio de Rentas Internas

- Resolución No.NAC – DGERCGC12 – 00040 del 02 de febrero de 2012
- Resolución No.NAC – DGERCGC12 – 00695 del 05 de noviembre de 2012

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Quito: Guía Nacional de Tributación.

“Capítulo III, De las faltas reglamentarias; Art.351.- Concepto.- Son faltas reglamentarias en materia tributaria, la inobservancia de normas reglamentarias y disposiciones administrativas de obligatoriedad general, que establezcan los procedimientos o requisitos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones tributarias y deberes formales de los sujetos pasivos”.

(Tributación, 2014)

Fuente: Tributación, G. N. (2014). Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Quito: Guía Nacional de Tributación.

2.3.5 Ley de Seguridad Social

“Art. 2.- Sujetos de Protección.- Son sujetos obligados a solicitar la protección del Seguro General Obligatorio, en calidad de afiliados, todas las personas que perciben ingresos por la ejecución de una obra o la prestación de un servicio físico o intelectual, con relación laboral o sin ella en particular:

Fuente: (Tributación, 2014)

Tributación, G. N. (2014). Ley de Seguridad Social. Quito: Guía Nacional de Tributación.

- a. El trabajador en relación de dependencia;
- b. El trabajador autónomo;
- c. El profesional en libre ejercicio;
- d. El administrador o patrono de un negocio;
- e. El dueño de una empresa unipersonal;
- f. El menor trabajador independiente; y,
- g. Los demás asegurados obligados al régimen del Seguro General Obligatorio en virtud de leyes y decretos especiales.

Art. 3.- Riesgos Cubiertos.- El Seguro General Obligatorio protegerá a sus afiliados obligados contra las contingencias que afecten su capacidad de trabajo y la obtención de un ingreso acorde con su actividad habitual, en casos de:

Fuente: (Tributación, 2014)

Tributación, G. N. (2014). Ley de Seguridad Social. Quito: Guía Nacional de Tributación.

- a. Enfermedad;
- b. Maternidad;

- c. Riesgos de Trabajo;
- d. Vejez, muerte, e invalidez, que incluye discapacidad; y,
- e. Cesantía.

Para los efectos del Seguro General Obligatorio, la protección contra la contingencia de discapacidad se cumplirá a través del seguro de invalidez.

Art. 9.- Definiciones.- Para los efectos de la protección del Seguro General Obligatorio:

Fuente: (Tributación, 2014)

Tributación, G. N. (2014). Ley de Seguridad Social. Quito: Guía Nacional de Tributación.

- a. Es trabajador en relación de dependencia el empleado, obrero, servidor público, y toda persona que presta un servicio o ejecuta una obra, mediante un contrato de trabajo o un poder especial o en virtud de un nombramiento extendido legalmente, y percibe un sueldo o salario, cualquiera sea la naturaleza del servicio o la obra, el lugar de trabajo, la duración de la jornada laboral y el plazo del contrato o poder especial o nombramiento”.

Fuente: (Tributación, 2014)

Tributación, G. N. (2014). Ley de Seguridad Social. Quito: Guía Nacional de Tributación.

2.3.6 Ley de Compañías

“**Art. 1.-** Contrato de compañía es aquel por lo cual dos o más personas unen sus capitales e industrias, para emprender operaciones mercantiles y participar de sus utilidades.

Fuente: (Tributación, 2014)

Tributación, G. N. (2014). Ley de Seguridad Social. Quito: Guía Nacional de Tributación.

Art. 2.- Hay cinco especies de compañías de comercio a saber:

1. La compañía en nombre colectivo
2. La compañía en comandita simple y dividida por acciones
3. La compañía de responsabilidad limitada
4. La compañía anónima, y
5. La compañía de economía mixta

Estas cinco especies de compañías constituyen personas jurídicas. La ley reconoce, además la compañía.....”

2.3.7 Código de Trabajo

Art. 2.- Obligatoriedad del trabajo.- El trabajo es un derecho y un deber social. **Art. 4.- Irrenunciabilidad de derechos.-** Los derechos del trabajador son irrenunciables. Será nula toda estipulación en contrario.

Art. 19.- Contrato escrito obligatorio.- Se celebrarán por escrito los siguientes contratos: a) Los que versen sobre trabajos que requieran conocimientos técnicos o de un arte, o de una profesión determinada;

Art. 38.- Riesgos provenientes del trabajo.- Los riesgos provenientes del trabajo son de cargo del empleador y cuando, a consecuencia de ellos, el trabajador sufre daño personal, estará en la obligación de indemnizarle de acuerdo con las disposiciones de este Código, siempre que tal beneficio no le sea concedido por el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.

Fuente: (Ecuador Legal, 2013)

Ecuador Legal. (01 de 06 de 2013). *Ecuador Legal*. Recuperado el 20 de 06 de 2014, de Ecuador Legal:
<http://www.ecuadorlegalonline.com/laboral/codigo-de-trabajo/>

Art. 40.- Derechos exclusivos del trabajador.- El empleador no podrá hacer efectivas las obligaciones contraídas por el trabajador en los contratos que, debiendo haber sido celebrados por escrito, no lo hubieren sido; pero el trabajador sí podrá hacer valer los derechos emanados de tales contratos.

Art. 329.- Causas especiales de despido.- Además de las causas puntualizadas en el artículo 172 de este Código son faltas graves que autorizan el despido de los conductores, maquinistas, fogoneros, guardavías, guardabarreras, guardaguasas y, en general, del personal que tenga a su cargo funciones análogas a las de éstos, las siguientes:

1. Desempeñar el servicio bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de alucinógenos o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;
2. Faltar a su trabajo sin previo aviso y sin causa justificada, por más de veinticuatro horas;

3. El retraso sin causa justa al servicio, cuando se repita por más de tres veces en el mes; y,

4. La inobservancia de los reglamentos de tránsito y de los especiales de la empresa, legalmente aprobados, en lo que se refiere a evitar accidentes.

Fuente: (Ecuador Legal, 2013)

Ecuador Legal. (01 de 06 de 2013). *Ecuador Legal*. Recuperado el 20 de 06 de 2014, de Ecuador Legal:
<http://www.ecuadorlegalonline.com/laboral/codigo-de-trabajo/>

2.3.8 Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado

“Art.1.- Agréguese a continuación del número 17 del Artículo 10 de la Ley de Régimen Tributario Interno el siguiente numero:

“18.- Son deducibles los gastos relacionados con la adquisición, uso o propiedad de vehículo utilizado en el ejercicio de la actividad económica generadora de la renta, tales como:

- 1) Depreciación o amortización;
- 2) Canon de arrendamiento mercantil;
- 3) Intereses pagados en préstamos obtenidos para su adquisición; y ,
- 4) Tributo a la Propiedad de los Vehículo”

Fuente: [www.sri.gob.ec /web/guest/detalle?idenoticia=3401&marquesina=1](http://www.sri.gob.ec/web/guest/detalle?idenoticia=3401&marquesina=1)

2.3.9 Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Es un mecanismo de apoyo para la aplicación de una Política de Estado en materia de Salud Pública, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros que se movilizan en el país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.

El SOAT es un Sistema en el que participan distintos actores, públicos y privados, diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez.

Fuente: (Soat Ecuador, 2008)

Soat Ecuador. (5 de 2 de 2008). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, de Soat Ecuador: <http://www.soatecuador.info/elsoat.html>

Este sistema está conformado principalmente por: Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Gobierno y Policía, Dirección Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Guayas, Superintendencia de Bancos y Seguros, Sector Asegurador Privado, Sector Salud Privado.

Fuente: (Soat Ecuador, 2008)

Soat Ecuador. (5 de 2 de 2008). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, de Soat Ecuador: <http://www.soatecuador.info/elsoat.html>

Tal vez el principal beneficio del SOAT es el de constituirse en una herramienta ideal que permite romper con las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por

lesiones causadas por el tránsito, facilitando de esta manera su atención médica y garantizando a los servicios de salud el pago de tales servicios.

Fuente: (Soat Ecuador, 2008)

Soat Ecuador. (5 de 2 de 2008). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, de Soat Ecuador: <http://www.soatecuador.info/elsoat.html>

2.3.10 Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

“Título I – Generalidades.- **Artículo 1.-** Todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, para poder circular dentro del territorio nacional, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, el que puede ser contratado con cualquiera de las empresas de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo SOAT. Este seguro se rige por las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como por lo que se determina en el presente Reglamento.

Fuente: Pagina del SOAT en Ecuador.

Soat Ecuador. (7 de 9 de 2012). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

Artículo 2.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de las autoridades competentes, exigirá la presentación de una póliza SOAT vigente y adecuada al tipo de vehículo para la realización de cualquier trámite sobre el mismo.

Artículo 3.- El SOAT es compatible con cualquier otro tipo de seguro u otra forma de protección, sea ésta contratada para el vehículo o a beneficio de la víctima, voluntario u obligatorio, que cubra a las personas con relación a accidentes de tránsito. Aquellas coberturas distintas a las del SOAT se aplicarán luego de éstas y serán consideradas como coberturas en exceso a las coberturas del SOAT.

Fuente: Pagina del SOAT en Ecuador.

Soat Ecuador. (7 de 9 de 2012). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

Artículo 4.- Se considera vehículo a motor, todo automotor que se desplace por las vías terrestres del país y que para este fin requiera de una matrícula o permiso para poder transitar, según la Ley y otras normas que rijan esta materia.

Artículo 7.- Para efectos del seguro SOAT, se entiende por accidente de tránsito el suceso súbito, imprevisto y ajeno a la voluntad de las personas, en el que haya intervenido al menos un vehículo automotor en circulación, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que como consecuencia de su circulación o tránsito, cause lesiones corporales, funcionales u orgánicas a la persona, incluyendo la muerte o discapacidad.

Fuente: Pagina del SOAT en Ecuador.

Soat Ecuador. (7 de 9 de 2012). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

Título VI - La obligación para contratar el seguro.- **Artículo 13.-** Independientemente del período de matriculación vehicular, todo automotor deberá mantener vigente la póliza cada año, constituyéndose el certificado del SOAT, al igual que la matrícula, documentos habilitantes para que el vehículo pueda circular.

Fuente: Pagina del SOAT en Ecuador.

Soat Ecuador. (7 de 9 de 2012). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

Artículo 14.- Los vehículos a motor que no tuvieren contratado el SOAT, no podrán ser matriculados y en consecuencia no podrán circular hasta que obtengan la matrícula y el certificado de la póliza del SOAT, que constituyen documentos habilitantes de circulación.

Artículo 15.- El SOAT es además requisito para obtener la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes. También es requisito para gravar, transferir o traspasar su dominio. Previo a cualquiera de estos trámites, se deberá probar la existencia de un seguro vigente que ampare al vehículo.

Artículo 39.- La tarifa de primas a aplicarse es la siguiente: 1. Para vehículos que no presten servicio público de alquiler:

Fuente: Pagina del SOAT en Ecuador.

Soat Ecuador. (7 de 9 de 2012). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

Clase	Cilindraje (cc)	Prima
Motocicletas	Menos de 100	\$ 19,71
	100 a 249	\$ 24,63
	250 o más	\$ 30,26
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	\$ 38,71
	1500 a 2499	\$ 46,45
	2500 o más	\$ 54,19
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	\$ 47,86
	1500 a 2499	\$ 55,59
	2500 o más	\$ 62,64
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	\$ 21,11
	1500 a 2499	\$ 26,74
	2500 o más	\$ 31,67
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	\$ 28,85
	1500 a 2499	\$ 33,78
	2500 o más	\$ 38,00
	Capacidad de carga (tn)	Prima
Carga o mixto	Menos de 5	\$ 42,93
	5 a 14,99	\$ 61,23
	15 o más	\$ 80,93
	Tipo	Prima
Transporte de pasajeros particular	Bus (24 o más pasajeros)	\$ 61,19
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	\$ 55,08
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	\$ 48,96
	Tipo	Prima
Vehículos especiales		\$ 82,61

Fuente: Pagina del SOAT en Ecuador.

Soat Ecuador. (7 de 9 de 2012). Soat Ecuador. Recuperado el 1 de 08 de 2014, http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

2.13.11 Código Orgánico Integral Penal

De manera general el objetivo del Código Penal mediante su aplicación, es buscar siempre impartir la justicia, por tal motivo todo sistema penal se encuentra en el dilema entre combatir la impunidad y garantizar los derechos de las personas sospechosas de haber cometido una infracción penal. Y es en esas situaciones que se piensa, si las garantías se extreman, se crearía

un sistema que nunca sanciona; si las garantías se flexibilizan, se acabaría condenando a la persona inocente. De manera imparcial el sistema penal tiene que llegar al término medio para evitar que en la sociedad se toleren injusticias y procurar que exista algo parecido a la paz social en el combate a la delincuencia.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:
<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

“Artículo 18.- Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.

Artículo 19.- Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

Artículo 60.- Penas no privativas de libertad.- Son penas no privativas de libertad:

3. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:
<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

Artículo 67.- Suspensión de la licencia para conducir.- La suspensión de autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo, durará el tiempo determinado en cada infracción de tránsito.

Artículo 71.- Penas para las personas jurídicas.- Las penas específicas aplicables a las personas jurídicas, son las siguientes:

1. Multa.

2. Comiso penal. Los actos y contratos existentes, relativos a los bienes objeto de comiso penal cesan de pleno derecho, sin perjuicio de los derechos de terceros de buena fe, que se reconocen, liquidan y pagan a la brevedad posible, quienes deberán hacer valer sus derechos ante la o el mismo juzgador de la causa penal.

Los bienes declarados de origen ilícito no son susceptibles de protección de ningún régimen patrimonial.

3. Clausura temporal o definitiva de sus locales o establecimientos, en el lugar en el que se ha cometido la infracción penal, según la gravedad de la infracción o del daño ocasionado.

6. Prohibición de contratar con el Estado temporal o definitivamente, según la gravedad de la infracción.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:
<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

SECCIÓN PRIMERA

Reglas generales

Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Artículo 372.- Pena natural.- En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito.- Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la

infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

SECCIÓN SEGUNDA, Delitos culposos de tránsito. **Artículo 376.-** Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:
<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Artículo 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:
<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:

<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso. La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)
Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:
<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

Artículo 152.- Lesiones.- La persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas:

1. Si como resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días.
2. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días, será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año.
3. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.

4. Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad, que no siendo permanente, supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)

Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:

<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

Artículo 380.- Daños materiales.- En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

SECCIÓN TERCERA, Contravenciones de tránsito **Artículo 383.-** Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)

Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de 02 de 2014). *Google*. Recuperado el 11 de 08 de 2014, de Asamblea Nacional del Ecuador:

<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>

CAPITULO 3
ESTADOS FINANCIEROS

**COMPAÑÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA
CIA**

**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012**

<u>ACTIVOS</u>	<u>Notas</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
		(en U.S. dólares)	
ACTIVOS CORRIENTES:			
Efectivo y bancos	4	164,980	125,727
Cuentas por cobrar	5	726,682	987,927
Impuestos	8	29,186	29,186
Otros activos		<u>6,073</u>	<u>6,061</u>
Total activos corrientes		<u>926,921</u>	<u>1,148,901</u>
ACTIVOS NO CORRIENTES:			
Propiedades, planta y equipos	6	1,044,091	975,567
Otros activos		<u>19,918</u>	<u>17,767</u>
Total activos no corrientes		<u>1,064,009</u>	<u>993,333</u>
TOTAL		<u>1,990,930</u>	<u>2,142,235</u>

<u>PASIVOS Y PATRIMONIO</u>		<u>Notas</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
			(en U.S. dólares)	
PASIVOS CORRIENTES:				
Cuentas por pagar	7		412,457	486,243
Impuestos	8		3,351	2,836
Obligaciones acumuladas	10		6,694	5,574
Provisiones			<u>28,736</u>	<u>17,336</u>
Total pasivos corrientes			452,343	511,989
PASIVOS NO CORRIENTES:				
Obligación por beneficios definidos	11		<u>10,639</u>	<u>2,259</u>
Total pasivos			<u>462,983</u>	<u>514,248</u>
PATRIMONIO:				
Capital	12		26,000	26,000
Resultados acumulados provenientes de la Adopción por primera vez de las NIIF			96,202	199,551
Reservas			13,025	13,025
Resultados acumulados			<u>1,393,826</u>	<u>1,389,411</u>
Total patrimonio			<u>1,529,052</u>	<u>1,627,987</u>
TOTAL			<u>1,990,930</u>	<u>2,142,235</u>

**COMPAÑÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA
CIA**

**ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012**

	<u>Notas</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
		(en U.S. dólares)	
VENTAS	13	1,914,779	1,920,695
GASTOS:	14		
Administrativos y ventas		(1,917,496)	(1,923,897)
Costos financieros		(820)	(1,065)
Otros ingresos, neto		<u>10,196</u>	<u>8,127</u>
UTILIDAD ANTES DE PARTICIPACION DE TRABAJADORES E IMPUESTO A LA RENTA		6,659	3,860
Menos Participación de Trabajadores	10	<u>(999)</u>	<u>(579)</u>
UTILIDAD DESPUES DE PARTICIPACIÓN DE TRABAJADORES Y ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA		5,660	3,281
Menos gasto por impuesto a la renta	8	<u>(1,245)</u>	<u>(722)</u>
UTILIDAD DEL AÑO Y TOTAL RESULTADO INTEGRAL		<u>4,415</u>	<u>2,559</u>

**COMPAÑÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA
CIA**

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012**

	<u>Capital Social</u>	Resultados acumulados provenientes de la Adopción por Primera de vez de las NIIF	<u>Reservas</u>	<u>Resultados acumulados</u>	<u>Total</u>
Diciembre 31, 2010	<u>26.000</u>	<u>269.080</u>	<u>13.025</u>	<u>1.386.852</u>	<u>1.694.957</u>
Resultados acumulados provenientes de la Adopción por Primera de vez de las NIIF		<u>(69.529)</u>			<u>(69.529)</u>
Utilidad del año	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2.559</u>	<u>2.559</u>
Diciembre 31, 2011	<u>26.000</u>	<u>199.551</u>	<u>13.025</u>	<u>1.389.411</u>	<u>1.627.987</u>
Resultados acumulados provenientes de la Adopción por Primera de vez de las NIIF		<u>(103.349)</u>			<u>(103.349)</u>
Utilidad del año	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4.415</u>	<u>4.415</u>
Diciembre 31, de 2012	<u>26.000</u>	<u>96.202</u>	<u>13.025</u>	<u>1.393.826</u>	<u>1.529.052</u>

**COMPAÑÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA
CIA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012**

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
	(en U. S. dólares)	
FLUJOS DE EFECTIVO DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN:		
Recibido de clientes	2.236.340	2.042.735
Pagado a proveedores y trabajadores	(1.697.148)	(1.672.343)
Otros pagos por actividades de operación	(10.323)	(30.800)
Efectivo neto proveniente de actividades de operación	<u>528.869</u>	<u>339.592</u>
FLUJOS DE EFECTIVO PARA ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:		
Adquisición de propiedades, planta y equipos, neto de ventas	(387.346)	(346.511)
Otros activos	_____ -	_____ -
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	<u>(387.346)</u>	<u>(346.511)</u>
FLUJOS DE EFECTIVO EN ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO:		
Ajuste por conversión de NIIF	<u>(102.270)</u>	<u>(67.270)</u>
EFFECTIVO Y BANCOS		
Incremento (disminución), neta en efectivo y bancos	39.253	(74.189)
Saldos al inicio del año	<u>125.727</u>	<u>199.917</u>
SALDOS AL FINAL DEL AÑO	<u>164.980</u>	<u>125.727</u>

COMPAÑÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA CIA

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012

1. INFORMACIÓN GENERAL

La Compañía está constituida en la República del Ecuador desde 2004, y su actividad principal es el transporte Pesado, prestando servicios a diversos tipos de negocios de consumo masivo.

Al 31 de diciembre del 2012, el personal total de la Compañía alcanza 17 trabajadores asignados en los diferentes segmentos de operación de la estructura organizacional.

La información contenida en estos estados financieros es responsabilidad de la Administración de la Compañía.

2. POLÍTICAS CONTABLES SIGNIFICATIVAS

2.1 Declaración de cumplimiento – Los estados financieros han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera – NIIF.

2.2 Bases de preparación – Los estados financieros de **COMPAÑÍA DE TRANSPORTE PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA CIA.** han sido preparados sobre las bases del costo histórico excepto por ciertas propiedades e instrumentos financieros que son medidos a su valor razonable, tal como se explica en las políticas contables incluidas más abajo. El costo histórico está basado generalmente en el valor razonable de la contrapartida entregada en el intercambio de los activos.

El valor razonable es el precio que se recibiría por vender un activo o el valor pagado para transferir un pasivo entre participantes de un mercado en la fecha de valoración, independientemente de si ese precio es directamente observable o estimado utilizando otra técnica de valoración. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, el Consorcio tiene en cuenta las características del activo o pasivo que los participantes del mercado tomarían en cuenta al fijar el precio del activo o pasivo a la fecha de medición.

El valor razonable a efectos de medición y o de revelación en los estados financieros adjuntos, se determina sobre una base de este tipo, a excepción de las transacciones relacionadas a pagos basados en acciones que se encuentran dentro del alcance de la NIIF 2, las operaciones de leasing que están dentro del alcance de la NIC 17, y las mediciones que tiene algunas similitudes con el valor razonable, pero no son su valor razonable, tales como el valor neto de realización de la NIC 2 o el valor en uso de la NIC 36.

A continuación se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros.

2.3 Efectivo y bancos – Incluye aquellos activos financieros líquidos y depósitos en instituciones financieras locales y del exterior, que se pueden transformar rápidamente en disponible monetario.

2.4 Cuentas por cobrar – Son registradas a su valor razonable e incluyen una provisión para reducir su valor al de probable realización. Esta provisión se constituye en función de un análisis de la probabilidad de recuperación de las cuentas por cobrar. La política de crédito de la Compañía es de 15 a 30 días promedio.

Las cuentas por cobrar a compañías relacionadas, las cuales incluyen intereses, son registradas a su costo amortizado, utilizando el método de la tasa de interés efectiva. El ingreso por intereses es reconocido como intereses ganados y tienen un vencimiento de hasta 12 meses.

El valor razonable de las cuentas por cobra se revela en la nota 5, a los estados financieros.

2.5 Propiedades, planta y equipos

2.5.1 Medición en el momento del reconocimiento – Se miden inicialmente por su costo y comprende su precio de adquisición más todos los costos directamente relacionados con la ubicación y la puesta en condiciones de funcionamiento.

2.5.2 Medición posterior al reconocimiento: modelo del costo – Después del reconocimiento inicial, son registradas al costo menos la depreciación acumulada y el importe acumulado de las pérdidas de deterioro de valor, si hubiere

Los gastos de reparaciones y mantenimientos se imputan a resultados en el período en que se producen.

2.5.3 Método de depreciación y vidas útiles – El costo de propiedades, planta y equipos, se deprecia de acuerdo con el método de línea recta. La vida útil estimada y método de depreciación son revisados al final de cada año, siendo el efecto de cualquier cambio en el estimado registrado sobre una base prospectiva.

A continuación se presentan las partidas de propiedades, planta y equipos, y las vidas útiles usadas en el cálculo de la depreciación:

<u>Rubros de propiedades, planta y equipos</u>	<u>Vida útil (en años)</u>
Maquinarias y equipos	5
Muebles, enseres y equipos de oficina e instalaciones	10
Vehículos	5
Equipo de computación	3

2.5.4 Retiro o venta de propiedades, planta y equipos – La utilidad o pérdida que surja del retiro o venta de una partida de propiedades, planta y equipos, es calculada como la diferencia entre el precio de venta y el valor en libros del activo y reconocida en resultados.

2.5.5 Deterioro del valor de los activos tangibles – Al final de cada período, la Administración de la Compañía evalúa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro.

2.6 Pasivos financieros – Los instrumentos de deuda son clasificados como pasivos financieros o de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual.

Los pasivos financieros se clasifican como pasivo corriente a menos que la Compañía tenga derecho incondicional de diferir el pago de la obligación por lo menos 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera.

2.6.1 Pasivos financieros medidos al costo amortizado – Se reconocen inicialmente a su costo, neto de los costos que se hayan incurrido en la transacción. Posteriormente, se

miden a su costo amortizado y cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (neto de los costos necesarios para su obtención) y el valor del reembolso, se reconoce en el estado de resultados durante la vida del acuerdo con el método de la tasa de interés efectiva.

2.6.2 Cuentas por pagar pagar – Son pasivos financieros, no derivados con pagos fijos o determinables, que no cotizan en un mercado activo.

Después del reconocimiento inicial, a valor razonable, se miden al costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectiva. La política de pago es de 15 a 45 días promedio.

2.6.3 Baja de un pasivo financiero – La Compañía da de baja un pasivo financiero cuando expiran, cancelan o cumplen sus obligaciones.

2.7 Impuestos – El gasto por impuesto a la renta representa la suma del impuesto a la renta por pagar corriente y el impuesto diferido.

2.7.1 Impuesto corriente – Se basa en la utilidad gravable (tributaria) registrada durante el año. La utilidad gravable difiere de la utilidad contable, debido a las partidas de ingresos o gastos imponderables o deducibles y partidas que no serán gravables o deducibles. El pasivo de la Compañía por concepto del impuesto corriente se calcula utilizando las tasas fiscales aprobadas por el Organismo de Control Tributario – SRI, al final de cada período.

2.7.2 Impuestos diferidos – Se reconoce sobre las diferencias temporarias determinadas entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y sus bases fiscales. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias temporarias imponderables. El activo por impuesto diferido se reconoce por todas las diferencias temporarias deducibles, en la medida en que resulte probable que la Compañía disponga de utilidades gravables futuras contra las que se podría cargar esas diferencias temporarias deducibles.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos deben medirse empleando las tasas fiscales que se espera sean de aplicación en el período en el que el activo se realice o el pasivo se cancele.

La Compañía realiza la compensación de activos por impuestos diferidos con pasivos por impuestos diferidos cuando tiene reconocido legalmente el derecho de compensarlos, frente a la misma autoridad fiscal.

2.7.3 Impuestos corrientes y diferidos – Se reconocen como ingreso o gasto, y son incluidos en el resultado, excepto en la medida en que hayan surgido de una transacción o suceso que se reconoce fuera del resultado ya sea en otro resultado integral o directamente en el patrimonio, en cuyo caso el impuesto también se reconoce fuera del resultado; o cuando surgen del registro inicial de una combinación de negocios.

2.8 Provisiones – Se reconocen cuando la Compañía tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado, es probable que la Compañía tenga que desprenderse de recursos que incorporen beneficios económicos para cancelar la obligación, y puede hacerse una estimación fiable del importe de la obligación.

El importe reconocido como provisión debe ser la mejor estimación del desembolso necesario para cancelar la obligación presente al final de cada período, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres correspondientes.

2.9 Beneficios a trabajadores

2.9.1 Beneficios definidos: Jubilación patronal y bonificación por desahucio – El costo de los beneficios definidos (jubilación patronal y bonificación por desahucio) es determinado utilizando el “Método de la Unidad de Crédito Proyectada”, con valoraciones actuariales realizadas al final de cada período y elaboradas por profesionales independientes.

Los costos por servicio presente y pasado se reconocen en el resultado del año en el que se generan, así como el interés financiero generado por la obligación de beneficio definido.

Las nuevas mediciones, que comprenden las ganancias y pérdidas actuariales, se reconocen en el estado de situación financiera con cargo o abono a los resultados del año, en el período en que se producen.

El reconocimiento de las ganancias y pérdidas actuariales en otro resultado integral se reflejan inmediatamente en las ganancias acumuladas y no son reclasificadas a la utilidad o pérdida del período, si hubiere.

2.9.2 Participación de trabajadores – La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por la participación de los trabajadores en las utilidades de la Entidad. Este beneficio se calcula a la tasa del 15% de las utilidades líquidas de acuerdo con disposiciones legales.

2.10 Reconocimiento de ingresos – Se calculan al valor razonable de la contraprestación cobrada o por cobrar, teniendo en cuenta el importe estimado de cualquier descuento, bonificación o rebaja comercial que la Compañía pueda otorgar.

2.11 Costos y gastos – Se registran al costo histórico y se reconocen a medida que son incurridos, independientemente de la fecha en que se haya realizado el pago, y se registran en el período más cercano en el que se conocen.

2.12 Compensación de saldos y transacciones – Como norma general en los estados financieros, no se compensan los activos y pasivos, tampoco los ingresos y gastos, salvo aquellos casos en los que la compensación sea requerida o permitida por alguna norma y esta presentación sea el reflejo de la esencia de la transacción.

Los ingresos y gastos con origen en transacciones que, contractualmente o por una norma legal, contemplan la posibilidad de compensación y la Compañía tiene intención de liquidar por su importe neto o de realizar el activo y proceder al pago del pasivo de forma simultánea, se presentan netos en los resultados del año.

2.13 Normas nuevas y revisadas sin efecto material sobre los estados financieros de la Compañía

<u>NIIF</u>	<u>Título</u>	<u>Efectiva a partir</u>
Modificaciones a la NIC 1	Presentación de partidas en otro resultado integral.	Enero 1, 2013
NIC 19 (revisada en el 2012)	Beneficios a los trabajadores.	Enero 1, 2013
NIIF 13	Medición del valor razonable.	Enero 1, 2013

La Administración considera que la aplicación de las normas nuevas y revisada durante el año 2013, detalladas anteriormente, no ha tenido un efecto material sobre la posición financiera de la Compañía, los resultados de sus operaciones o sus flujos de efectivo.

2.14 Normas nuevas y revisadas emitidas pero aún no efectivas –

La Compañía no ha aplicado las siguientes Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) nuevas y revisadas que han sido emitidas pero aún no son efectivas:

<u>NIIF</u>	<u>Título</u>	<u>Efectiva a partir</u>
NIIF 9	Instrumentos financieros.	Enero 1, 2015
Enmiendas a la NIIF 9 y NIIF 7	Fecha obligatoria efectiva de la NIIF 9 y revelaciones de transición.	Enero 1, 2015
Enmiendas a la NIC 32	Compensación de activos y pasivos financieros.	Enero 1, 2014

La NIIF 9 emitida en noviembre del 2009, introdujo nuevos requisitos para la clasificación y medición de activos financieros. Esta norma se modificó en octubre del 2010, la cual incluyó los requisitos para la clasificación y medición de pasivos financieros, así como su baja en los estados financieros.

La Administración de la Compañía prevé que la aplicación de las nuevas normas revisadas emitidas pero aún no efectivas detalladas precedentemente, no tendrá un impacto significativo sobre los importes reconocidos en los estados financieros adjuntos, en relación con los activos financieros y pasivos financieros de la Compañía. Sin embargo, no es posible proporcionar una estimación razonable de ese efecto hasta que un examen detallado haya sido completado.

3. ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES CRÍTICOS

La preparación de los presentes estados financieros en conformidad con NIIF requiere que la Administración realice ciertas estimaciones y establezca algunos supuestos inherentes a la actividad económica de la entidad, con el propósito de determinar la valuación y presentación de algunas partidas que forman parte de los estados financieros. En

opinión de la Administración, tales estimaciones y supuestos estuvieron basados en la mejor utilización de la información disponible al momento, los cuales podrían llegar a diferir de sus efectos finales.

Las estimaciones y juicios subyacentes se revisan sobre una base regular. Las revisiones a las estimaciones contables se reconocen en el período de la revisión y períodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a períodos subsecuentes.

4. EFECTIVO Y BANCOS

	... Diciembre 31...	<u>2011</u>
	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	
Caja Chica	150	150
Banco Bolivariano	24,314	25,485
Banco Pichincha	71,103	54,214
Banco Internacional	<u>69,413</u>	<u>45,879</u>
Total	<u>164,980</u>	<u>125,727</u>

5. POR COBRAR

	... Diciembre 31...	<u>2011</u>
	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	
<i>Comerciales:</i>		
Clientes	766,557	1,014,729
Provisión para cuentas incobrables	(45,000)	(30,000)
<i>Otras cuentas por cobrar:</i>		
Trabajadores	<u>5,124</u>	<u>3,198</u>
Total	<u>726,682</u>	<u>987,927</u>

6. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS

	... Diciembre 31...	<u>2011</u>
	2012	
	(en U.S. dólares)	
Costo	2,402,073	2,014,727
Depreciación acumulada	<u>(1,357,982)</u>	<u>(1,039,160)</u>
Total	<u>1,044,091</u>	<u>975,567</u>
<i><u>Clasificación:</u></i>		
Instalaciones	20,000	20,000
Equipo caminero móvil	2,130,350	1,806,350
Muebles y enseres	49,866	49,866
Vehículos	168,511	128,511
Equipos de computación	33,346	10,000
(-) Depreciación acumulada	<u>(1,357,982)</u>	<u>(1,039,160)</u>
Total	<u>1,044,091</u>	<u>975,567</u>

Los movimientos de propiedades, planta y equipos fueron como sigue:

	<u>Instalaciones</u>	<u>Equipo caminero Móvil</u>	<u>Muebles, enseres y equipos de oficina</u>	<u>Vehículos</u>	<u>Equipos de computación</u>	<u>Total</u>
<i><u>Costo:</u></i>						
Saldos a enero 1, 2011	20,000	1,162,000	49,866	90,000	10,000	1,331,866
Adquisiciones		308,000		38,511		346,511
Revaluo Año 2010		336,350				
Ventas/bajas	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Saldos a diciembre 31, 2011	20,000	1,806,350	49,866	128,511	10,000	2,014,727
Adquisiciones		324,000		40,000	23,346	387,346
Activaciones						
Ventas / bajas	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Saldos a diciembre 31, 2012	<u>20,000</u>	<u>2,130,350</u>	<u>49,866</u>	<u>168,511</u>	<u>33,346</u>	<u>2,402,073</u>

	... Diciembre 31... <u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
<i>Activos por impuesto corriente:</i>		
Impuesto al Valor Agregado – IVA	20,212	19,926
Retenciones que nos han efectuado de IVA	<u>8,974</u>	<u>9,260</u>
Total	<u>29,186</u>	<u>29,186</u>

	... Diciembre 31... <u>2012</u> (en U.S. dólares)					<u>2011</u>
	<u>Instalacion es</u>	<u>Maquinarias y equipos</u>	<u>Muebles, enseres y equipos de oficina</u>	<u>Vehículos</u>	<u>Equipos de computación</u>	<u>Total</u>
<i>Depreciación acumulada:</i>						
Saldos a enero 1, 2011	6,000	607,500	14,987	54,400	9,900	692,787
Depreciaciones	2,000	186,733	5,000	18,000	100	211,833
Depreciacion revaluo 2010 y 2011	_____	<u>134,540</u>	_____	_____	_____	<u>134,540</u>
Saldos a diciembre 31, 2011	8,000	928,773	19,987	72,400	10,000	1,039,160
Depreciaciones	2,000	217,250	5,000	27,302	_____	695,193
Depreciacion revaluos	_____	<u>201,810</u>	_____	_____	_____	<u>201,810</u>
Saldos a diciembre 31, 2012	<u>10,000</u>	<u>1,011,483</u>	<u>24,987</u>	<u>99,702</u>	<u>10,000</u>	<u>1,357,982</u>

7. CUENTAS POR PAGAR

	... Diciembre 31... <u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Proveedores Locales	410,191	483,492
Proveedores del Exterior	<u>2,265</u>	<u>2,751</u>
Total	<u>412,457</u>	<u>486,243</u>

Al 31 de diciembre del 2013, proveedores, representan principalmente facturas de bienes y servicios con proveedores locales y del exterior, con vencimientos promedios de 30 a 60 días promedio, los cuales no devengan intereses.

8. IMPUESTOS

8.1 Activos y pasivos del año corriente

Pasivos por impuestos corrientes:

Impuesto a la renta	1,245	722
	94	52
Retenciones de IR por pagar		
IESS – por pagar	<u>2,012</u>	<u>2,062</u>
Total	<u>3,351</u>	<u>2,836</u>

8.2 Impuesto a la renta reconocido en los resultados – Incluye lo siguiente:

	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Gasto del impuesto corriente	1,245	722
Impuesto diferido relacionado con el origen y reverso de diferencias temporarias	_____	_____
Total gasto de impuestos	<u>1,245</u>	<u>722</u>

8.3 Movimiento de la provisión para impuesto a la renta – Fueron como sigue:

	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Saldos al inicio del año	722	7,615
Provisión	1,245	722
Pagos	<u>(722)</u>	<u>(7,615)</u>
Saldos al final del año	<u>1,245</u>	<u>722</u>

El anticipo de impuesto a la renta del año 2012, fue cancelado en efectivo en los meses de julio y septiembre del año 2012, en cumplimiento con legislaciones legales ecuatorianas vigentes.

8.5 Otros aspectos Tributarios:

Código Orgánico de la Producción – Con fecha diciembre 29 del 2012, se promulgó en el Suplemento del Registro Oficial No. 351

el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, el mismo que incluye la reducción progresiva en la tarifa de impuesto a la renta para sociedades, así tenemos: 23% para el año 2012 y 22% a partir del año 2013.

Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado – Con fecha noviembre 24 del 2011, se promulgó en el Suplemento del Registro Oficial No. 583 la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la misma que incluye entre otros aspectos tributarios los siguientes:

- Los gastos relacionados con vehículos cuyo avalúo supera US\$35,000, en la base de datos del SRI, serán no deducibles en la parte que supere el referido valor.
- La tarifa del ISD, se incrementó del 2% al 5%. Por presunción se considera hecho generador de este impuesto el uso de dinero en el exterior y se establece como exento de este impuesto el pago de dividendos a compañías o personas naturales que no estén domiciliadas en paraísos fiscales. Los pagos de este impuesto en la importación de materias primas, insumos y bienes de capital, que consten en el listado que establezca el Comité de Política Tributaria y que sean utilizados en procesos productivos, pueden ser utilizados como crédito tributario de impuesto a la renta.

Depreciación de Revaluación Decreto Ejecutivo No. 1180 – Con fecha 30 de mayo del 2012, el Servicio de Rentas Internas promulgó el Decreto Ejecutivo No. 1180 en el que se reforma el Reglamento para la Aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno, eliminando el literal mediante el cual, la autoridad tributaria y los contribuyentes consideraban sin efectos tributarios la revaluación de activos fijos.

Con base en el referido decreto, la Compañía decidió tomar como gasto deducible de la base imponible sujeta al impuesto a la renta, a partir de enero del 2013, el valor de la depreciación de la revaluación de activos fijos efectuada a la fecha de transición de las NIIF y de las revaluaciones posteriores; por consiguiente, procedió a revertir el pasivo por impuestos diferidos con cargo a resultados acumulados provenientes de la adopción por primera vez, y a otro resultado integral.

9. PRECIOS DE TRANSFERENCIAS

De conformidad con disposiciones legales vigentes, los contribuyentes sujetos al impuesto a la renta que hayan efectuado operaciones con partes relacionadas locales y/o del exterior, dentro de un mismo período fiscal por un importe acumulado superior a US\$6 millones, están obligados a presentar un estudio de Precios de Transferencia o si dentro de un mismo período fiscal hayan efectuado operaciones con partes relacionadas locales y/o del exterior por un importe acumulado superior a US\$3 millones, están obligados a presentar un anexo de operaciones de partes relacionadas que determine si tales operaciones han sido efectuadas a valores de plena competencia.

Durante el año 2012 y 2011, las operaciones comerciales de COMPAÑÍA DE TRANSPORTES PESADOS ESTRELLA S.A. ESTRELLA CIA no se enmarcan en ninguna de las condiciones que indica la normativa tributaria para realizar anexo de precios de transferencia e informe de precios de transferencia.

10. OBLIGACIONES ACUMULADAS

	... Diciembre 31 ... <u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Participación de trabajadores	999	579
Beneficios sociales	<u>5,695</u>	<u>4,995</u>
Total	<u>6,694</u>	<u>5,574</u>

Participación de trabajadores – Los movimientos fueron como sigue:

	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Saldos al inicio del año	579	6,108
Provisión	999	579
Pagos	<u>(579)</u>	<u>(6,108)</u>
Saldos al final del año	<u>999</u>	<u>579</u>

11. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Gestión de riesgos financieros – En el curso normal de sus negocios y actividades de financiamiento, la Compañía está expuesto a distintos riesgos de naturaleza financiera que pueden afectar de manera más o menos significativa al valor económico de sus flujos y activos y, en consecuencia, sus resultados.

La Compañía dispone de una organización y de sistemas de información, administrados por la Alta Gerencia, que permiten identificar estos riesgos, determinar su magnitud, proponer al Directorio medidas de mitigación, ejecutar las referidas medidas y controlar su efectividad.

A continuación se presenta una definición de los riesgos que enfrenta la Compañía, una caracterización y una descripción de las medidas de mitigación actualmente en uso por parte de la Compañía.

Riesgo de crédito – El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que una de las partes incumpla con sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida financiera para la Compañía.

La Compañía ha adoptado una política de únicamente involucrarse con partes solventes, con el propósito de mitigar el riesgo de pérdidas financieras ocasionada por incumplimientos. La evaluación de crédito continua se realiza sobre la condición financiera de las cuentas por cobrar.

Riesgo de liquidez – La Junta Directiva es la que tiene la responsabilidad final por la gestión de liquidez. Ha establecido un marco de trabajo apropiado para la gestión de liquidez de manera que la gerencia pueda manejar los requerimientos de financiamiento a corto, mediano y largo.

La Compañía maneja el riesgo de liquidez manteniendo reservas, facilidades financieras, monitoreando continuamente los flujos efectivos proyectados, reales y conciliando los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros.

Categorías de instrumentos financieros – El detalle de los activos y pasivos financieros medidos al costo amortizado por la Compañía son como sigue.

	... Diciembre 31... <u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
<i><u>Activos financieros:</u></i>		
Efectivo y bancos, nota 4	164,980	125,727
Cuentas por cobrar, nota 5	<u>726,682</u>	<u>987,927</u>
Total	<u>891,662</u>	<u>1,113,655</u>
<i><u>Pasivos financieros:</u></i>		
Cuentas por pagar, nota 7	<u>412,457</u>	<u>486,243</u>

12. PATRIMONIO

Capital social – Está representado por 26,000 acciones de valor nominal unitario de US\$1,00, todas ordinarias y nominativas.

Reservas – Las reservas patrimoniales son como sigue:

	... Diciembre 31... <u>2012</u> (en U. S. dólares)	<u>2011</u>
Reserva legal	<u>13,025</u>	<u>13,025</u>
Total	<u>13,025</u>	<u>13,025</u>

Reserva legal – La Ley de Compañías establece una apropiación obligatoria del 10% de la utilidad anual sea apropiado como reserva legal hasta que ésta como mínimo alcance el 50% del capital social. Esta reserva no es disponible para el pago de dividendos en efectivo pero puede ser capitalizada en su totalidad.

Resultados acumulados – Un resumen de los resultados acumulados es como sigue:

	... Diciembre 31...	
	<u>2012</u>	<u>2011</u>
	(en U.S. dólares)	
Resultados acumulados – distribuibles	1,389,411	1,386,852
Utilidad del Ejercicio	4,415	2,559
Total	<u>1,393,826</u>	<u>1,389,411</u>

Resultados acumulados provenientes de la adopción por primera vez de las NIIF – Incluye los valores resultantes de los ajustes originados en la adopción por primera vez de las NIIF. El saldo acreedor podrá ser utilizado para compensar pérdidas acumuladas. Este saldo no es disponible para el pago de dividendos y no podrá ser capitalizado. Los trabajadores no tendrán derecho a una participación sobre este saldo y podrá ser devuelta en el caso de liquidación de la Compañía.

Un resumen de los resultados acumulados de la adopción por primera vez de las NIIF es como sigue:

	... Diciembre 31...	
	<u>2012</u>	<u>2011</u>
	(en U.S. dólares)	
Resultados acumulados de la Adopción por primera vez de las NIIF.	96,202	199,551
Total	<u>96,202</u>	<u>199,551</u>

Los principales efectos de la implementación corresponde a Revaluos de Activos fijos cuyo efecto neto al 31 de Diciembre del 2012 fue de US\$ 134,540 de saldos revalúo generando un crédito a esta cuenta patrimonial. El segundo efecto fue la baja de una cuenta por cobrar de un cliente declarado en quiebra en 2012, este monto asciende a US\$35,000 y cuyo efecto es un debito en esta cuenta patrimonial. Así mismo, existe otro ajuste que corresponde a la porción del Estudio Jubilación Patronal de los empleados que cumplieron 10 años en el compañía, dicho valor asciende a US\$1,079. Por lo anteriormente expuesto el saldo neto de la implementación por primera vez de las NIIF, es un saldo acreedor de US\$96,202.

Reserva según PCGA anteriores – Los saldos acreedores de la reserva de capital podrá ser utilizado para compensar las pérdidas acumuladas y el excedente, si hubiere, podrá ser capitalizado. El saldo de esta cuenta podrá ser devuelto en el caso de liquidación de la Compañía.

13. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Productos que generan ingresos y costos provenientes de los segmentos

La Compañía presta servicios de transporte pesado a diversas compañías dentro del territorio nacional ecuatoriano.

A continuación se detalla información financiera de los ingresos de la compañía relacionada con las operaciones de la Compañía durante el año 2012 y 2011:

	... Diciembre 31... <u>2012</u> (en U. S. dólares)	<u>2011</u>
Ingresos por actividades de Transporte Pesado	<u>1,914,779</u>	<u>1,920,695</u>
Total	<u>1,914,779</u>	<u>1,920,695</u>

14. GASTOS POR SU NATURALEZA

Un resumen de costos y gastos por su naturaleza es como sigue:

	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Gastos de administración y ventas	<u>1,917,496</u>	<u>1,923,897</u>
Total	<u>1,917,496</u>	<u>1,923,897</u>

Un detalle de gastos por su naturaleza es como sigue:

	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Sueldos y beneficios sociales	1,132,452	1,109,509
Honorarios Profesionales	25,467	46,794
Combustibles y Lubricantes	132,999	121,875
Suministros y Materiales	13,315	12,014
Depreciación	251,552	211,833
Mantenimientos	326,314	388,588
Auditoría Externa y Consultoría Tributaria	12100	9,000
Publicidad	6500	8,525
Impuestos	6500	4,500
Otros gastos de administración y ventas	<u>10,297</u>	<u>11,259</u>
Total	<u>1,917,496</u>	<u>1,923,897</u>

Durante el año 2013:

- Sueldos y beneficios sociales, representa la composición de las siguientes transacciones:

	<u>2012</u> (en U.S. dólares)	<u>2011</u>
Sueldos y salarios	960,701	957,465
Aportes al IESS	81,058	76,622
Jubilación Patronal	6,000	
Beneficios sociales e incentivos	<u>84,692</u>	<u>75,422</u>
Total	<u>1,132,452</u>	<u>1,109,509</u>

15. APROBACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Los estados financieros adjuntos por el año terminado el 31 de diciembre del 2012, han sido aprobados por la Administración en Marzo 10 del 2013, y serán presentados a los Accionistas y Junta Directiva para su aprobación definitiva. En opinión de la Administración de la Compañía, los estados financieros adjuntos serán aprobados por la Junta Directiva sin modificaciones.

CAPITULO 4
INDICE FINANCIEROS
APLICADOS A
NUESTROS ESTADOS
FINANCIEROS

FACTOR	INDICADORES TECNICOS	FORMULA	RESULTADOS			COMENTARIOS
			2012	2011	2010	
1.- LIQUIDEZ	LIQUIDEZ CORRIENTE	Activo Corriente / Pasivo Corriente	2,05	2,24	2,53	El comportamiento financiero de la Compañía, se ha mantenido saludable en este trienio, lo que permite asegurar que la compañía mantiene un indicador excelente de tener por cada pasivo dos dólares por cubrirlo. Es decir la compañía tiene en dos veces cubierta sus obligaciones.
	PRUEBA ACIDA	Activo Corriente - Inventarios / Pasivo Corriente	2,05	2,24	2,53	
2.- SOLVENCIA	ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO	Pasivo Total / Activo Total	0,23	0,24	0,23	La compañía ha manejado de manera responsable sus índices de endeudamiento, por lo resultado que arroja el indicador financiero, que nos indica que la compañía por cada dólar de activos se ha comprometido con obligaciones en apenas en un 25% en promedio.
	ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL	Pasivo Total / Patrimonio	0,30	0,32	0,30	La compañía en relación a su patrimonio ha contraído obligaciones con respecto a su patrimonio en un 35% en promedio, consideramos que sería saludable de aumentar el promedio de este indicador en un 50%, realizar un nueva capitalización.
	ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO FIJO	Patrimonio / Activo Fijo Neto	1,46	1,67	1,87	Este indicador nos permite determinar cuanto del patrimonio de los accionistas están invertido en activos fijos de la compañía.
	APALANCAMIENTO	Activo Total / Patrimonio	1,30	1,32	1,30	Este indicador busca determinar cuanto de la inversión de los accionistas con respecto a los activos totales de la compañía.

	APALANCAMIENTO FINANCIERO	(UAI / Patrimonio) / (UAI / Activos	1,30	1,32	1,30	Este indicador permite determinar el numerador la
		Totales)				rentabilidad sobre los recursos propios y el denominador la rentabilidad sobre el activo.
3. GESTION	ROTACION DE CARTERA	Ventas / Cuentas por Cobrar	2,63	1,94	1,66	Es un aspecto importante que la compañía debe de mejorar considerando que su política de crédito es a 30 días, con negociaciones especiales a 45 días, mantener estas cifras representa que la compañía no tenga la suficiente liquidez para la operación mensual. El resultado de la prueba indica que tan solo dos veces rota nuestra cartera en un año.
	ROTACION DE ACTIVO FIJO	Ventas / Activo Fijo	1,83	1,97	1,92	El resultado de la prueba indica que la compañía en promedio incrementa en 2 dólares por las adquisiciones de Activos fijos.
	ROTACION DE VENTAS	Ventas / Activo Total	0,96	0,90	0,79	El resultado de esta prueba nos indica que nuestro activos totales no generan un dólar por cada venta realizada.
	PERIODO MEDIO DE COBRANZA	(Cuentas por Cobrar * 365) / Ventas	139	188	219	Es un aspecto importante que la compañía debe de mejorar considerando que su política de crédito es a 30 días, con negociaciones especiales a 45 días, mantener estas cifras representa que la compañía no tenga la suficiente liquidez para la operación mensual.
	PERIODO MEDIO DE PAGO	(Cuentas y Documentos por Pagar * 365) / Compras	79	92	95	Comparando con el indicador de promedio medio de cobranza, la compañía está pagando antes de lo que recupera en cartera, debe revisar sus plazos de pago, considerando que tiene un ciclo de recuperación de cartera de lenta rotación.
	IMPACTO GASTOS ADMINISTRACION Y VENTAS	Gastos Administrativos y de Ventas / Ventas	1,00	1,00	0,98	El peso de los gastos operacionales están cubiertos por las ventas de la compañía, el margen de ganancia como podemos observar en el resultado de este indicador, no es un margen atractivo, por lo que lo recomendable es optimizar los recursos de la compañía y fijar presupuestos de gastos conservadores de manera aplicables de manera mensual y de proyección anual.
	IMPACTO DE LA CARGA FINANCIERA	Gastos Financieros / Ventas	0,00	0,00	0,00	El peso de los gastos financieros no son representativos con respecto a las ventas de la compañía, es resultado de este indicador es bastante bueno y se encuentra comparable con otras compañías del sector de los servicios.

4. RENTABILIDAD	RENTABILIDAD NETO DEL ACTIVO (Du Pont)	(Utilidad Neta / Ventas) * (Ventas / Activo Total)	0,00	0,00	0,01	En general, podemos resumir que la compañía no tiene una rentabilidad atractiva para tener nuevos inversionistas, para esto, debe mejorar sus niveles de recuperación de cartera, manejarse con un presupuesto anual no flexible, optimizar sus costos operativos y revisar posibles incrementos en la líneas de ventas de servicios, por medio de la diversificación de la cartera de clientes y el ingreso a nuevos canales de distribución, también se debe tener como alternativa mejorar precios siempre cuando la compañía siga siendo competitiva en el mercado.
	MARGEN OPERACIONAL	Utilidad Operacional / Ventas	0,00	0,00	0,02	
	RENTABILIDAD NETA EN VENTAS (MARGEN NETO)	Utilidad Neta / Ventas	0,00	0,00	0,02	
	RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO	(Utilidad Operacional / Patrimonio)	0,00	0,00	0,02	
	RENTABILIDAD FINANCIERA	(Ventas / Activo) * (UAI/Ventas) * (Activo/Patrimonio) *(UAI/UAI) * (UN/UAI)	0,00	0,00	0,02	

CAPITULO V

Con el estudio a profundidad, que realizamos en la actividad del Transporte y específicamente en el manejo contable financiero de las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la ciudad de Guayaquil, Provincia del Guayas, hemos podido observar desde otra óptica el desempeño de la misma y la gran contribución al dinamismo de la economía del país, pero el cual no se lo ha visto de tal manera por el desorden en todo nivel que se da en la mayoría de estas empresas, por lo cual hemos llegado a las siguientes conclusiones, recomendaciones y sugerencias.

5.1 Conclusiones

1. La mayoría de los contadores, que se encuentran frente a este tipo de negocios son Contadores Bachilleres Autorizados, los cuales cuentan con escasos conocimientos en manejo y aplicación de Normas Internacionales de Contabilidad y Normas Internacionales de Información Financiera vigentes.
2. La falta de conocimientos de las NIC y NIIF por la no capacitación y actualización ha causado que la información financiera entregada a la Superintendencia de Compañías no presente razonablemente los estados financieros.
3. Del total del 100% de las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la Costa, solo un 6,48% estén aplicando NIC y NIIF.

4. No se cumplen con muchas de las Leyes vigentes como, la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Código Integral Penal, Ley Orgánica de Régimen Tributario, entre otras.
5. No existe una valuación por parte de un perito de la Propiedad Planta y Equipo, en especial sobre las unidades del equipo caminero que tienen el mayor valor y antigüedad. Los camiones con más de 5 años se encuentran en libros en cero, ya que no calculan el valor residual y no están depreciado a la vida del bien si no a lo indicado en la Ley de Régimen Tributario Interno.
6. La revisión de información nos permitió ver el tratamiento contable en cuanto a la depreciación, la cual se estaba aplicando de acuerdo a la LORTY Art.10, donde dejamos de lado la aplicación de NIC – NIIF, que nos indica que el bien debe ser depreciado de acuerdo a la vida útil del bien y no los años que nos estipula la Ley.
7. Se verifico, que existían algunos casos de trabajadores sin contratos por escrito como lo especifica el Código de Trabajo en su artículo 11 y 40.
8. Determinamos que existen empleados que no se encuentran afiliados al Instituto de Seguridad Social.
9. Pudimos notar la falta del SOAT que es un seguro obligatorio, en las operaciones de Transporte de toda índole.
10. No se elaboraron provisiones por desahucio y jubilación patronal, de acuerdo a lo que nos indican las normas.

5.2 Recomendaciones y Sugerencias

1. La persona encargada de llevar los estados financieros de las Compañías de Transporte de Carga Pesada, debería ser un Contador Público Autorizado (C.P.A) y no un Contador Bachiller Autorizado (C.B.A), cosa que está siendo regulada por el Servicio de Rentas Internas, ya que en el momento de actualizar el RUC, un bachiller contador, ya no se le permite que continúe firmando los estados financieros, por ende para la firma de los mismos, tiene que ser un CPA.
2. Los contadores que se encuentran en las Compañías de Transporte de Carga Pesada, deberían capacitarse para el correcto análisis y aplicación de las (NIC-NIIF) y de esta manera realizar la correcta presentación de la información financiera ante la Superintendencia de Compañías, los socios o accionista y todas las entidades de control, con el objetivo de que los estados financieros presentados sean adecuados para para la toma de decisiones.
3. Que en las Compañías de Transporte de Carga Pesada se apliquen las NIC – NIIF, esto contribuye a que los estados financieros se presenten de forma razonable, permitiéndonos establecer un correcto tratamiento contable.
4. Cumplir con las Leyes vigentes, con la finalidad de evitar contingencias con los diferentes organismos de control, tales como multas e incluso el cierre temporal o definitivo de la compañía, así como cárcel a los transportista que incumplan las con el Código Orgánico Integral Penal.

5. Se debe realiza una valuación de la Propiedad Planta y Equipo, por parte de un perito evaluador, con el propósito de presentar la realidad de dichos bienes y en especial del equipo caminero que es de mayor valor representativo y más antiguo de la compañía.
6. Establecer el registro de la depreciación de acuerdo a (NIC-NIIF), reflejando los valores correspondientes en concordancia con la vida útil del bien de acuerdo NIC 36 y no dejar en cero Los camiones con más de 5 años se encuentran en libros.
7. Realizar a todos los empleados contratos por escrito, para evitar contingencias como demandas por parte del empleado y tener que cancelar indemnizaciones en exceso, ya que al no tener un contrato escrito ni forma de probar algo, la palabra del empleado será la que se tome en cuenta.
8. Afiliar a todos los trabajadores al Instituto de Seguridad Social, para evitar contingencias de que le suceda un siniestro a algún empleado y no este asegurado, situación que nos llevaría a pagar altas sumas de dinero por tal situación, además de las auditorias que está efectuando MRL mediante las cuales nos causarían multas e incluso prisión y más aun con el nuevo Código Orgánico Integral Penal.
9. Establecer un control, en la revisión de requisitos para las operaciones de las compañías, como es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual es de uso indispensable en las actividades diarias de la compañías y el no tener vigente este seguro, acarreará fuertes multas para la misma, y en caso de accidentes estaría desprotegido.

- 10.** Realizar un estudio actuarial y elaborar las provisiones por desahucio y jubilación patronal, que nos permita enfrentar las contingencias respectivas, además de presentar adecuadamente los estados financieros.

Al finalizar nuestra investigación acerca del presente trabajo, notamos la oportunidad de aprovechar este gran nicho de mercado por explotar, con el sinnúmero de Compañías de Transporte de Carga Pesada que no están aplicando NIC – NIIF, de las cuales ya estamos estableciendo contacto, para realizar la implementación, principalmente aprovechando las fuertes sanciones que se están aplicando por parte del ente regulador como es la Superintendencia de Compañías.

BIBLIOGRAFIA

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, T. y. (2008). *Libro Segundo, Título I, Art. 46*. Montecristi: La Cervantes

Ginés de Rus, J. C. (2002). *Economía Del Transporte*. Las Palmas: Antoni Bosch

Resolución N° 08.G.DSC.010. Cronograma Aplicación Obligatoria de NIIF.

Tributación, G. N. (2012). *NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos*. Reino Unido: IFRS Foundation.

Cevallos, L. J. (2008). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Guayaquil: Cevallos.

Publicaciones, C. d. (2009). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Tributación, G. N. (2014). *Código Tributario*. Quito: Guia Nacional de Tributación

Constitución Política de la República del Ecuador

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su Reglamento

Reglamento Impuesto a los Vehículos Motorizados

Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno y su Reglamento (LORTY)

Ley de Seguridad Social

Ley de Compañías

Código de Trabajo

Ley de Seguro

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

WEB

<http://www.tramitesciudadanos.gob.ec/institucion.php?cd=45>

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/2011/01/el-perfeccionamiento-de-los-medios-de.html>

http://www.quecomoquien.es/files/2008/11/180pxstephenson27s_rocket1.jpg

<https://www.google.com.ec/search?q=barcos+de+carga>

<https://www.google.com.ec/search?q=globo+aerost%C3%A1tico+de+diez+metros+de+di%C3%A1metro>

<https://www.google.com.ec/search?q=llantas+para+cabezales&source>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Administraci%C3%B3n>

http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Europa

<http://www.andes.info.ec/es/quinquenio-de-la-revoluci%C3%B3n-ciudadana-actualidad-reportajes/4974.html>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-de-transporte/resoluciones-de-vida-util/file/86-resolucion-no-080-dir-2010-cntttsv>

http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf

<http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi>

http://es.wikipedia.org/wiki/Indicador_de_endeudamiento

<http://cristiancamilobarreto.blogspot.com/2010/06/indicadores-de-endeudamiento.html>

<http://webdelprofesor.ula.ve/economia/mendezm/IndicadoresFinancieros.pdf>

www.monografias.com/trabajos11/metods

<http://www.monografias.com/trabajos10/teut/teut.shtml#ixzz397Mgu7GZ>

www.sri.gob.ec/web/quest/detalle?idenoticia=3401&marquesina=1

<http://www.soatecuador.info/elsoat.html>

http://www.soatecuador.com/wpcontent/uploads/2012/6/Reglamento_SOAT.pdf

<http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>