

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA
PROYECTO INTEGRADOR

Previa a la obtención del Título de:
INGENIERÍA EN AUDITORÍA Y CONTADURÍA PÚBLICA AUTORIZADA

Nadia Jacqueline Herrera Pionce & Yadira Emperatriz Paguay Méndez

2018

Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, Ecuador

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Agradecimiento

Gracias infinitas Dios, por guiar mis pasos y darme la fortaleza para confrontar los obstáculos y adversidades presentados durante estos años. Hubo dificultades, pero el tiempo de Dios es perfecto y hay que ser pacientes.

Agradezco de todo corazón a mi maravillosa familia, que ha sido el motor de mi vida, mi motivación, mi inspiración, mi sostén en todo momento; a mis padres, Angel y Jacqueline, ya que desde un principio me apoyaron en esta decisión de ser politécnica, lo cual sabíamos que no sería fácil, sin embargo, siempre estuvieron prestos a escucharme y me alentaron a que luche por cumplir mis metas y sueños.

Gracias a cada uno de los profesores que estuvieron durante mi formación académica, por esos regalos tan valiosos que me ofrecieron, sus conocimientos, sus consejos y en ciertos casos su amistad. Algunos muy relajados, otros más estrictos, otros que ya no nos acompañan en vida, pero esa esencia que los hizo únicos e importantes siempre perdurará.

Mis más sinceros agradecimientos al Econ. Marlon Manya, por sus consejos y orientación brindados en el desarrollo de nuestro proyecto integrador; y por supuesto quiero agradecer a mi amiga y compañera, Yadira Paguay, por estos extraordinarios años de amistad vividos, por su compromiso, comprensión y paciencia para culminar juntas esta etapa.

Nadia Jacqueline Herrera Pionce

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Agradecimiento

Me siento agradecida con Dios por siempre darme las fuerzas necesarias para seguir adelante, permitiéndome culminar mi etapa de estudios universitarios y poder compartirlo junto a mis seres queridos.

La familia siempre está allí, en los mejores momentos y en los no tan buenos. Por eso quiero agradecerle a mi familia por su apoyo incondicional y su fe en mí; sin ustedes no lo hubiera logrado. Quiero hacer mención especial y expresarles mi gratitud, a mis padres Marianita Méndez y Carlos Paguay, las dos personas más importantes de mi vida, quienes con su ejemplar esfuerzo, perseverancia, compromiso y responsabilidad me han guiado para ser quien actualmente soy.

A mi hermana le digo: ¡gracias pequeña!, hemos compartido grandes momentos juntas, apoyándonos, siendo pacientes y sobre todo siendo amigas

Agradezco a mis profesores, y a mi tutor de proyecto integrador el Econ. Marlon Manya que, con afección de transmitir sus conocimientos, consejos y apoyo desinteresado, aportaron en mi formación profesional y en la culminación de mi tesis.

Gracias Nadia por ser mi compañera en este proyecto, por tu apoyo y tu amistad, ha sido grandioso poder compartir esta experiencia contigo espero que así, como alcanzamos este objetivo, logres cumplir todo lo que te propongas.

Yadira Emperatriz Paguay Méndez

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Dedicatoria

Dedico este trabajo principalmente a Dios quien nunca me abandonó durante este trayecto, siempre supo darme la fortaleza, coraje y humildad para lograr esta meta.

Por supuesto, también se lo dedico a las dos personas más importantes de mi vida, mis padres, espero hacerlos sentirse orgullosos y poder retribuirles todo ese amor y dedicación brindados.

A mi hermana, que a pesar de que nuestras diferencias, siempre confió en mí y cuando me vio decaída o desmotivada, me brindó las palabras adecuadas para volver al sendero.

Nadia Jacqueline Herrera Pionce

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Dedicatoria

El presente trabajo está dedicado con mucho amor a mi familia, principalmente a mi pequeño hijo Carlos Benjamín, quienes siempre me acompañan, me apoyan de manera incondicional, y me impulsan a cumplir mis objetivos. Ustedes son mi mayor motivación para superarme cada día y dar lo mejor de mí en todo lo que haga.

Yadira Emperatriz Paguay Méndez

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tribunal de Graduación

Msc. Marlon Manya

Proyecto Integrador

Msc. Azucena Torres Negrete

Delegado

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Declaración Expresa

“La responsabilidad del contenido desarrollado en la presente propuesta de la materia integradora corresponde exclusivamente al equipo conformado por:

Nadia Jacqueline Herrera Pionce

Yadira Emperatriz Paguay Méndez

Y el patrimonio intelectual del mismo a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL”.

Nadia Jacqueline Herrera Pionce

Yadira Emperatriz Paguay Méndez

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

RESUMEN

En el presente proyecto a través de información Financiera y Tributaria obtenida de los Organismos Controladores y Reguladores del sector, hemos establecido un conjunto de procedimientos para realizar una auditoría tributaria, que estén en concordancia con las leyes tributarias, normas contables y todas las normativas vigentes y aplicables del Sector.

Este trabajo está distribuido en cinco capítulos, los cuales describiremos a continuación:

El Capítulo Uno muestra información concerniente al giro del sector de estudio escogido, Logística y Transporte, se presenta el problema ocasionado debido a la ausencia de procedimiento y controles en cuanto a materia tributaria, se plantean los objetivos que se esperan conseguir mediante la solución propuesta, el alcance y las limitaciones.

El Capítulo Dos presenta aquellos Aspectos Legales y Tributarios, y los Organismos que regulan el Sector de Logística y Transporte, entre ellas podemos encontrar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento de Caminos; las normas contables aplicables: NIC 12: Impuesto a las Ganancias, NIC 16: Propiedad, Planta y Equipos, NIC 18: Ingresos Ordinarios, NIC 36: Deterioro del Valor de los Activos, NIIF: Ingresos Ordinarios Procedentes de Contratos con Clientes, también abarcaremos las normas tributarias de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno-LORTI y su reglamento para su aplicación, las reformas correspondientes a la misma y las resolución referente a los contribuyentes al Sector de Transporte.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Por otro lado, el Capítulo Tres, consiste en el estudio del Sector a nivel de mercado, es decir, su posicionamiento e importancia en la economía del país. Por ello, se realizará análisis global de las empresas de Transportes Terrestres de Carga Pesada de Contenedores, utilizando los estados financieros y realizando el cálculo de indicadores de aquellas más representativas.

El Capítulo Cuatro contiene el tratamiento contable de las Propiedades, Planta y Equipos según la NIC 16 y NIC 36, el tratamiento de los ingresos originados por el servicio de Transporte, mediante una comparación entre la NIC 18 y la NIIF 15, además de la influencia de los impuestos diferidos en el formulario 101 de Declaración del Impuesto a la Renta.

Finalmente, el Capítulo Cinco comprende evidencia empírica obtenida mediante la ejecución de análisis estadísticos multivariados: Análisis de Clúster, Análisis Factorial y Análisis Discriminante. Estos análisis permitirán identificar aquellas empresas potencialmente riesgosas.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla de contenido

Agradecimiento	2
Agradecimiento	3
Dedicatoria.....	4
Dedicatoria.....	5
Tribunal de Graduación	6
Declaración Expresa	7
RESUMEN	8
Tabla de contenido.....	10
Capítulo 1. : GENERALIDADES	18
1.1 Justificación.....	18
1.2 Planteamiento del Problema	19
1.3 Objetivo General.....	19
1.4 Objetivo Específicos.....	20
1.5 Marco Teórico	20
1.6 Metodología.....	22
1.7 Alcance	23
1.8 Limitaciones	26
Capítulo 2. : ASPECTOS LEGALES Y TRIBUTARIOS	27
2.1 Introducción.....	27
1.1 Aspectos Legales	27

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

2.1.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	27
2.1.2 Reglamento a la Ley de Caminos	28
2.2 Normas Contables.....	28
2.2.1 NIC 12 Impuesto a las Ganancias.....	28
2.2.2 NIC 16 Propiedad Planta y Equipo.....	29
2.2.3 NIC 18 Ingresos Ordinarios.....	30
2.2.4 NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes	31
2.2.5 Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295	31
2.3 Aspectos Tributarios.....	32
2.3.1 Impuesto a la Renta	32
2.3.2 Impuesto al Valor agregado.....	33
Capítulo 3. : ANALISIS DEL SECTOR	34
3.1 Reseña Histórica	34
3.2 PIB en la Economía del País.....	35
3.2.1 Información General.....	35
3.2.2 PIB de Transporte	37
3.3 Conocimiento del sector, interacción en el mercado.....	40
3.3.1 Procesos Primarios	40
3.3.2 Procesos de Soporte.....	40
3.4 Actores.....	40

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.1 Principales empresas del país	41
3.4.2 Análisis Financiero Tributario de las principales empresas de Logística y Transporte Terrestre de Carga Pesada de Contenedores	42
3.4.3 Análisis Global de los Indicadores	62
3.4.4 Análisis de Estados de Cambios en el Patrimonio y Flujo de Efectivo del Sector	69
Capítulo 4. METODOLOGÍA DE AUDITORÍA	86
4.1 Análisis de normas contables y su aplicación.	86
4.1.1 NIC 16: Propiedades, Planta y Equipo	86
4.1.2 NIC 36: Deterioro del Valor de los Activos	94
4.1.3 NIC 18: Ingresos por Actividades Ordinarias	96
4.1.4 NIIF 15: Reconocimiento de Ingresos	97
4.1.5 NIC 12: Impuesto a las Ganancias	99
4.1.6 Formulario 101	101
4.2 Planificación de Auditoría	102
4.2.1 Objetivo General.....	102
4.2.2 Objetivos Específicos	102
4.2.3 Alcance	102
4.2.4 Limitaciones	102
4.2.5 Análisis de riesgos	103
4.2.6 Evidencia de la Auditoría	103
4.2.7 Conocimiento del Negocio	104

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

4.2.8 Determinación de la Materialidad	104
4.3 Pruebas de Auditoría	108
4.3.1 Pruebas de Control.....	108
4.3.2 Pruebas Sustantivas	109
4.3.3 Pruebas Analíticas	110
4.4 Ejecución de Auditoría	111
4.4.1 Recopilar información sobre el Control Interno	111
4.4.2 Determinación de la materialidad o importancia relativa.....	111
4.4.3 Cuestionario de Control Interno	113
Capítulo 5. Análisis multivariado del sector	115
5.1 Análisis Clúster.....	115
5.1.1 Procesamiento de casos	115
5.2 Análisis Factorial del Sector con SPSS	119
5.3 Análisis Discriminante	129
CONCLUSIONES.....	134
RECOMENDACIONES	135
BIBLIOGRAFÍA	136
ANEXOS	¡Error! Marcador no definido.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

INDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1 Ranking empresarial del sector económico durante el año 2016</i>	<i>23</i>
<i>Tabla 2 Datos de Transportes de Carga Pesada TRANSVELEZ S.A.</i>	<i>42</i>
<i>Tabla 35 Indicadores Tributarios Transvelez</i>	<i>44</i>
<i>Tabla 4 Datos de Transportes de Sánchez Polo del Ecuador C.A.</i>	<i>46</i>
<i>Tabla 5 Indicadores Tributarios de Sánchez Polo.....</i>	<i>48</i>
<i>Tabla 6 Datos de TRANSPPOINT.....</i>	<i>50</i>
<i>Tabla 7 Indicadores Tributarios de Transpoint</i>	<i>52</i>
<i>Tabla 8 Datos de Gala ZXgans</i>	<i>54</i>
<i>Tabla 9 Indicadores Tributarios de Galagans</i>	<i>56</i>
<i>Tabla 10 Datos de Transdyr</i>	<i>58</i>
<i>Tabla 11 Indicadores Tributarios de Transdyr</i>	<i>60</i>
<i>Tabla 12 Indicadores Globales Tributarios</i>	<i>67</i>
<i>Tabla 13 Indicadores Cualitativos del Sector.....</i>	<i>68</i>
<i>Tabla 14 Datos del Cabezal.....</i>	<i>87</i>
<i>Tabla 15 Capacidades del Cabezal</i>	<i>88</i>
<i>Tabla 16 Dimensiones del Cabezal</i>	<i>88</i>
<i>Tabla 17 Datos de la Transacción</i>	<i>88</i>
<i>Tabla 18 Análisis antes de contabilizar</i>	<i>89</i>
<i>Tabla 19 Medición Inicial del Activo</i>	<i>89</i>
<i>Tabla 20 Contabilización de PPE</i>	<i>90</i>
<i>Tabla 21 Registro del Seguro de Tracto camión</i>	<i>91</i>
<i>Tabla 22 Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares.....</i>	<i>92</i>
<i>Tabla 23 Método de Unidades de Producción</i>	<i>92</i>
<i>Tabla 24 Método de Línea Recta.....</i>	<i>93</i>
<i>Tabla 25 Registro de Depreciación.....</i>	<i>93</i>

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

<i>Tabla 26</i>	<i>Análisis de Deducibilidad de la depreciación</i>	93
<i>Tabla 27</i>	<i>Cálculo del Valor en uso</i>	95
<i>Tabla 28</i>	<i>Cálculo del Valor Razonable</i>	95
<i>Tabla 29</i>	<i>Reconocimiento de Pérdida o Superávit</i>	96
<i>Tabla 30</i>	<i>Cálculo de Depreciación año 2018</i>	96
<i>Tabla 31</i>	<i>Reconocimiento de Ingresos NIC 18</i>	97
<i>Tabla 32</i>	<i>Obligaciones de Desempeño</i>	98
<i>Tabla 33</i>	<i>Reconocimiento de Ingresos NIIF 15</i>	99
<i>Tabla 34</i>	<i>Registro de Activo por Impuesto Diferido</i>	100
<i>Tabla 35</i>	<i>Registro de Depreciación año 2019</i>	100
<i>Tabla 36</i>	<i>Venta de Tracto camión en año 2019</i>	100
<i>Tabla 37</i>	<i>Registro de reversión de Activo por Impuesto Diferido</i>	101
<i>Tabla 38</i>	<i>Porcentajes Apropiados según base de medición</i>	107
<i>Tabla 39</i>	<i>Pruebas de Control</i>	108
<i>Tabla 40</i>	<i>Determinación del Riesgo Combinado de Auditoría</i>	109
<i>Tabla 41</i>	<i>Pruebas Sustantivas según los niveles de Riesgos Inherentes y de Control</i>	110
<i>Tabla 42</i>	<i>Activos de una empresa de Transporte Terrestre de Carga Pesada</i>	112
<i>Tabla 43:</i>	<i>Cuestionario de Control Interno Ingresos</i>	113
<i>Tabla 44</i>	<i>Cuestionario de Control Interno Propiedades, Planta y Equipo</i>	114
Tabla 45	Empresas más representativas del Sector	115
Tabla 46	Resumen de Procesamiento de Casos	116
Tabla 47	Matriz de proximidades en base Método de Distancia Euclídea	116
Tabla 48	Historial de Conglomeración	117
Tabla 49	Dendograma-Combinación de Clúster de distancia re-escalada	118
<i>Tabla 50</i>	<i>Grupos Definidos</i>	119
Tabla 51	Estadísticos Descriptivos	120
Tabla 52	Varianza Total Explicada	121
<i>Tabla 53</i>	<i>Método de Extracción: Análisis de Componentes Principales</i>	122

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 54 Matriz de Componente	123
Tabla 55 Matriz de Componente Rotado	124
Tabla 56 Factores más significativos	125
Tabla 57 Matriz de Coeficiente de Puntuación de Componentes	127
Tabla 58 Coeficientes de las funciones canónicas discriminantes	131
Tabla 59 Funciones en los centroides de los grupos	131
Tabla 60 Empresas clasificadas en grupos	132
Tabla 61 Resultados de la clasificación	133

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

INDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1: Índice de Nivel de Actividad Registrada Transporte por Vía Terrestre y por Tubería</i>	35
<i>Ilustración 2: PIB en el Ecuador en Millones de USD</i>	36
<i>Ilustración 3: Variaciones Porcentuales con respecto al trimestre anterior</i>	36
<i>Ilustración 4: Variaciones del PIB del Sector Transporte en Ecuador</i>	38
<i>Ilustración 5 Evolución del Desempeño Ecuatoriano en Logística</i>	39
<i>Ilustración 6: Ranking Empresarial Logística y Transporte Terrestre de Carga</i>	41
<i>Ilustración 7: Logo de la Empresa Transvelez</i>	42
<i>Ilustración 8: Logo de la Compañía de Transportes Sánchez Polo del Ecuador C.A.</i>	46
<i>Ilustración 9: Logo de Transpoint</i>	50
<i>Ilustración 10: Logo de la Empresa Galagans S.A.</i>	54
<i>Ilustración 11: Logo de la Empresa TRANSDYR CÍA LTDA.</i>	58
<i>Ilustración 12 Formulario 101: Diferencias Temporarias</i>	¡Error! Marcador no definido.
<i>Ilustración 13 Bases de Medición Categorizadas</i>	106
<i>Ilustración 14 Componente Rotado- Indicadores</i>	126
<i>Ilustración 15 Componentes Principales- Empresas</i>	128
<i>Ilustración 16 Pronóstico de Endeudamiento</i>	133

CAPÍTULO 1. : GENERALIDADES

1.1 Justificación

El sector de logística y transporte afecta de forma transversal a muchos sectores de la economía, constituyéndose en un importante apoyo y elemento influyente del desempeño de las empresas dentro del Producto Interno Bruto (PIB).

En la actualidad, la cadena productiva del país está en desarrollo; requiriendo una mayor capacidad y optimización de la infraestructura del servicio de manejo y transporte de los productos a nivel nacional e internacional. Por esto, el sector es considerado esencial por el Gobierno Nacional en el cambio de la matriz productiva, priorizándolo dentro de la agenda de transformación productiva del Ecuador y el código de la producción, para generar un incremento de la competitividad del sector productivo.

De acuerdo a un estudio multidimensional realizado por el Banco Mundial en el año 2016 referente al índice de Desempeño Logístico, Ecuador se ubicó en el puesto 74 de 160 países, con un porcentaje de 2,78% , el cual fue calculado considerando diferentes aspectos.

El Índice de Desempeño Logístico mide la eficiencia de las cadenas de suministro a través de 6 componentes: (1) El desempeño de las Aduanas, (2) Calidad de Infraestructura, (3) Competitividad de Transporte Internacional de Carga, (4) Competencia y Calidad en los Servicios Logísticos, (5) Capacidad de Seguimiento y Rastreo a los envíos, (6) Puntualidad en el transporte de carga. Este sirve para medir la eficiencia de la cadena de suministros.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

1.2 Planteamiento del Problema

La Administración Tributaria prescinde de procedimientos específicos, lineamientos o normas para la ejecución de una auditoría tributaria dirigida a las empresas del Sector de Transporte y Logística.

Un análisis tributario y financiero a este sector es de gran importancia, ya que durante el estudio del grupo de Transportes y Logística nos permitirá conocer las peculiaridades del mismo.

Por ello, proponemos nuestro análisis financiero y tributario como una herramienta que permitirá realizar de manera eficiente y efectiva el proceso de auditoría, identificar posibles irregularidades existentes y los procedimientos a seguir al existir aquellas inconsistencias, basándonos en las leyes, regulaciones o normas contables y tributarias, plantear las pruebas tanto sustantivas como de control suficientes para redactar las recomendaciones necesarias, reducir los costos de auditoría, promover y comprobar el cumplimiento tributario, mediante la aplicación de técnicas de Análisis Multivariado, como el Análisis de Clúster o Conglomerado, Factorial, Discriminante y Multivariado con la ayuda de un software estadístico y verificar los resultados obtenidos.

1.3 Objetivo General

Elaborar un análisis financiero, tributario del sector Transporte y Logística que permitan identificar las empresas con mayores riesgos de incumplimiento en las obligaciones tributarias, mediante el análisis de indicadores, la aplicación de procedimientos de auditoría y de herramientas estadísticas.

1.4 Objetivo Específicos

Investigar aspectos legales y económicos aplicables al sector de Transporte y Logística en Ecuador.

- ✓ Analizar el comportamiento financiero y tributario del sector.
- ✓ Determinar los riesgos asociados a Transporte y Logística.

1.5 Marco Teórico

“La Auditoría se define como un proceso sistemático para obtener y evaluar de manera objetiva las evidencias relacionadas con informes sobre actividades económicas y otros conocimientos relacionados con las entidades. Con la finalidad de que los Estados Financieros presentados por la entidad se encuentren íntegros, es decir, que en su conjunto no contengan errores materiales, ya sea debido a fraude o error/equivocación, no posean alteraciones y se realicen los correspondientes pagos y declaraciones de tributos. Este examen debe ser realizado por un experto con independencia y utilizando técnicas determinadas, con el objetivo de emitir una opinión profesional, con recomendaciones que mejoren la toma de decisiones de las entidades” (Cuellar Mejia, 2009 p.5).

Dependiendo al tipo de auditoría que se desea realizar, variará su naturaleza, los procedimientos analíticos y también la normativa a aplicar, considerando el sector al que va dirigido. En nuestro caso sobre Empresas de Transporte y Logística tendremos en cuanto:

Para auditar:

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- ✓ NAGA: Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas.
- ✓ NIA: Normas Internacionales de Auditoría.
- ✓ NEA: Normas Ecuatorianas de Auditoría.

Aspectos Legales:

- ✓ Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial
- ✓ Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295

Para el cumplimiento Contable y Financiero:

- ✓ NIIF: Normas Internacionales de Información Financiero
- NIIF 15: Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes
- ✓ NIC: Normas Internacionales de Contabilidad.
- NIC 12: Impuesto sobre las Ganancias
- NIC 16: Propiedad, Planta y Equipo
- NIC 18: Ingresos por Actividades Ordinarias

Para el cumplimiento Tributario:

- ✓ LORTI: Ley de Régimen Tributario Interno.
- ✓ RLORTI: Reglamento a la Ley de Régimen Tributario Interno.
- ✓ Código Tributario.
- ✓ Reglamento para la Aplicación del Impuesto a la Salida de Divisas.

Publicaciones sobre el Sector:

- ✓ PROECUADOR Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones
- ✓ Banco Mundial Informe “Conectarse para competir 2016: La logística comercial en la economía mundial”
- ✓ Revista Vistazo “Logística y Transporte”

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Superintendencias de Compañías

✓ Tabla de Indicadores

1.6 Metodología

Este proyecto propone la selección de las variables más representativas de estudio para una auditoría tributaria, utilizaremos los estados financieros publicados en la web de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, procederemos a calcular los indicadores, aplicaremos técnicas de Análisis Multivariado, como el Análisis de Clúster o Conglomerado, Factorial, Discriminante y Multivariado.

El Análisis de Clúster, conocido como Análisis de Conglomerados, es una técnica estadística multivariante que busca asociar elementos (o variables), de acuerdo a algún criterio de homogeneidad en cada grupo y la mayor diferencia entre ellos.

El Análisis Factorial es una técnica de reducción de datos que permitirá encontrar grupos homogéneos de variables a partir de un conjunto extenso de variables y explicar las correlaciones entre las variables observadas. Estos grupos de variables deben ser independientes.

El Análisis Discriminante consiste en identificar si existen diferencias significativas entre grupos de objetos sobre los que se observan variables. Se busca comparar y describir las medias de las variables clasificadoras a través de los grupos.

También se hará uso de proyecciones fundamentadas en el análisis cuantitativo y cualitativo de los últimos períodos del sector de estudio a tratarse; serán proyecciones basadas en regresiones, estimaciones y fluctuaciones de los valores percibidos, generados e inclusive costos o gastos de los últimos años.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Consideramos oportuno realizar el análisis cualitativo y cuantitativo de componentes principales como metodología primordial para la evaluación de los factores externos no controlables que influyen de forma relevante al objeto de negocio.

1.7 Alcance

El presente proyecto pretende realizar un análisis financiero y tributario a las empresas pertenecientes al Sector de Transporte y Logística. Puesto que este es un sector extensamente amplio, decidimos limitarnos a las Empresas de Transporte de Carga Pesada de Contenedores.

El Servicio de Rentas Internas y la Superintendencia de Compañías nos proporcionarán la información perteneciente al período fiscal 2015-2016 que necesitaremos y analizaremos exhaustivamente.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

N°	Posición Ventas	Empresa	Utilidad	Utilidad / Ingresos
1	928	GRUASATLAS CIA. LTDA.	2.556.318	28,33%
2	1592	CIATEITE S. A.	1.881.190	20,85%
3	724	MAMUT ANDINO C. A.	929.934	10,30%
4	2322	INTERBORDER S.A.	726.056	8,05%
5	3350	TRANSPORTE DIRECTO DE CARGA TRANSDYR CIA. LTDA.	458.916	5,09%
6	1054	TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR C. A.	379.664	4,21%
7	2077	COMPañIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA TRANSVELEZ S.A.	346.294	3,84%
8	1778	SERVAMAIN S.A.	343.887	3,81%
9	1367	JARRIN CARRERA CIA LTDA.	326.342	3,62%
10	2670	JARAMILLOIL TRANSPORTATION AND SERVICES S.A.	234.632	2,60%
11	3482	TRANSCONCEM CIA. LTDA.	216.293	2,40%
12	4852	GALAGANS S.A.	191.524	2,12%
13	2898	ASIES AUTOSERVICIOS INTEROCEANICOS C LTDA	187.281	2,08%
14	1858	TRANSPORTES Y SERVICIOS ASOCIADOS SYTSA CIA. LTDA	169.935	1,88%
15	3487	TRANSATLAS CIA. LTDA.	168.349	1,87%
16	1231	TRAMACO EXPRESS CIA. LTDA.	160.897	1,78%
17	2721	COMPañIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y EQUIPO CAMINERO TRANSGANDIA S.A.	154.124	1,71%
18	3444	INLOGTRANS S.A.	144.076	1,60%
19	1469	COMPañIA DE TRANSPORTES DE COMBUSTIBLES LOJA S. A. COTRANSCOLSA	103.441	1,15%
20	3554	COMPañIA DE TRANSPORTE PESADO Y LOGISTICA TRANSQINGDAO S.A.	101.711	1,13%
21	3204	TRANSRODAR CÍA. LTDA	83.648	0,93%
22	3020	BUSINESS WORLD LOGISTIC BWL S.A.	65.326	0,72%
23	2015	CONSEKORP S.A.	57.156	0,63%
24	2687	TRANSPORTES COELLO S. A.	54.663	0,61%
25	3592	ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	54.051	0,60%
26	3816	CAMACHO - SANCHEZ (LOGIST) C. LTDA.	48.970	0,54%

N°	Posición Ventas	Empresa	Utilidad	Utilidad /
----	-----------------	---------	----------	------------

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

				Ingresos
27	3280	TRANSPORTE INTERNACIONAL ROCALOBA CIA. LTDA.	33.765	0,37%
28	4849	TRANS-ESTIBA INTERNACIONAL S.A.	24.737	0,27%
29	2105	TRANSERINTER TRANSPORTES Y SERVICIOS INTERNACIONALES S.A.	23.841	0,26%
30	1819	TRANSPORTE DE CARGA PESADA TRANS CORTIALVA S. A.	17.176	0,19%
31	4953	TRANSCABA S.A.	15.048	0,17%
32	3517	JOSE OCAÑA MAYORGA TRANSPORTES S.A.	12.492	0,14%
33	4063	EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES S.A. ENETSA	10.554	0,12%
34	4254	TRANSPORTES ORTIZ S.A.	8.107	0,09%
35	3717	TRANSPORTES MOLINA GARCIA S.A.	0	0,00%
36	3209	SERVICIO DE TRANSPORTE Y LOGISTICA INTEGRADO TRANSLOINTEG S.A.	-27.069	-0,30%
37	3863	COMPAÑIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA PUZOLANA TRANSPUZOL S.A.	-36.731	-0,41%
38	2891	TRANSPORTE Y LOGISTICA NACIONAL E INTERNACIONAL S.A. TRANSLOINSA	-41.599	-0,46%
39	3681	TRANSPORTES MALVANDINO CÍA. LTDA.	-58.180	-0,64%
40	4987	ADETRANSCORP	-76.017	-0,84%
41	3944	NACIONAL DE TRANSPORTES Y COMERCIO NATRANSCOM CIA. LTDA.	-87.037	-0,96%
42	3771	TRANSPART S.A.	-387.060	-4,29%
43	2097	TRANSPORT S.A.	-552.355	-6,12%
TOTAL (43 empresas)			9.024.350	100,00%

Fuente: Publicación Anual Revista Ekos

Elaborado por: Autores

1.8 Limitaciones

Restricción de acceso a la Información del Impuesto a la Renta de sociedades que registra la empresa correspondiente a los estados financieros presentados a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, y Servicio de Rentas Internas.

CAPÍTULO 2. : ASPECTOS LEGALES Y TRIBUTARIOS

2.1 Introducción

Este capítulo presentará la normativa legal y tributaria aplicable al sector de Logística y Transporte, donde se encontrarán los lineamientos a ser cumplidos por las empresas que conforman este sector y de ser el caso las sanciones por incumplimiento de las leyes aplicables.

2.1. Aspectos Legales

2.1.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Esta ley establece lineamientos para organización del sector, regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En la organización del sector, identificamos los siguientes órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial:

- a) El Ministerio del Sector;
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

Y nos indica diferentes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público; b) Comercial; c) Por cuenta propia; y, d) Particular.

Para el análisis de este proyecto nos enfocamos en el servicio de transporte terrestre de tipo comercial, el cual se ofrece a terceras personas con la finalidad de obtener una retribución económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la Ley y Reglamento.

2.1.2 Reglamento a la Ley de Caminos

Este reglamento nos enmarca las disposiciones que tienen por objeto la regulación y control del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, aplicada a los vehículos de carga pesada como también el establecimiento de los documentos habilitantes para realizar transporte de carga y, la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento.

Se sujetarán a las normas establecidas en el reglamento a la ley de caminos y al control por parte del Ministerio rector del transporte, los vehículos de carga pesada que circulen por las carreteras de la Red Vial del País, con peso bruto permitido mayor a 3.5 toneladas.¹

2.2 Normas Contables

2.2.1 NIC 12 Impuesto a las Ganancias

Esta norma nos prescribe el tratamiento contable del impuesto a las ganancias, que en el caso de nuestro estudio se enmarcará en concordancia con la normativa tributaria vigente del Ecuador referente al impuesto a la renta y sus relacionadas.

¹Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Resolución Deberes Formales de los Contribuyentes Sector Transporte

Decreto-Ejecutivo Reglamento-Pesos y Dimensiones

Decreto Supremo N° 1351, reformas al Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Para el reconocimiento del impuesto del período corriente y los anteriores nos establece la norma que se contabilice como un pasivo siempre y cuando no haya sido liquidado; y en la medida de que la cantidad ya pagada exceda el importe a pagar por el período, reconocer un activo. La medición de los pasivos (activos) de tipo fiscal, procedentes del período presente o períodos anteriores, deberán ser medidos por las cantidades que se espere pagar (recuperar) a la administración tributaria al final del período presente.

Se deberá reconocer impuestos diferidos, siempre que sea probable la compensación de pérdidas fiscales (pasivo diferido) con ganancias fiscales de períodos futuros, o créditos fiscales (activo diferido) por pago fiscal menor del valor contabilizado. Estos activos y pasivos por impuestos diferidos se medirán empleando las tasas fiscales vigentes del período en curso.²

2.2.2 NIC 16 Propiedad Planta y Equipo

La norma tiene como propósito prescribir el tratamiento contable de propiedades, planta y equipo.

Para reconocerlo como un activo tangible la norma nos indica que debe cumplir las siguientes condiciones:

- Tener la probabilidad de obtener beneficios económicos futuros derivados del mismo; y
- El costo del activo para la entidad pueda ser valorado con fiabilidad

Todo activo tangible que satisfaga las condiciones mencionadas, se medirá por su costo inicial, el cual comprende:

² Objetivo y reconocimiento de la NIC 12

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- Precio de adquisición, incluidos los aranceles de importación y los impuestos indirectos no recuperables que recaigan sobre la adquisición, luego de deducir cualquier descuento.
- Todos los costos directamente relacionados con la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista.
- De ser el caso, la estimación inicial de los costos de desmantelamiento o retiro del elemento.

Para la medición de los activos después del reconocimiento se podrá aplicar como política contable, el modelo del costo o el modelo de reevaluación.³

2.2.3 NIC 18 Ingresos Ordinarios

La Norma nos indica los lineamientos a seguir para el reconocimiento de los ingresos y su medición.

Para reconocer los ingresos debe existir probabilidad de que la entidad consiga beneficios económicos, el importe pueda valorarse de manera fiable y se cumplan las siguientes condiciones:

Para la venta de bienes, los riesgos y ventajas de los bienes han sido transferidos al comprador, el vendedor ha perdido el control efectivo de los bienes, y los costos en relación con la transacción pueden ser medidos con fiabilidad.

Para la prestación de servicios, el grado de terminación al final del período sobre el que se informa y los costos pueden ser medidos con fiabilidad.

³ Objetivo y conceptos de la NIC 16

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Los ingresos se medirán al valor razonable de la contrapartida, recibida o por recibir, considerando el importe de cualquier descuento, bonificación o rebaja comercial que la entidad pueda otorgar.⁴

2.2.4 NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes

Esta norma sustituirá las normas actuales de reconocimiento de ingresos, NIC 18 Ingresos de actividades ordinarias y NIC 11 Contratos construcción, integrando los requisitos aplicables para el reconocimiento de ingresos.

Esta NIIF es aplicables a todos los contratos con clientes excepto aquellos en los que estén dentro del alcance de otras NIIF, para esto se aplicará inicialmente los requisitos de separación o valoración de las otras normas atribuyéndoles ciertos lineamientos para los que estén dentro del alcance de la NIIF 15.

El principio fundamental es que una entidad debe reconocer sus ingresos ordinarios de forma que la transferencia de bienes o servicios comprometidos con los clientes se registre por un importe que refleje la contraprestación que la entidad espera que le corresponda en consecuencia del intercambio de dichos bienes o servicios.⁵

2.2.5 Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295

Esta resolución establece las regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre describiendo:

⁴ Conceptos de la NIC 18

⁵ Objetivo de la NIIF 15

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- Disposiciones aplicables a socios o accionistas de operadoras de transporte terrestre que realicen la actividad de transporte comercial
- Disposiciones aplicables a operadoras de transporte terrestre que realicen la actividad de transporte comercial.⁶

2.3 Aspectos Tributarios

2.3.1 Impuesto a la Renta

Este impuesto es aplicado sobre aquellos ingresos que obtengan las personas naturales, las sucesiones indivisas y las sociedades que sean nacionales y extranjeras. El ejercicio impositivo comprende del 1º enero al 31 de diciembre.⁷

1..1.1 Deducciones

Se considerarán los costos y gastos necesarios que fueron realizados con el propósito de obtener, mantener, y mejorar rentas gravada con el impuesto a la renta; y que se encuentren debidamente sustentadas en comprobantes de venta

1..1.2 Base Imponible

Es el resultado de restar las devoluciones, descuentos, costos, gastos y deducciones imputables a los ingresos gravados, del total de ingresos gravados. A partir de este importe se calcula el impuesto a pagar.

⁶ Deberes Formales de los Contribuyentes del Sector de Transporte y Logística

⁷ Definiciones del Impuesto a la Renta

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

2.3.2 Impuesto al Valor agregado

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados. Existen básicamente dos tarifas para este impuesto que son 12% y tarifa 0%.⁸

1..1.3 IVA Sector Transporte

El servicio de transporte es gravado con tarifa 0% de acuerdo al Art. 56, Núm. 1 del LORTI "...Transporte nacional terrestre y acuático de pasajeros y carga, así como transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo desde, hacia y en la provincia de Galápagos..."

⁸ Concepto del Impuesto al Valor Agregado

CAPÍTULO 3. : ANALISIS DEL SECTOR

3.1 Reseña Histórica

La globalización y la revolución tecnológica han generado cambios significativos en la dinámica de las redes de transporte. Por ello, este sector se ha transformado en los últimos años en el motor clave de la economía, no solo en lo económico sino también social. Además de ser una actividad esencial para el desarrollo de las relaciones humanas, permitir la potenciación al acceso de recursos.

El transporte se desempeña como el enlace entre los consumidores y productores, fomenta la especialización productiva, traslada mercaderías y personas, y comunica lugares y naciones porque es indispensable su correcta planificación y desempeño, con el objetivo de impulsar la mejora de la dinámica del país, su crecimiento y desarrollo de las regiones.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) “el Índice de Nivel de Actividad Registrada (INA-R) que se encarga de medir el desempeño económico-fiscal de los sectores productivos de la economía ecuatoriana, a través del tiempo. Utiliza como período base el año 2002; caracterizando a cada mes calendario en términos de su crecimiento histórico promedio y del comportamiento medio de los últimos doce meses anteriores al de referencia”.

La principal variable de cálculo del INA-R es el valor de las ventas registradas por las personas naturales y jurídicas en su trámite de declaración al Servicio de Rentas Internas A continuación se mostrará la tendencia durante el último año.

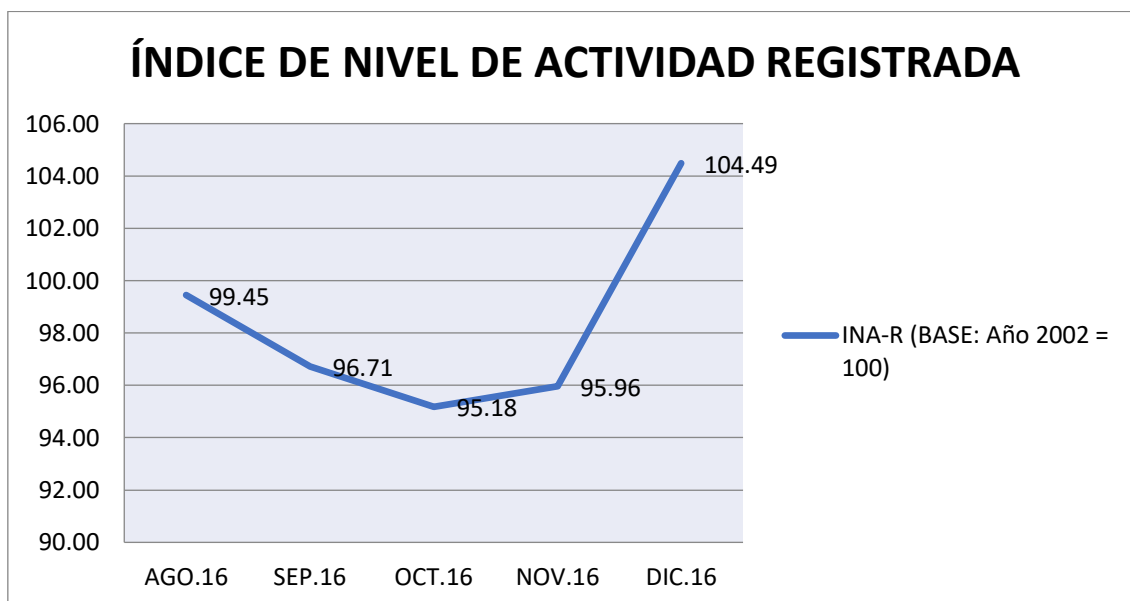


Ilustración 1: Índice de Nivel de Actividad Registrada Transporte por Vía Terrestre y por Tubería

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

Elaborado por: Autores

3.2 PIB en la Economía del País

El PIB es el valor de todos los bienes y servicios finales generados dentro de un país en un año determinado. Usado frecuentemente para medir la riqueza de un país.

3.2.1 Información General

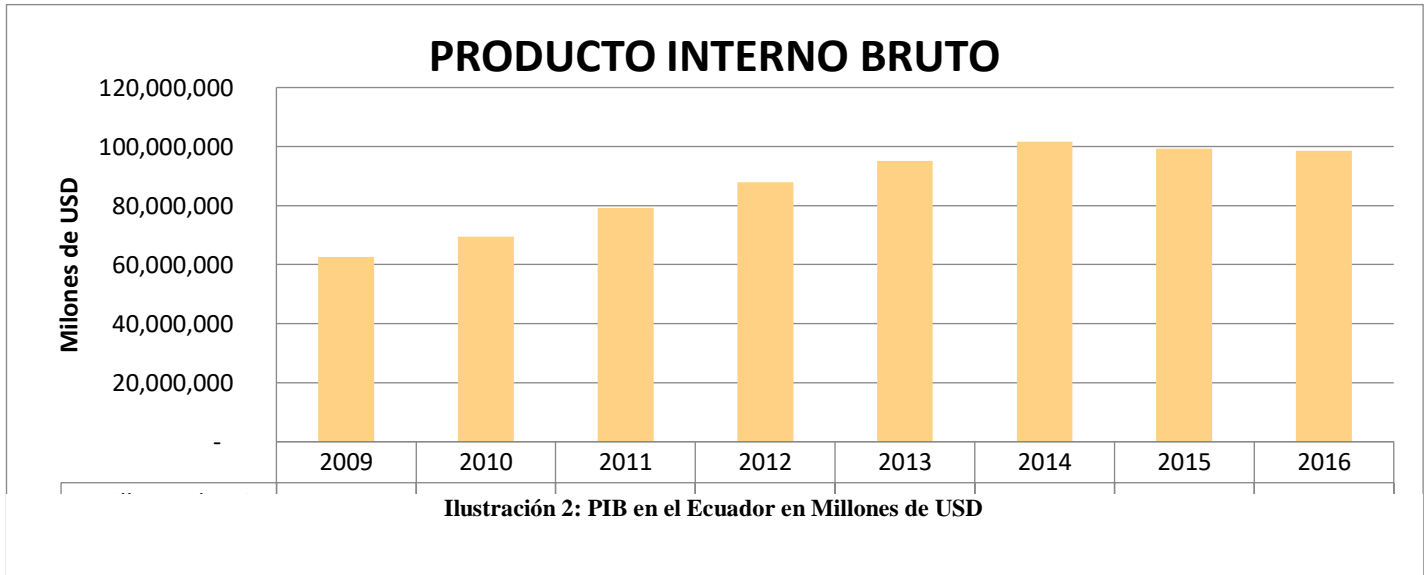
PIB (2016): 97.802,21 98.613.972 millones de USD

PIB Per Cápita (USD): 5.968,98

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Según el Ranking de países por PIB elaborado por el Fondo Monetario Internacional del año 2016, ubica a Ecuador en el puesto 64.



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autores

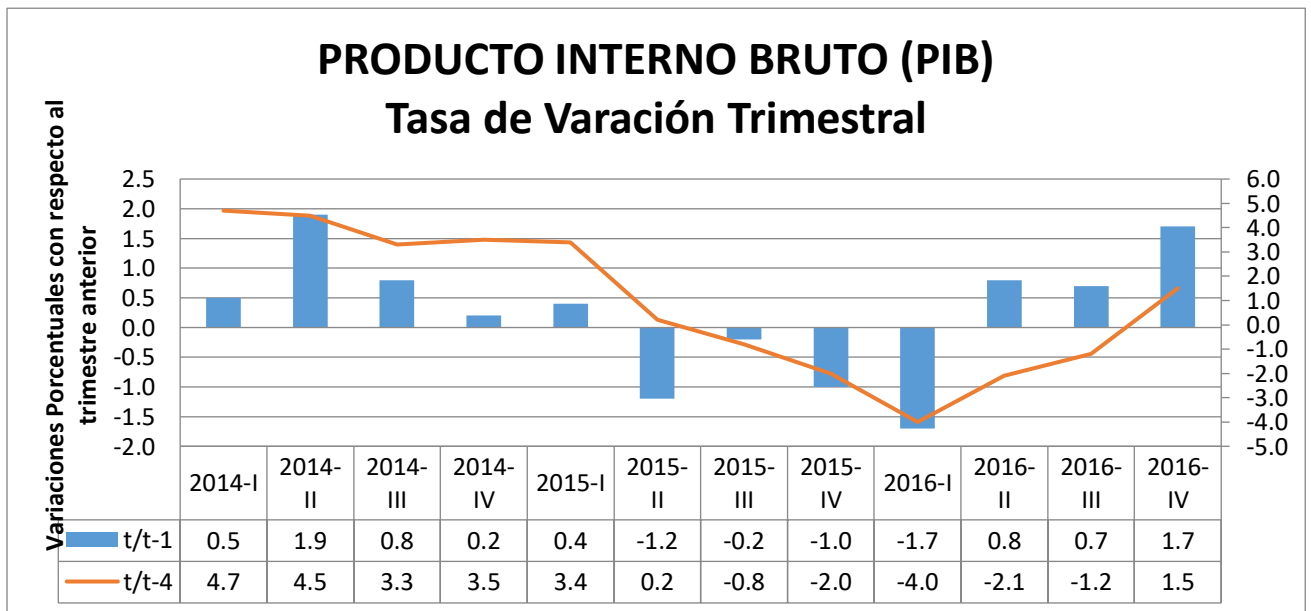


Ilustración 3: Variaciones Porcentuales con respecto al trimestre anterior

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autores

3.2.2 PIB de Transporte

Desde el año 2009 en Ecuador, la aportación al Transporte protagoniza un rubro significativo en el PIB nacional, puesto que se ha mantenido con una participación persistente entre 6,5% y 6,6%, por ello, fue considerado como el quinto sector que más cooperó al PIB en el 2013.

De acuerdo a datos obtenidos del Banco Central del Ecuador (BCE) y mostrada en la Ilustración 2 el sector de Transporte obtuvo crecimientos leves pero sostenidos durante el período 2009 al 2014, empezando con 3,632 y alcanzando 4,807 millones de dólares correspondientemente. La mayor tasa de variación se presentó en el año 2012 y fue de 6,1%.

En el 2013 el sector de Transporte y Logística estuvo compuesta por 2468 empresas, de las cuales 1809, 595 y 64 correspondieron a pequeñas, medianas y grandes compañías, respectivamente.

Para el período comprendido del 2015 al 2018, la industria proyectaba un crecimiento continuo. Obteniéndose en el 2017 la máxima tasa de variación, alcanzando el 5,2% como fruto de la ejecución de tratados de comercio bilateral entre Ecuador y la Unión Europea.

El crecimiento del Transporte es atribuido principalmente a las obras de infraestructura promovidas por el Estado, ya que, desde la construcción de nuevas hidroeléctricas y termoeléctricas hasta las obras de compensación por las actividades de extracción, ha demandado la contratación de transportistas.

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

En el 2015, se tuvo un decremento, muy diferente a la tendencia a la que se estaba dando en períodos anteriores y dio como resultado una tasa de variación negativa de -2,1%.

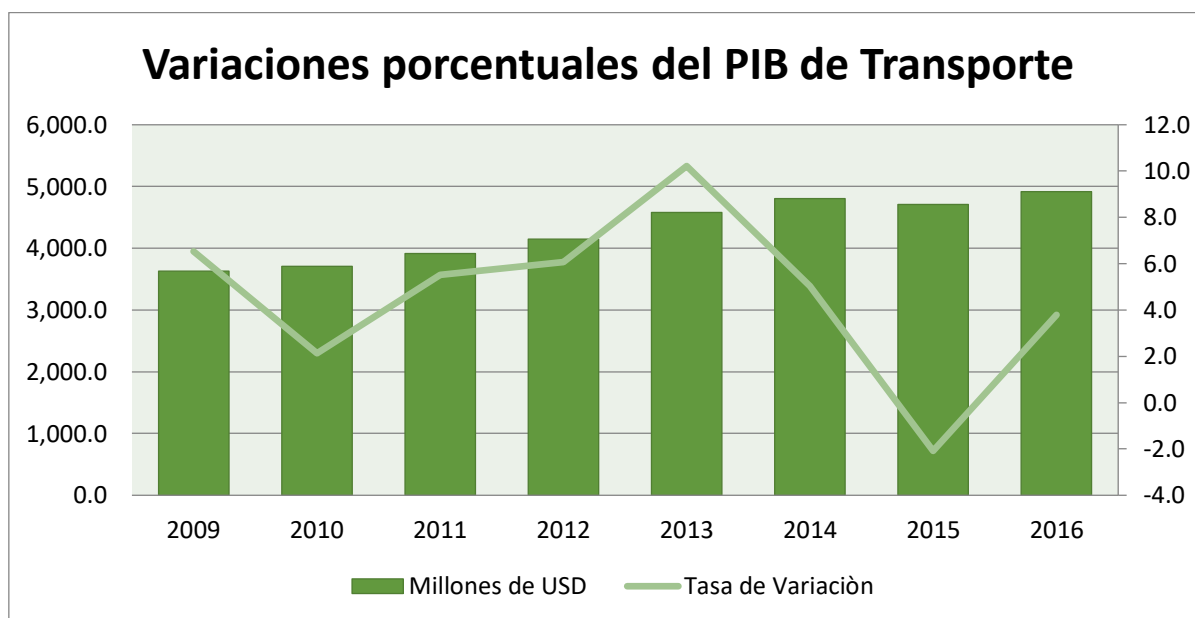


Ilustración 4: Variaciones del PIB del Sector Transporte en Ecuador

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autores

En el año 2016, según el Ranking de países por PIB elaborado por el Fondo Monetario Internacional ubicó a Ecuador en el puesto 64. Este ranking es realizado con la finalidad de conocer si un país está creciendo o no en su economía.

El Índice de Desempeño Logístico es un indicador que permite evaluar el desempeño de la cadena de suministros para ello, se integran seis aspectos centrales: Aduanas, Infraestructura, Envíos Internacionales, Calidad y Competencia Logística, Seguimiento y Localización, Puntualidad.

De acuerdo al IDL, Ecuador se ubicó en el puesto 74 de 160 países, con un porcentaje de 2,78, el cual fue calculado considerando diferentes aspectos. Y en el octavo puesto,

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

refiriéndose a los países latinoamericanos. Las mejores posiciones en América Latina fueron ocupadas por Panamá, Chile, México, Brasil, Uruguay, Argentina, Perú, Ecuador.

En comparación con los resultados obtenidos en la primera edición del Índice de Desempeño Logístico publicado en 2007, las valoraciones para Ecuador mejoraron en: los procedimientos aduaneros, la infraestructura logística existente, los servicios para las empresas y facilidades para embarco y seguimiento de la mercancía. En puntualidad, sin embargo, la valoración para el país disminuyó.

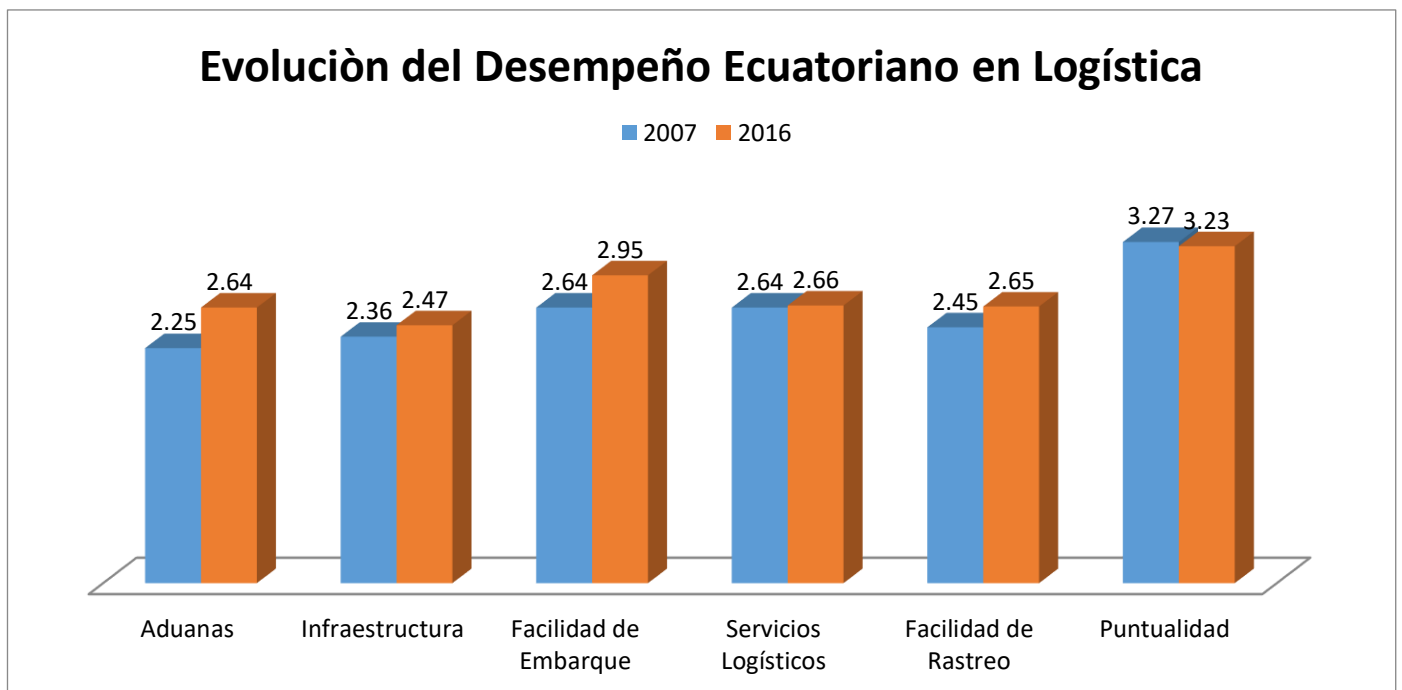


Ilustración 5 Evolución del Desempeño Ecuatoriano en Logística

Fuente: Banco Mundial

Elaborado por: Autores

3.3 Conocimiento del sector, interacción en el mercado

En la actualidad este sector se ha consolidado en un factor decisivo en el desarrollo del potencial de las organizaciones, puesto que su contribución está directamente relacionada con la ejecución de la demás actividades productivas.

3.3.1 Procesos Primarios

- ✚ Logística Interna: Consiste en la recepción de materiales, mercaderías, etc., su almacenamiento, control y el transporte.
- ✚ Operaciones: Consiste en el empaquetado, ensamblaje y la conservación de equipos.
- ✚ Logística Externa: Todas aquellas actividades necesarias para llevar el producto al cliente, incluye el almacenamiento, transporte y gestión de la distribución.
- ✚ Mercadeo y Ventas: Aquellas actividades que incentiven que los clientes escojan su servicio.

3.3.2 Procesos de Soporte

- ✚ Infraestructura: Consiste en las actividades de Administración, gestión legal, financiera, contable, calidad.
- ✚ Investigación y desarrollo tecnológico: Acciones que soportan la cadena de valor mediante la investigación, desarrollo y diseño de procesos.
- ✚ Mantenimiento y Reparación: Servicios de reparación, adquisición de repuestos, edificios y maquinaria.

3.4 Actores

En el período fiscal 2016 se han destacado sesenta y tres empresas ecuatorianas que brindan servicios de Logística y Transporte, para el análisis del proyecto

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

consideraremos solo aquellas que se dediquen al Transporte Terrestre de Carga Pesado de Contenedores.

3.4.1 Principales empresas del país

Para efectos del estudio, hemos considerado como base de medición los activos que posean las empresas al 31 de diciembre del 2016, obteniéndose 5 empresas representativas que se dediquen al Transporte Terrestre de Carga Pesada de Contenedores

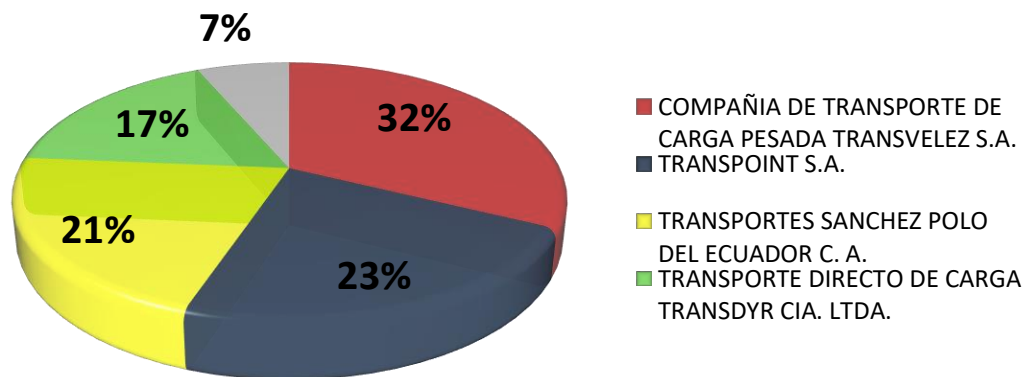


Ilustración 6: Ranking Empresarial Logística y Transporte Terrestre de Carga

Fuente: Revista Ekos

Realizado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2 Análisis Financiero Tributario de las principales empresas de Logística y Transporte Terrestre de Carga Pesada de Contenedores

3.4.2.1 TRANSVELEZ

3.4.2.1.1 Información General



Ilustración 7: Logo de la Empresa Transvelez

Tabla 2 Datos de Transportes de Carga Pesada TRANSVELEZ S.A.

Razón Social	TRANSVELEZ		
RUC	1707418628		
Clase de Contribuyente	Especial		
Dirección	Provincia: Manabí Cantón: Manta Calle: Km 1 1/2 Vía Manta-Rocafuerte		
NÓMINA DE ACCIONISTAS DEL AÑO 2016			
IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	VALOR
1707418628	ORTIZ GOMEZ ELSA MARCIA	ECUADOR	600.000,00
2100483730	VELEZ ORTIZ DARWIN ANGEL	ECUADOR	200.000,00
2100404850	VELEZ ORTIZ FELIX FERNANDO	ECUADOR	200.000,00

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

3.4.2.1.2 Descripción General de la Empresa

Esta empresa se fundó el 24 de mayo del año 2011, fecha en la cual inició sus actividades comerciales, con el objeto de prestar el servicio de transporte terrestre de carga pesada en las diferentes rutas del país.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.1.3 Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS		TRANSVELEZ		PROM. SECTOR
		2016	2015	
LIQUIDEZ	Liquidez Corriente	1.08	1.06	0.94
	Prueba Ácida	1.07	0.99	0.86
SOLVENCIA	Endeudamiento del Activo	0.56	0.59	0.73
	Endeudamiento Patrimonial	1.25	1.46	6.51
	Endeudamiento del Activo Fijo	0.75	0.63	0.57
	Apalancamiento	2.25	2.46	7.51
	Apalancamiento Financiero	1.85	1.90	8.61
GESTIÓN	Rotación de Cartera	16.34	19.27	13.15
	Rotación de Activo Fijo	2.33	2.09	7.32
	Rotación de Ventas	1.37	1.35	1.73
	Período Medio de cobranza	22.34	18.94	32.56
	Período Medio de Pago	0.00	0.00	0.00
	Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.10	0.13	0.29
	Impacto de la Carga Financiera	0.01	0.01	0.02
RENTABILIDAD	Rentabilidad Neta del Activo	0.06	0.04	0.03
	Margen Bruto	0.17	0.19	0.28
	Margen Operacional	0.06	0.05	0.05
	Rentabilidad Neta de Ventas	0.05	0.03	0.02
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.14	0.10	-0.07
	Rentabilidad Financiera	0.14	0.10	-0.18

Interpretaciones

- **Liquidez Corriente**

Este indicador evidencia la capacidad de la organización para satisfacer sus obligaciones de corto plazo. Transvelez S.A. posee una liquidez muy buena dado que tiene \$1.08 para cubrir cada \$1.00 de obligaciones adquiridas.

- **Endeudamiento del Activo**

Este índice permite determinar el nivel de independencia financiera que posee la empresa.

El índice es de 0.56, indicando que existe un nivel de independencia razonable frente a sus acreedores.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- **Rotación de Activo Fijo**

Se ha vendido \$2.33 por cada \$1 invertido en activos fijos. Es demasiado bajo en relación a promedio del sector, indicándonos que el monto invertido en activo fijo es excesivo en relación a las ventas que tiene la empresa.

- **Rentabilidad Neta del Activo**

Este índice nos muestra la capacidad de activo para generar utilidades, que en este caso nos indica que es de 0.06, superando el promedio del sector e indicándonos que el activo está generando utilidades.

3.4.2.1.4 Indicadores Tributarios

Tabla 35 Indicadores Tributarios Transvelez

<i>Indicador</i>	<i>Fórmula</i>	<i>2016</i>	<i>Variación</i>	<i>2015</i>
Tasa impuesto efectiva	$\frac{\text{Impuesto a la Renta Causado}}{\text{Ventas}}$	0,01	0,00	0,01
Optimización tributaria	$\frac{\text{Retenciones en la Fuente}}{\text{Total de Ingresos}}$	0,01	0,00	0,01
Impuesto definitivo	$\frac{\text{Max}(\text{IR Causado Actual}, \text{Anticipo Anterior})}{\text{Utilidad Gravable}}$	0,15	-0,02	0,17

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

Interpretación:

- **Tasa de Impuesto Efectiva**

Por cada dólar percibido por la ejecución de sus actividades operacionales, la empresa genera un impuesto causado de \$0,01 tanto en el período 2016 y 2015.

- **Optimización Tributaria**

Representa el compromiso que existe entre la organización y la obligación fiscal. Por cada dólar de ingreso obtenido por la entidad esta retuvo 1% para la administración tributaria.

- **Impuesto Definitivo**

Sirve para determinar si la entidad pagó más impuesto a la renta en el período fiscal analizado, ya que esta tiene un porcentaje determinado 22%. En el año 2016 según el indicador se pagó un impuesto a la renta del 15%, por debajo del porcentaje establecido por ley, sin embargo, se atribuye este resultado, a lo expuesto en el Artículo 37 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno “aquellas empresas que reinviertan sus utilidades en el país, podrán tener una reducción de 10 puntos porcentuales de la tarifa del Impuesto a la Renta sobre el monto reinvertido en activos productivos...”. En el 2015 también se pagó un porcentaje inferior al estipulado por ley, 17%, hubo nuevamente reinversión de utilidades.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.2 SÁNCHEZ POLO

3.4.2.2.1 Información General



Ilustración 8: Logo de la Compañía de Transportes Sánchez Polo del Ecuador C.A.

Tabla 4 Datos de Transportes de Sánchez Polo del Ecuador C.A.

Razón Social	SÁNCHEZ POLO
RUC	1791231139001
Clase de Contribuyente	Especial
Dirección	Provincia: Pichincha Cantón: Quito Calle: Av. República

NÓMINA DE ACCIONISTAS DEL AÑO 2016

IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	VALOR
1707418628	INVERSIONES SANCHEZ POLO S. A.	COLOMBIA	5.000.000,00
2100483730	TRANSPORTES SANCHEZ POLO S.A.	COLOMBIA	195.000.000,00

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

3.4.2.2.2 Descripción General de la Empresa

Es un operador logístico con 23 años de experiencia con presencia en Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú, especializado en el manejo integral de la carga

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

mediante la administración de los procesos de transporte de cada cliente y el diseño de soluciones individualizadas que garantizan la prestación de servicios con alto grado de calidad y eficiencia.

3.4.2.2.3 Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS		SANCHEZ POLO		PROM. SECTOR
		2016	2015	
LIQUIDEZ	Liquidez Corriente	1.28	1.29	0.94
	Prueba Ácida	1.28	1.29	0.86
SOLVENCIA	Endeudamiento del Activo	0.91	0.85	0.73
	Endeudamiento Patrimonial	10.52	5.70	6.51
	Endeudamiento del Activo Fijo	0.50	1.73	0.57
	Apalancamiento	11.52	6.70	7.51
	Apalancamiento Financiero	5.96	5.66	8.61
GESTIÓN	Rotación de Cartera	5.65	7.13	13.15
	Rotación de Activo Fijo	15.83	40.38	7.32
	Rotación de Ventas	2.74	3.48	1.73
	Período Medio de cobranza	64.59	51.21	32.56
	Período Medio de Pago	0.00	0.00	0.00
	Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.12	0.11	0.29
	Impacto de la Carga Financiera	0.01	0.00	0.02
RENTABILIDAD	Rentabilidad Neta del Activo	0.00	0.04	0.03
	Margen Bruto	0.08	0.12	0.28
	Margen Operacional	-0.05	0.01	0.05
	Rentabilidad Neta de Ventas	0.00	0.01	0.02
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	-1.62	0.21	-0.07
	Rentabilidad Financiera	0.01	0.29	-0.18

Interpretaciones

- **Liquidez Corriente**

Este indicador nos muestra la suficiencia de la empresa para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. La empresa posee una liquidez muy buena dado que tiene \$1.28 para cubrir cada \$1.00 de obligaciones adquiridas.

- **Endeudamiento del Activo**

Este índice permite determinar el nivel de autonomía financiera que posee la empresa.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El índice es de 0.91, indicando que existe un alto grado de dependencia en los acreedores de la empresa teniendo una estructura financiera riesgosa.

- **Rotación de Activo Fijo**

Se ha vendido \$15.83 por cada \$1 invertido en activos fijos. Es alto en relación a promedio del sector, indicándonos que el activo fijo está siendo aprovechado de manera efectiva.

- **Rentabilidad Neta del Activo**

Este índice nos demuestra la capacidad de activo para generar utilidades, que en este caso nos indica que es de 0.00, debido a que poseen un elevado número de activos que influyen en la disminución del indicador.

3.4.2.2.4 Indicadores Tributarios Sánchez Polo

Tabla 5 Indicadores Tributarios de Sánchez Polo

<i>Indicador</i>	<i>Fórmula</i>	<i>2016</i>	<i>Variación</i>	<i>2015</i>
Tasa impuesto efectiva	$\frac{\text{Impuesto a la Renta Causado}}{\text{Ventas}}$	0,01	0,00	0,01
Optimización tributaria	$\frac{\text{Retenciones en la Fuente}}{\text{Total de Ingresos}}$	0,01	0,00	0,01
Impuesto definitivo	$\frac{\text{Max}(\text{IR Causado Actual}, \text{Anticipo Anterior})}{\text{Utilidad Gravable}}$	0,34	0,09	0,22

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- **Tasa de Impuesto Efectivo**

Por cada dólar que la entidad obtuvo en sus operaciones corrientes, la empresa generó un impuesto causado de \$0,01 en ambos períodos, 2015 y 2016.

- **Optimización Tributaria**

Representa el compromiso de la organización con la obligación fiscal. Por cada dólar que la entidad generó de ingresos, se retuvo 1% para la Administración Tributaria.

- **Impuesto Efectivo**

En el año 2016, el impuesto mínimo fue de 34%, un porcentaje superior al estipulado por la Ley de Régimen Tributario Interno, por ello, concluimos que tendrá afectaciones en la liquidez corriente del año siguiente.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.3 TRANSPORT

3.4.2.3.1 Información General



Ilustración 9: Logo de Transport

Tabla 6 Datos de TRANSPORT

Razón Social	TRANSPORT		
RUC	0991074147001		
Clase de Contribuyente	Especial		
Dirección	Provincia: Guayas	Cantón: Guayaquil	Calle: Malecón 1401
NÓMINA DE ACCIONISTAS DEL AÑO 2016			
IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	VALOR
0990353778001	FARIMAR S.A.	ECUADOR	532.000,00
0990821682001	NIMARO SA	ECUADOR	572.600,00
0990500584001	PEAL S.A	ECUADOR	201600,00
0992255412001	RIDEYCA S.A.	ECUADOR	200000,00
0992661224001	SONETO C.A.	ECUADOR	200000,00
0904364320	RIEBAU CASAR HOLGER	ALEMANIA	293800,00

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

3.4.2.3.2 Descripción General de la Empresa

Esta empresa fue establecida en 1990. Actualmente una de las mayores empresas de transporte de contenedores del Ecuador. Transport realiza movimientos por sobre los 45,000 TEUs al año, y cuenta con cobertura a nivel nacional.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.3.3 Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS		TRANSPPOINT		PROM. SECTOR
		2016	2015	
LIQUIDEZ	Liquidez Corriente	1.17	0.72	0.94
	Prueba Ácida	0.70	0.44	0.86
SOLVENCIA	Endeudamiento del Activo	0.95	0.95	0.73
	Endeudamiento Patrimonial	18.88	17.84	6.51
	Endeudamiento del Activo Fijo	0.08	0.09	0.57
	Apalancamiento	19.88	18.84	7.51
	Apalancamiento Financiero	20.13	41.63	8.61
GESTIÓN	Rotación de Cartera	9.16	9.87	13.15
	Rotación de Activo Fijo	2.25	2.30	7.32
	Rotación de Ventas	1.37	1.30	1.73
	Período Medio de cobranza	39.83	36.98	32.56
	Período Medio de Pago	0.00	0.00	0.00
	Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.12	0.11	0.29
	Impacto de la Carga Financiera	0.03	0.03	0.02
RENTABILIDAD	Rentabilidad Neta del Activo	-0.06	-0.12	0.03
	Margen Bruto	0.12	0.04	0.28
	Margen Operacional	0.01	-0.07	0.05
	Rentabilidad Neta de Ventas	-0.04	-0.09	0.02
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.14	-1.65	-0.07
	Rentabilidad Financiera	-1.18	-2.21	-0.18

Interpretaciones

- **Liquidez Corriente**

Este indicador nos presenta la capacidad de la organización para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. La empresa posee una liquidez muy buena dado que tiene \$1.17 para cubrir cada \$1.00 de obligaciones adquiridas.

- **Endeudamiento del Activo**

Este índice muestra el nivel de autonomía financiera que posee la empresa.

El índice es de 0.95, indicando que existe un alto grado de dependencia en los acreedores de la empresa teniendo una estructura financiera riesgosa.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- **Rotación de Activo Fijo**

Se ha vendido \$2.25 por cada \$1 invertido en activos fijos. Es demasiado bajo en relación a promedio del sector, indicándonos que el monto invertido en activo fijo es excesivo en relación a las ventas que tiene la empresa.

- **Rentabilidad Neta del Activo**

Este índice evidencia las oportunidades de los activos para producir utilidades, que en este caso nos indica que es de -0.06, debido a que en los últimos ejercicios han registrado pérdidas.

3.4.2.3.4 Indicadores Tributarios Transpoint

Tabla 7 Indicadores Tributarios de Transpoint

<i>Indicador</i>	<i>Fórmula</i>	<i>2016</i>	<i>Variación</i>	<i>2015</i>
Tasa impuesto efectiva	$\frac{\text{Impuesto a la Renta Causado}}{\text{Ventas}}$	0	0	0
Optimización tributaria	$\frac{\text{Retenciones en la Fuente}}{\text{Total de Ingresos}}$	0,01	0,00	0,01
Impuesto definitivo	$\frac{\text{Max}(\text{IR Causado Actual, Anticipo Anterior})}{\text{Utilidad Gravable Actual}}$		0	0

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

Interpretación:

- **Tasa de Impuesto Efectiva**

La empresa durante los períodos 2015 y 2016 no generó utilidades, por consiguiente, no se produjo Impuesto a la Renta.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- **Optimización Tributaria**

Representa el compromiso de la entidad frente a la obligación fiscal.

Tanto en el 2015 como en el 2016, por cada dólar de ingreso que obtuvo la entidad, se retuvo el 1% para la Administración Tributaria.

- **Impuesto Definitivo**

La entidad no generó impuesto, ya que no se obtuvo utilidad gravable debido a los valores de retención en la fuente.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.4 GALAGANS

3.4.2.4.1 Información General



Ilustración 10: Logo de la Empresa Galagans S.A.

Tabla 8 Datos de GalaZXgans

Razón Social	GALAGANS S.A.		
RUC	0991420460001		
Clase de Contribuyente	Otros		
Dirección	Provincia: Guayas	Cantón: Guayaquil	Calle: Luis Noboa Naranjo

NÓMINA DE ACCIONISTAS DEL AÑO 2016

IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	VALOR
0992566612001	IMPEXSERVICES S.A.	ECUADOR	100,00
0500043062	GARZON JACOME LUIS GONZALO	ECUADOR	20.000,00
1713178620	GARZON NAVAS HERNAN GONZALO	ECUADOR	23.000,00
0501113351	GARZON NAVAS MARIA EUGENIA	ECUADOR	10.000,00
1710087337	GARZON NAVAS SAIDA VERONICA	ECUADOR	4.000,00
1710904192	GARZON NAVAS SANTIAGO MAURICIO	ECUADOR	22.900,00
0500102173	NAVAS NAVAS MARIA EUGENIA	ECUADOR	20.000,00

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.4.2 Descripción General de la Empresa

Esta empresa fue establecida en 1990. Actualmente una de las mayores empresas de transporte de contenedores del Ecuador. Transpoint realiza movimientos por sobre los 45,000 TEUs al año, y cuenta con cobertura a nivel nacional.

3.4.2.4.3 Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS		GALAGANS		PROM. SECTOR
		2016	2015	
LIQUIDEZ	Liquidez Corriente	0.69	0.60	0.94
	Prueba Ácida	0.69	0.60	0.86
SOLVENCIA	Endeudamiento del Activo	0.77	0.81	0.73
	Endeudamiento Patrimonial	3.29	4.38	6.51
	Endeudamiento del Activo Fijo	0.38	0.27	0.57
	Apalancamiento	4.29	5.38	7.51
	Apalancamiento Financiero	2.24	3.57	8.61
GESTIÓN	Rotación de Cartera	14.30	14.92	13.15
	Rotación de Activo Fijo	2.82	2.47	7.32
	Rotación de Ventas	1.71	1.67	1.73
	Período Medio de cobranza	25.05	23.40	32.56
	Período Medio de Pago	0.00	0.00	0.00
	Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.24	0.24	0.29
	Impacto de la Carga Financiera	0.03	0.03	0.02
RENTABILIDAD	Rentabilidad Neta del Activo	0.03	0.03	0.03
	Margen Bruto	0.29	0.34	0.28
	Margen Operacional	0.05	0.10	0.05
	Rentabilidad Neta de Ventas	0.02	0.05	0.02
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.39	0.89	-0.07
	Rentabilidad Financiera	0.15	0.45	-0.18

Interpretaciones

- **Liquidez Corriente**

Este indicador nos muestra la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. La empresa posee riesgos de iliquidez dado que tiene \$0.69 para cubrir cada \$1.00 de obligaciones adquiridas.

- **Endeudamiento del Activo**

Este índice permite determinar el nivel de autonomía financiera que posee la empresa.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El índice es de 0.77, indicando que existe dependencia en los acreedores de la empresa teniendo una estructura financiera riesgosa.

- **Rotación de Activo Fijo**

Se ha vendido \$2.82 por cada \$1 invertido en activos fijos. Es demasiado bajo en relación a promedio del sector, indicándonos que el monto invertido en activo fijo es excesivo en relación a las ventas que tiene la empresa.

- **Rentabilidad Neta del Activo**

Este índice nos muestra la capacidad de activo para generar utilidades, que en este caso nos indica que es de 0.03, igual al promedio del sector.

3.4.2.4.4 Indicadores Tributarios Galagans

<i>Indicador</i>	<i>Fórmula</i>	<i>2016</i>	<i>Variación</i>	<i>2015</i>
Tasa impuesto efectiva	$\frac{\text{Impuesto a la Renta Causado}}{\text{Ventas}}$	0,01	-0,01	0,02
Optimización tributaria	$\frac{\text{Retenciones en la Fuente}}{\text{Total de Ingresos}}$	0,01	0,00	0,01
Impuesto definitivo	$\frac{\text{Max}(\text{IR Causado Actual, Anticipo Anterior})}{\text{Utilidad Gravable Actual}}$	0,24	0,02	0,22

Tabla 9 Indicadores Tributarios de Galagans

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Interpretación:

- **Tasa de Impuesto Efectiva**

Representa la relación entre el Impuesto a la Renta Causado y el total de los Ingresos.

En el año 2015, por cada dólar de ingresos que obtuvo la empresa, generó un Impuesto a la Renta Causado de \$0,02, ocasionadas por:

- Cambios de tasas fiscales
- Incremento de Gastos no Deducibles

- **Optimización Tributaria**

Representa el compromiso entre la entidad y la administración tributaria.

Por cada dólar de ingreso que obtuvo la entidad, retuvo 1% para la Administración Tributaria en ambos períodos.

- **Impuesto Definitivo**

Indica si la entidad pagó más Impuesto a la Renta en el período fiscal analizado.

En el 2016, la entidad canceló un Impuesto a la Renta del 24%, un excedente de 2%, lo que podría generar pequeños problemas en cuanto a la liquidez corriente del siguiente año.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.2.5 TRANSDYR CÍA. LTDA.

3.4.2.5.1 Información General



Ilustración 11: Logo de la Empresa TRANSDYR CÍA LTDA.

Tabla 10 Datos de Transdyr

Razón Social	TRANSDYR CÍA LTDA.		
RUC	1791824377001		
Clase de Contribuyente	Otros		
Dirección	Provincia: Pichincha	Cantón: Quito	Intersección: Sebastián Moreno Barrio: Carcelén Alto

NÓMINA DE ACCIONISTAS DEL AÑO 2016

IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	VALOR
0602402299	CAZCO BARRIGA EDWIN RODRIGO	ECUADOR	692.136,00
1711743367	HIDALGO GUERRERO SILVIA EDITD	ECUADOR	76.904,00

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

3.4.2.5.2 Descripción General de la Empresa

TRANSDYR fue fundada en el año 2002 en la ciudad de Quito, empieza sus operaciones en las principales ciudades del País, especializado en servicios de

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Transporte, Almacenaje y distribución de carga general por carretera puerta a puerta a nivel nacional.

3.4.2.5.3 Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS		TRANSDYR		PROM. SECTOR
		2016	2015	
LIQUIDEZ	Liquidez Corriente	0.84	0.65	0.94
	Prueba Ácida	0.84	0.65	0.86
SOLVENCIA	Endeudamiento del Activo	0.48	0.47	0.73
	Endeudamiento Patrimonial	0.93	0.88	6.51
	Endeudamiento del Activo Fijo	0.63	0.62	0.57
	Apalancamiento	1.93	1.88	7.51
	Apalancamiento Financiero	1.50	1.63	8.61
GESTIÓN	Rotación de Cartera	14.31	20.53	13.15
	Rotación de Activo Fijo	1.27	1.44	7.32
	Rotación de Ventas	1.04	1.25	1.73
	Período Medio de cobranza	25.50	17.78	32.56
	Período Medio de Pago	0.00	0.00	0.00
	Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.85	0.91	0.29
	Impacto de la Carga Financiera	0.04	0.02	0.02
RENTABILIDAD	Rentabilidad Neta del Activo	0.10	0.12	0.03
	Margen Bruto	0.75	0.75	0.28
	Margen Operacional	0.17	0.14	0.05
	Rentabilidad Neta de Ventas	0.10	0.09	0.02
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.33	0.33	-0.07
	Rentabilidad Financiera	0.20	0.22	-0.18

Interpretaciones

- **Liquidez Corriente**

Este indicador evidencia la capacidad de la empresa para satisfacer las obligaciones de corto plazo. La empresa tiene \$0.84 para cubrir cada \$1.00 de obligaciones adquiridas, lo que indica que puede tener problemas de iliquidez en el corto plazo.

- **Endeudamiento del Activo**

Este índice permite resolver el nivel de independencia financiera que posee la organización.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El índice es de 0.48, indicando que la empresa tiene cierto grado de independencia financiera en relación con sus acreedores.

- **Rotación de Activo Fijo**

- Se ha vendido \$1.27 por cada \$1 invertido en activos fijos. Es demasiado bajo en relación a promedio del sector, indicándonos que el monto invertido en activo fijo es excesivo en relación a las ventas que tiene la empresa.

- **Rentabilidad Neta del Activo**

Este índice nos muestra la capacidad de activo para generar utilidades, que en este caso nos indica que es de 0.10, relacionando con el promedio del sector los activo están generando utilidades más elevadas en relación a las del sector.

3.4.2.5.1 Indicadores Tributarios Transdyr

<i>Indicador</i>	<i>Fórmula</i>	<i>2016</i>	<i>Variación</i>	<i>2015</i>
Tasa impuesto efectiva	$\frac{\text{Impuesto a la Renta Causado}}{\text{Ventas}}$	0,02	0,01	0,01
Optimización tributaria	$\frac{\text{Retenciones en la Fuente}}{\text{Total de Ingresos}}$	0,01	0,00	0,01
Impuesto definitivo	$\frac{\text{Max}(\text{IR Causado Actual}, \text{Anticipo Anterior})}{\text{Utilidad Gravable Actual}}$	0,17	-0,05	0,22

Tabla 11 Indicadores Tributarios de Transdyr

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Interpretación:

- **Tasa de Impuesto Efectiva**

Representa la relación entre el Impuesto a la Renta Causado y el total de los Ingresos.

En el año 2015, por cada dólar de ingresos que obtuvo la empresa, generó un Impuesto a la Renta Causado de \$0,02. En el período 2015-2016 hubo un incremento en esta base de determinación tributaria en 1%, ocasionadas por:

- Cambios de tasas fiscales
- Incremento de Gastos no Deducibles

- **Optimización Tributaria**

Por cada dólar que obtuvo la empresa como ingreso, se retuvo 1% para la Administración Tributaria, en ambos períodos, 2015 y 2016.

- **Impuesto Definitivo**

Según el indicador en el 2016 la entidad pagó un 17%, de Impuesto a la Renta, un porcentaje menor al estipulado por la Administración Tributaria. Sin embargo, atribuimos esto al hecho que la empresa reinvierte sus utilidades en casos indicados en el Artículo 37 de la Ley de Orgánica de Régimen Tributario Interno.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.3 Análisis Global de los Indicadores

3.4.3.1 Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS		TRANSVELEZ		SANCHEZ POLO		TRANSPPOINT		GALAGANS		TRANSDYR		PROM. ANUAL		PROM. SECTOR
		2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	
LIQUIDEZ	Liquidez Corriente	1.08	1.06	1.28	1.29	1.17	0.72	0.69	0.60	0.84	0.65	1.01	0.87	0.94
	Prueba Ácida	1.07	0.99	1.28	1.29	0.70	0.44	0.69	0.60	0.84	0.65	0.92	0.79	0.86
SOLVENCIA	Endeudamiento del Activo	0.56	0.59	0.91	0.85	0.95	0.95	0.77	0.81	0.48	0.47	0.73	0.73	0.73
	Endeudamiento Patrimonial	1.25	1.46	10.52	5.70	18.88	17.84	3.29	4.38	0.93	0.88	6.98	6.05	6.51
	Endeudamiento del Activo Fijo	0.75	0.63	0.50	1.73	0.08	0.09	0.38	0.27	0.63	0.62	0.47	0.67	0.57
	Apalancamiento	2.25	2.46	11.52	6.70	19.88	18.84	4.29	5.38	1.93	1.88	7.98	7.05	7.51
	Apalancamiento Financiero	1.85	1.90	5.96	5.66	20.13	41.63	2.24	3.57	1.50	1.63	6.34	10.88	8.61
GESTIÓN	Rotación de Cartera	16.34	19.27	5.65	7.13	9.16	9.87	14.30	14.92	14.31	20.53	11.95	14.34	13.15
	Rotación de Activo Fijo	2.33	2.09	15.83	40.38	2.25	2.30	2.82	2.47	1.27	1.44	4.90	9.74	7.32
	Rotación de Ventas	1.37	1.35	2.74	3.48	1.37	1.30	1.71	1.67	1.04	1.25	1.65	1.81	1.73
	Período Medio de cobranza	22.34	18.94	64.59	51.21	39.83	36.98	25.05	23.40	25.50	17.78	35.46	29.66	32.56
	Período Medio de Pago	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.10	0.13	0.12	0.11	0.12	0.11	0.24	0.24	0.85	0.91	0.29	0.30	0.29
	Impacto de la Carga Financiera	0.01	0.01	0.01	0.00	0.03	0.03	0.03	0.03	0.04	0.02	0.02	0.02	0.02
RENTABILIDAD	Rentabilidad Neta del Activo	0.06	0.04	0.00	0.04	-0.06	-0.12	0.03	0.03	0.10	0.12	0.03	0.02	0.03
	Margen Bruto	0.17	0.19	0.08	0.12	0.12	0.04	0.29	0.34	0.75	0.75	0.28	0.29	0.28
	Margen Operacional	0.06	0.05	-0.05	0.01	0.01	-0.07	0.05	0.10	0.17	0.14	0.05	0.05	0.05
	Rentabilidad Neta de Ventas	0.05	0.03	0.00	0.01	-0.04	-0.09	0.02	0.05	0.10	0.09	0.02	0.02	0.02
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.14	0.10	-1.62	0.21	0.14	-1.65	0.39	0.89	0.33	0.33	-0.12	-0.02	-0.07
	Rentabilidad Financiera	0.14	0.10	0.01	0.29	-1.18	-2.21	0.15	0.45	0.20	0.22	-0.14	-0.23	-0.18

Interpretación

- **Liquidez corriente**

El índice de liquidez corriente del sector nos indica que por cada \$1 de obligaciones a cumplir, las empresas tienen en promedio \$0.94 para pagarlas. El índice del sector está debajo de lo óptimo pero se observa que existe un aumento del 14% en el promedio anual del 2016.

Las empresas que poseen mayores riesgos de iliquidez son Galagans y Transdyr que han logrado presentar mejorías en el año 2016 al disminuir sus activos fijos, creando un mayor flujo de efectivo y disminución de sus pasivos.

- **Prueba ácida**

El índice de prueba ácida mide la capacidad de las empresas para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo sin contar con los inventarios que mantienen.

El índice de Transportes Sánchez Polo, Galagans y Transdyr es igual al índice de Liquidez Corriente dado que ellos brindan servicios y no existe necesidad de mantener un inventario. En el caso de Transvelez y Transpoint mantienen un inventario de repuestos para el mantenimiento de los vehículos generando una disminución significativa en relación al índice de liquidez presentado anteriormente.

- **Endeudamiento del activo**

El índice de endeudamiento del activo del sector es de 0.73, indicándonos que el sector tiene dependencia financiera en los acreedores.

Transportes Sánchez Polo y Transpoint poseen una estructura financiera bastante arriesgada dado que su índice es cercano a 1, debido al incremento de obligaciones adquiridas en la empresa de Transporte Sánchez Polo y disminución de los activos en el caso de Transpoint.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Transvelez y Transdyr son empresas que poseen un grado razonable de independencia financiera en relación a sus acreedores.

- **Endeudamiento patrimonial**

El indicador de endeudamiento patrimonial permite identificar quienes financian mayormente a la empresa (propietarios o acreedores) y cuantificar que tan comprometido está el patrimonio con los acreedores.

El índice del sector es de 6.51 considerándose elevado y nos muestra que los acreedores son quienes financian el sector.

En concordancia con el Endeudamiento del Activo Transvelez y Transdyr son quienes poseen índices razonables, mientras que Transportes Sánchez Polo, Transpoint y Galagans están financiados principalmente por los acreedores.

- **Endeudamiento del activo fijo**

El sector muestra un índice de endeudamiento del activo fijo de \$0.57 de patrimonio por cada \$1 invertido en activos fijos. Al ser menor a 1 se interpreta que la adquisición de los activos mediante financiamiento de terceros era necesario.

- **Apalancamiento**

El índice de apalancamiento nos indica el nivel de cooperación de los recursos internos sobre recursos de terceros. El sector por cada \$1 de patrimonio ha conseguido \$7.51 de activos.

Para determinar si se está produciendo un efecto palanca debemos relacionar con los índices de rentabilidad del capital invertido y el costo de los capitales prestados, donde la rentabilidad debe ser mayor para definir que se ha logrado este efecto. Al observar el indicador global de la carga financiera de 0.02 frente a la rentabilidad neta del activo de 0.03 se concluye que se está consiguiendo este efecto en el sector. Sin embargo

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

empresas como Transpoint y Sanchez Polo no han logrado conseguir este efecto en los períodos analizados.

- **Rotación de cartera**

El tiempo promedio del sector de rotación de cartera es de 13.15 veces en un año, existiendo una disminución de 2.39 veces al 2016, esto se debe a la condición económica que está atravesando el país.

- **Rotación de activo fijo**

Se mide principalmente que las ventas estén en proporción de lo invertido en los activos fijos del sector. Tenemos una rotación global de 7.32, observando una disminución 4.84 al 2016, esto se debe principalmente por adquisición de activos en Transportes Sánchez Polo y una disminución de ventas en empresas como Transpoint y Transdyr.

- **Rotación de ventas**

Este indicador mide la eficiencia de la utilización del activo total, siendo a mayor volumen de ventas con determinada inversión, mayor efectividad de la administración.

El índice del sector es de 1.73 existiendo una disminución al período 2016 de 0.16, atribuyendo a un aumento de los activos y una disminución de las ventas a algunas de las empresas.

- **Periodo promedio de cobro**

Este indicador nos muestra el tiempo en que se tarda la empresa en recuperar su cartera de corto plazo, el sector nos da un período de 33 días, existiendo un aumento al período 2016, debiéndose al aumento de cuentas por cobrar que se tardan en recuperar.

- **Impacto de carga financiera**

Este índice nos muestra el impacto de los gastos financieros en las ventas. El sector nos muestra un índice global de 0.02 manteniéndose en los 2 períodos. Siendo este relacionado con el margen operacional del sector de 0.05 las empresas pueden cubrir

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

estos gastos financieros, sin embargo las empresas Sánchez Polo y Transpoint tienen porcentajes de margen operacional menores como para cubrir estos gastos financieros.

- **Rentabilidad neta del activo**

La rentabilidad neta del activo mide la capacidad del activo para producir utilidades, el sector tiene un índice de 0.03, existiendo un aumento de 0.01 al 2016 esta variación se debe al aumento de la ganancia del período en la empresa Transvelez y una disminución de las pérdidas del ejercicio de Transpoint.

- **Margen bruto**

Este índice nos muestra la capacidad del sector para generar una utilidad bruta y para cubrir otros gastos operacionales. El índice del sector es de 0.28 lo que nos indica que se puede cubrir demás gastos operacionales de manera limitada, y en el caso de las empresas Sánchez Polo y Transpoint sus demás gastos absorberán esta rentabilidad.

- **Margen operacional**

Este indicador nos muestra la rentabilidad global del sector una vez cumplido todos los gastos incurridos, el cual es de 0.05 para el sector, Transportes Sánchez Polo y Transpoint son las que están por debajo del promedio debido a que los gastos absorbieron la rentabilidad que tenían.

- **Rentabilidad neta de ventas**

La rentabilidad neta de ventas o margen neto muestran la utilidad de la empresa por cada unidad de venta. El sector tiene una utilidad neta de 0.02, con Transdyr teniendo un 0.10 y Transpoint -0.04 al 2016, los valores negativos se debe a las pérdidas que tuvieron en los períodos analizados.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.3.2 Indicadores Tributarios

Tabla 12 Indicadores Globales Tributarios

INDICADORES TRIBUTARIOS	TRANSVELE		SANCHEZ		TRANSPORT		GALAGANS		TRANSDYR		PROM. ANUAL		PROM. SECTOR
	Z		POLO		2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	
Tasa impuesto efectiva	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01
Optimización Tributaria	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Impuesto Definitivo	0,15	0,17	0,34	0,22	0,00	0,00	0,24	0,22	0,17	0,22	0,18	0,17	0,17

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

Interpretación:

Las empresas del sector promedio por cada dólar que obtuvieron de ingresos generaron \$0,01 de Impuesto Causado.

También, el sector promedio ha retenido 1% por cada dólar de ingreso recibido para entregarlo a la Administración Tributaria.

Sin embargo, el sector en promedio ha cancelado menos impuesto de lo establecido en la ley, 22%, por incluir empresas que reinvirtieron sus utilidades en el país, y destacar que Sánchez Polo, fue la única que en período 2016 pagó más impuestos, 3%.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.3.3 Indicadores Cualitativos

Tabla 13 Indicadores Cualitativos del Sector

Nº	Actores	ValoresORI	Valores	Valores	Valores
			Adeudados SRI	Adeudados SCVS	Adeudados IESS
1	Transvelez	SI	NO	NO	NO
2	Sánchez Polo	SI	NO	NO	NO
3	Transpoint	SI	NO	NO	SI
4	Galagans	SI	NO	NO	NO
5	Transdyr	SI	NO	NO	NO

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

Características:

SI: Posee cuentas en Otros Resultados Integrales (ORI)

SI: Posee valores adeudados con el Servicio de Rentas Internas (SRI)

SI: Posee deudas con la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (SCVS)

SI: Posee obligaciones con el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.

Interpretación:

- El 100% de las empresas del Sector de Transporte Terrestre de Carga Pesada de Contenedores poseen Cuentas en Otros Resultados Integrales.
- El 100% de las empresas del Sector no tienen valores adeudados con el Servicio de Rentas Internas.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- El 100% de las empresas del Sector no poseen deudas con la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.
- El 20% de las empresas del Sector poseen obligaciones pendientes con el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.

3.4.4 Análisis de Estados de Cambios en el Patrimonio y Flujo de Efectivo del Sector

3.4.4.1 Análisis Individual de Estados de Flujo de Efectivo

3.4.4.1.1 TRANSPORTES SANCHEZ POLO

TRANSPORTES SANCHEZ POLO
ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
(Expresados en dólares estadounidenses)

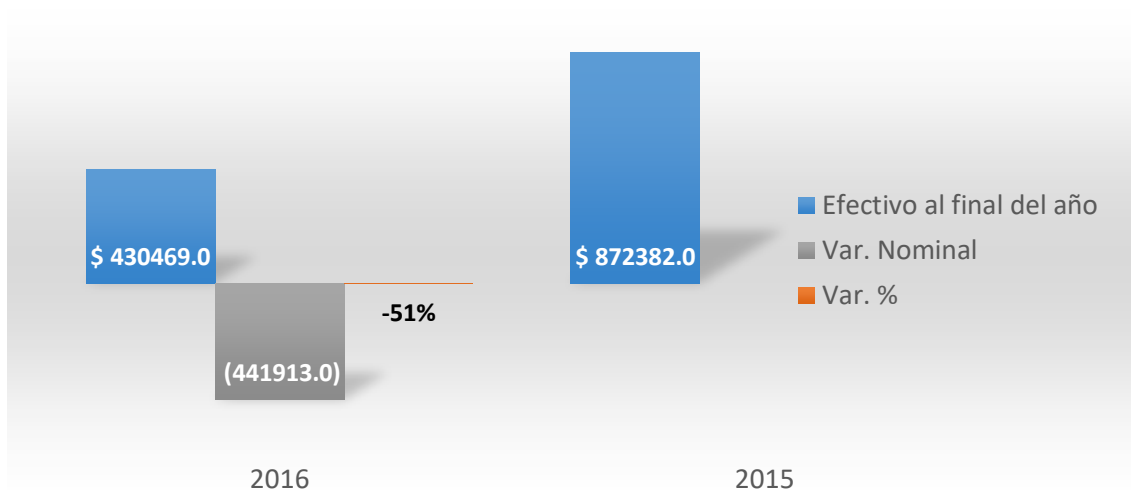
	2016	2015	Variación Nominal
Flujo de efectivo de las actividades de operación:			
Recibido de clientes	12,204,242	15,173,891	
Pagos a proveedores y empleados	(11,969,669)	(14,015,383)	
Intereses pagados	(106,259)	(58,958)	
Efectivo neto proveniente de actividades de operación	128,314	1,099,550	(971,236)
Flujo de efectivo de las actividades de inversión:			
Adquisición o Ventas de propiedades, planta y equipo	(500,371)	(168,232)	
Adquisición de Activos tangibles	(12,046)	(13,950)	
Adquisición de inversiones en asociadas	(792)	-	
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión:	(513,209)	(182,182)	(331,027)
Flujo de fondos de las actividades de financiamiento			
Incremento o disminución de obligaciones financieras	187,435	84,717	
Dividendos	(250,000)	(400,000)	
Efectivo neto proveniente de actividades de financiamiento	(62,565)	(315,283)	252,718
Incremento neto de efectivo	(447,460)	602,085	(1,049,545)
Efectivo al principio del año	877,929	270,297	
Efectivo al fin de año	\$ 430,469	\$ 872,382	(441,913)

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Interpretación:

La Variación Nominal de \$(441913) al 31 de diciembre del 2016 se debe principalmente a los pagos a proveedores, la adquisición de activos, la repartición de dividendos y disminución del efectivo recibido por los clientes. El efectivo al final del año 2016 disminuyó en un 51% en relación al 2015.



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.4.1.2 TRANSPORT S.A.

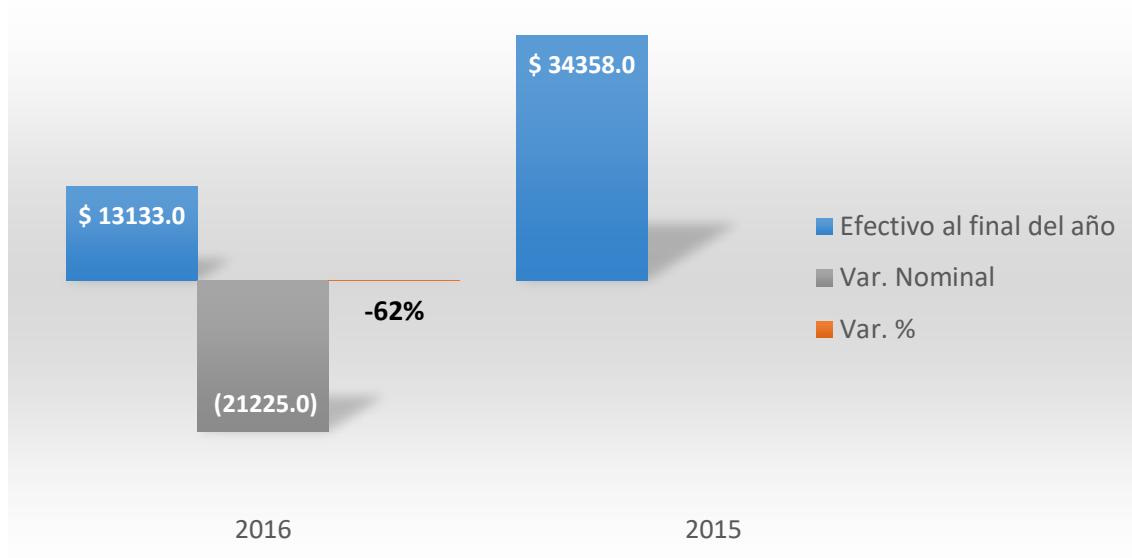
TRANSPORT S.A.			
ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO			
AÑOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015			
(Expresados en USD Dólares)			
	2016	2015	Variación Nominal
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN			
Efectivo recibido de clientes	6,650,118	7,065,783	
Efectivo Pagado a proveedores y empleados	(6,201,322)	(7,251,707)	
Intereses y comisiones bancarias pagadas	214,321	236,238	
Otros Ingresos, neto de otros gastos	70,608	265,988	
EFFECTIVO NETO PROVENIENTE DE LAS ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	733,725	316,302	417,423
ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Adquisición de propiedades y equipos	(664,045)	(282,218)	
Ventas de propiedades y equipos	4,482	54,080	
EFFECTIVO NETO USADO EN LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(659,563)	(228,138)	(431,425)
ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO:			
Aumento de capital social	7,379		
Pagos de jubilación patronal y bonificación por desahucio	(5,319)	(17,847)	
Obligaciones con Instituciones Financieras, relacionados, accionistas y t	(97,447)	(50,378)	
EFFECTIVO NETO USADO EN LAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	(95,387)	(68,225)	(27,162)
AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL E FECTIVO YEQUIVALENTES AL EFECTIVO	(21,225)	19,939	
Saldo del efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del año	34,358	14,419	
SALDO DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL AÑO	\$ 13,133	\$ 34,358	(21,225)

Interpretación:

La Variación Nominal de \$(21,225) al 31 de diciembre del 2016 se debe principalmente a la adquisición de activos, pago de obligaciones financiera y disminución del efectivo recibido por los clientes. El efectivo al final del año 2016 disminuyó en un 62% en relación al 2015.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



3.4.4.1.3 GALAGANS

GALAGANS S.A.
ESTADOS DE FLUJO DE EFECTIVO
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
 (Expresados en dólares estadounidenses)

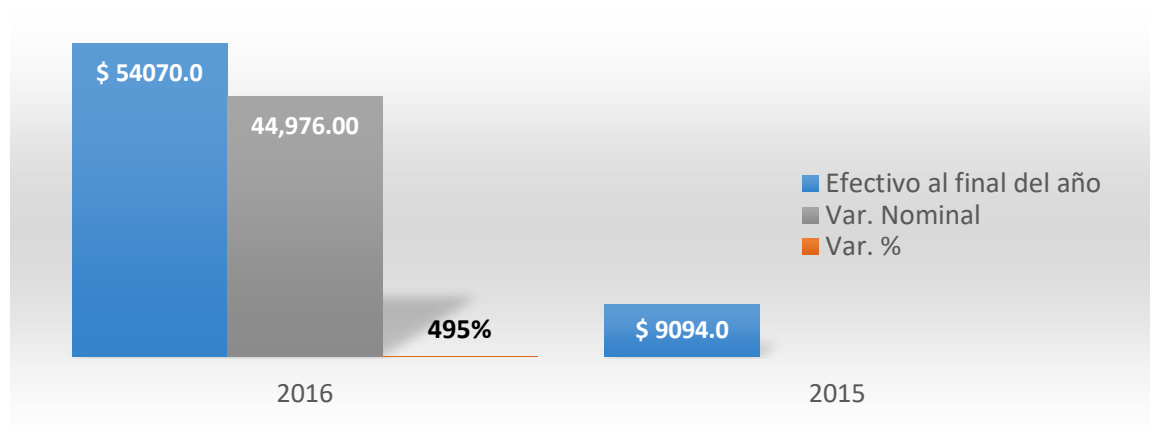
	2016	2015	Variación Nominal
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN			
Utilidad Neta	47,341.00	124,768.00	
Ajustes por partidas distintas al efectivo			
Depreciación	241,309.00	248,260.00	
Ajustes por gastos en provisiones	12,073.00		
Otros ajustes por partidas distintas al efectivo	2,192.00	-12,673.00	
Cambios netos en activos y pasivos			
Aumento en cuentas por cobrar	-67,250.00	-22,542.00	
Disminución (aumento) en gastos pagados por anticipado	39,808.00	-4,008.00	
Disminución en activos por impuestos corrientes	1,718.00	42,561.00	
Aumento (disminución) en cuentas por pagar	44,406.00	-23,030.00	
(Disminución) aumento en pasivo por impuestos corrientes	-15,727.00	63.00	
(Disminución) aumento en pasivos acumulados	-16,420.00	4,876.00	
(Disminución) aumento en obligaciones por beneficios definidos	-4,462.00	10,870.00	
Efectivo Neto Provenientes de actividades de operación	284,988.00	369,145.00	-84,157.00
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Adquisiciones de vehículos y equipo	-127,787.00	0.00	
Venta de Activo Fijo	1,674.00	0.00	
Efectivo Neto utilizado en Actividades de Inversión	-126,113.00	0.00	-126,113.00
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
Obligaciones Financieras a Corto Plazo	-19,762.00	9,700.00	
Obligaciones Financieras a Largo Plazo	-94,023.00	-237,274.00	
Documentos por Pagar a Largo Plazo	-114.00	-82,103.00	
Pago de Dividendos	0.00	-50,439.00	
Efectivo Neto utilizado en actividades de Financiación	-113,899.00	-360,116.00	246,217.00
Aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	44,976.00	9,029.00	
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del año	9,094.00	65.00	
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del año	\$ 54,070	\$ 9,094	44,976.00

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Interpretación:

La Variación Nominal de \$44,976 al 31 de diciembre del 2016 se debe principalmente a la adquisición de equipos y vehículos y una disminución del pago en obligaciones financieras a largo plazo. El efectivo al final del año 2016 aumento un 495% en relación a 2015.



ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

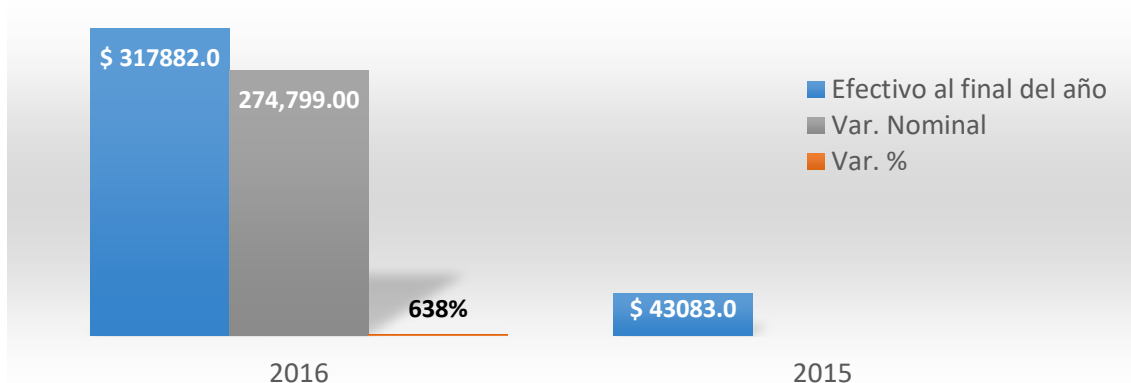
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.4.1.4 TRANSDYR

TRANSDYR CÍA. LTDA.			
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Por el Año Terminado el 31 de Diciembre del 2016			
(Expresados en dólares estadounidenses)			
	2016	2015	Variación Nominal
Flujos de Caja por Actividades de Operación:			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	3,881,103.00	3,726,720.00	
Pagos a Proveedores por el suministro de bienes y servicios	-2,996,653.00	-2,296,023.00	
Impuesto a las Ganancias Pagadas	-35,488.00	-37,249.00	
Pagos a y por cuenta de los empleados	-68,838.00	-896,894.00	
Efectivo neto (utilizado en) actividades de operación	780,124.00	496,554.00	283,570.00
Flujo de Caja por Actividades de Inversión:			
Importes procedentes Venta Propiedades, planta y equipo	26,004.00	364,810.00	
Adquisiciones de propiedad, planta y equipo	-697,498.00	-553,849.00	
Efectivo neto (utilizado en) actividades de inversión	-671,494.00	-189,039.00	-482,455.00
Flujo de Caja por Actividades de Financiamiento:			
Financiación por Préstamo a Largo Plazo	570,000.00	73,360.00	
Otras entradas y salidas de efectivo	-141,887.00	0.00	
Dividendos Pagados	-100,000.00	0.00	
Financiación por Préstamo a Largo Plazo	-161,944.00	-356,439.00	
Efectivo neto (utilizado en) actividades de financiamiento	166,169.00	-283,079.00	449,248.00
Incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo	274,799.00	24,436.00	250,363.00
Efectivo y equivalente de efectivo al inicio del año	43,083.00	18,647.00	
Efectivo y equivalente de efectivo al final del año	\$ 317,882	\$ 43,083	274,799.00

Interpretación:

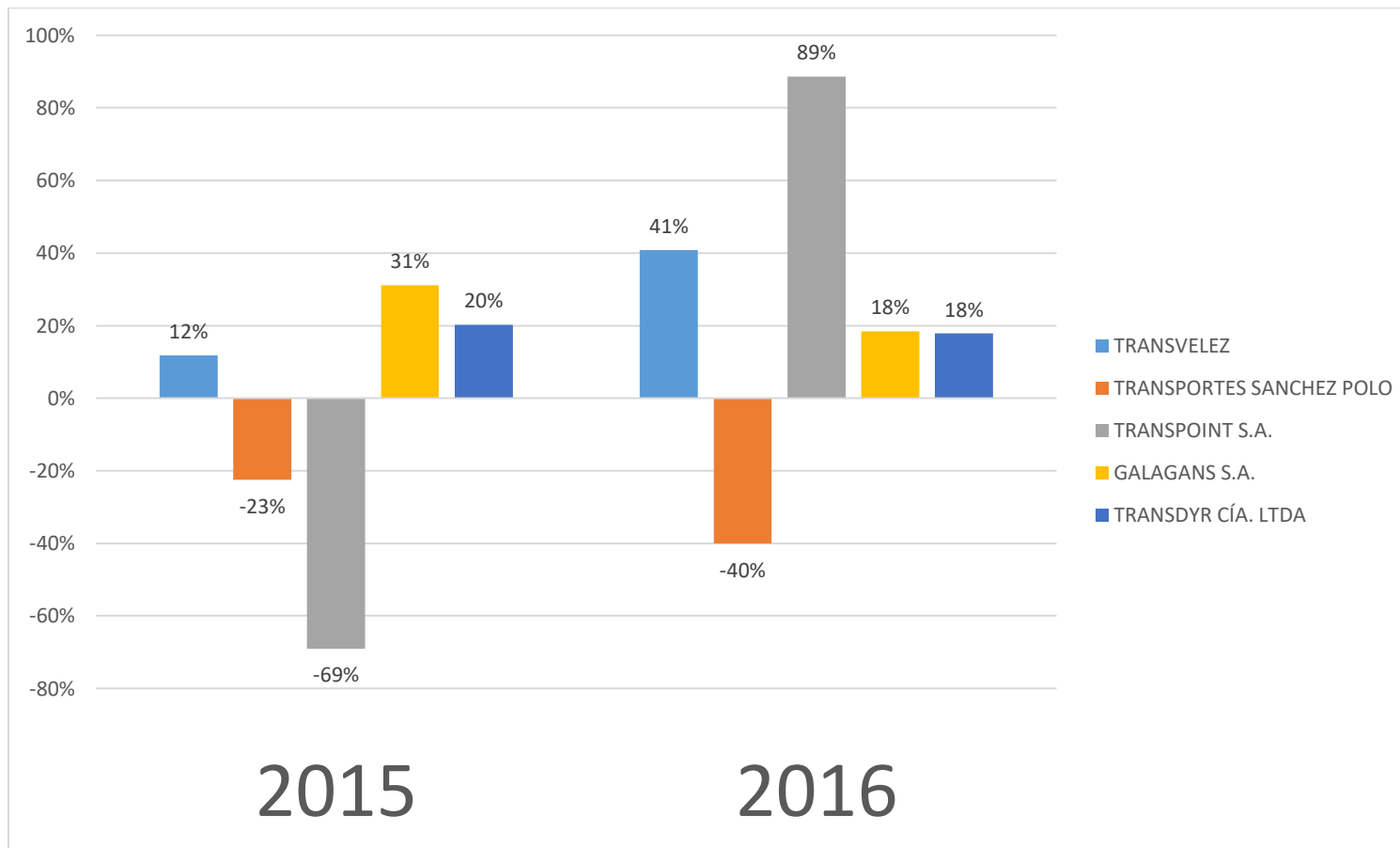
La Variación Nominal de \$274,799 al 31 de diciembre del 2016 se debe principalmente a la adquisición de financiamiento a largo plazo y el cobro a clientes. El efectivo al final del año 2016 aumento un 638% en relación a 2015.



ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.4.4.2 Análisis Individual de Cambios en el Patrimonio del Sector



ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

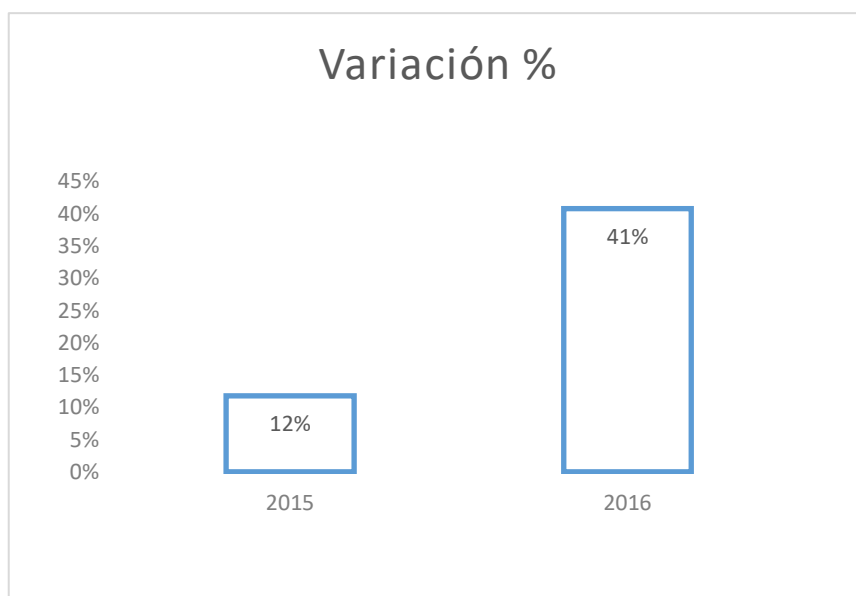
3.4.4.2.1 TRANSVELEZ

TRANSVELEZ
ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
(Expresados en dólares estadounidenses)

Cuentas	Capital Social	Aportes Accionistas Futuras Capitalizaciones	Reserva Legal	Ganancias Acumuladas	Ganancia Neta del Ejercicio	Ganancias (Pérdidas) Actuariales Acumuladas	Total Patrimonio	Var. %
Saldos al 31 de Diciembre de 2014	\$ 112,844.00	\$ 1,557,330.00	\$ 13,234.33	\$ 25,982.84	\$ 239,192.60	-	\$ 1,948,583.77	
Cambios del año en el Patrimonio								
Transferencias Ganancia del 2014	-	-	-	\$ 239,192.60	\$ -239,192.60	-	\$ -	
Aumento de Capital Social	\$ 215,273.00	-	-	\$ -215,273.00	-	-	\$ -	
Ajuste de Reserva Legal	-	-	\$ 23,919.26	\$ -23,919.26	-	-	\$ -	
Ganancia Neta del Período	-	-	-	-	\$ 225,191.44	-	\$ 225,191.44	
Otros Resultados Integrales	-	-	-	-	-	\$ 3,836.43	\$ 3,836.43	
Saldos al 31 de Diciembre de 2015	\$ 328,117.00	\$ 1,557,330.00	\$ 37,153.59	\$ 25,983.18	\$ 225,191.44	\$ 3,836.43	\$ 2,177,611.64	12%
Cambios del año en el Patrimonio								
Transferencias Ganancia del 2015	-	-	-	\$ 225,191.44	\$ -225,191.44	-	\$ -	
Aumento de Capital Social	\$ 202,672.00	-	-	\$ -202,672.00	-	-	\$ -	
Ajuste de Reserva Legal	-	-	\$ 22,519.14	\$ -22,519.14	-	-	\$ -	
Aportes Futuras Capitalizaciones	-	\$ 474,862.85	-	-	-	-	\$ 474,862.85	
Ajuste por Sustitutiva de Imp. Renta del 2014 y 2015	-	-	-	\$ -25,734.82	-	-	\$ -25,734.82	
Ganancia Neta del Período	-	-	-	-	\$ 438,376.93	-	\$ 438,376.93	
Saldos al 31 de Diciembre de 2016	\$ 530,789.00	\$ 2,032,192.85	\$ 59,672.73	\$ 248.66	\$ 438,376.93	\$ 3,836.43	\$ 3,065,116.60	41%

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



Interpretación:

En el 2015 se produce un incremento del 12% debido a:

- La ganancia neta del período.
- Ganancias actuariales acumuladas.

En el 2016 existe un incremento del 41%, principalmente por:

- Aportes de los accionistas
- Ganancia neta del período

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

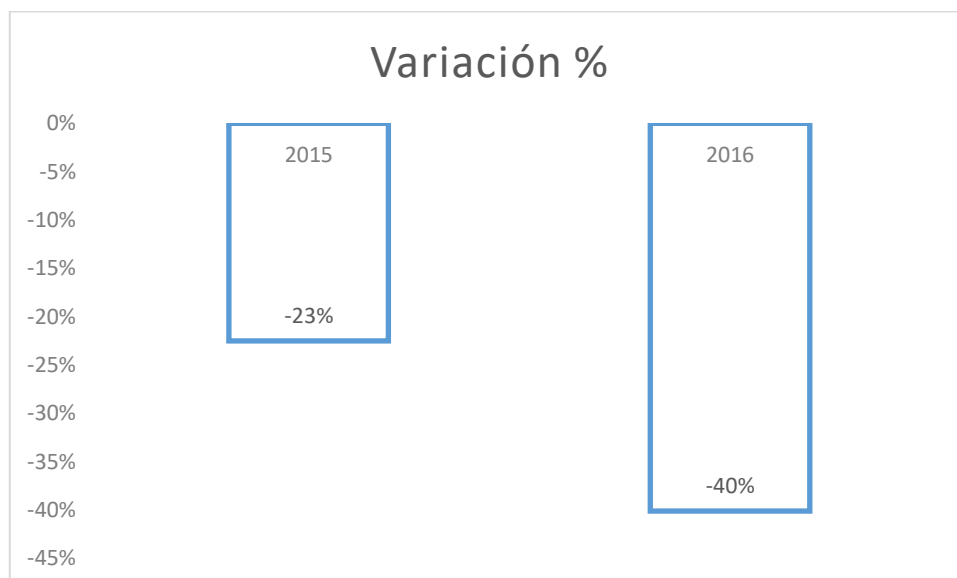
3.4.4.2 TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO

TRANSPORTES SANCHEZ POLO
ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
(Expresados en dólares estadounidenses)

	Capital	Reserva Legal	Resultados		Reserva Capital	Utilidades Distribuibles	Total	Variación %
			Acumulados por Adopción de NIIFS					
Saldos al 1 de enero del 2015:	\$ 51,600.00	\$ 25,800.00	\$ 21,932.00	\$ 46,276.00	\$ 724,259.00	\$ 869,867.00		
Ajustes por enmienda a la NIC 19	-				\$ -24,108.00	\$ -24,108.00		
Saldos al 1 de enero del 2015 restablecido	\$ 51,600.00	\$ 25,800.00	\$ 21,932.00	\$ 46,276.00	\$ 700,151.00	\$ 845,759.00		
Otros Resultados Integrales	-				\$ 21,570.00	\$ 21,570.00		
Dividendos	-				\$ -400,000.00	\$ -400,000.00		
Resultado Integral del año	-				\$ 187,757.00	\$ 187,757.00		
Saldo al 31 de diciembre del 2015	\$ 51,600.00	\$ 25,800.00	\$ 21,932.00	\$ 46,276.00	\$ 509,478.00	\$ 655,086.00	-23%	
Aumento de Capital	\$ 148,400.00				\$ -148,400.00	\$ -		
Dividendos	-				\$ -250,000.00	\$ -250,000.00		
Otros Resultados Integrales	-				\$ -17,990.00	\$ -17,990.00		
Resultado Integral del año	-				\$ 5,284.00	\$ 5,284.00		
Saldos al 31 de diciembre del 2016	\$ 200,000.00	\$ 25,800.00	\$ 21,932.00	\$ 46,276.00	\$ 98,372.00	\$ 392,380.00	-40%	

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



Interpretación:

En el 2015 se produce una disminución del 23%, esto producido por:

- Repartición de dividendos a los accionistas

En el 2016 existe una disminución del 40%, principalmente por:

- Repartición de dividendos a los accionistas

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

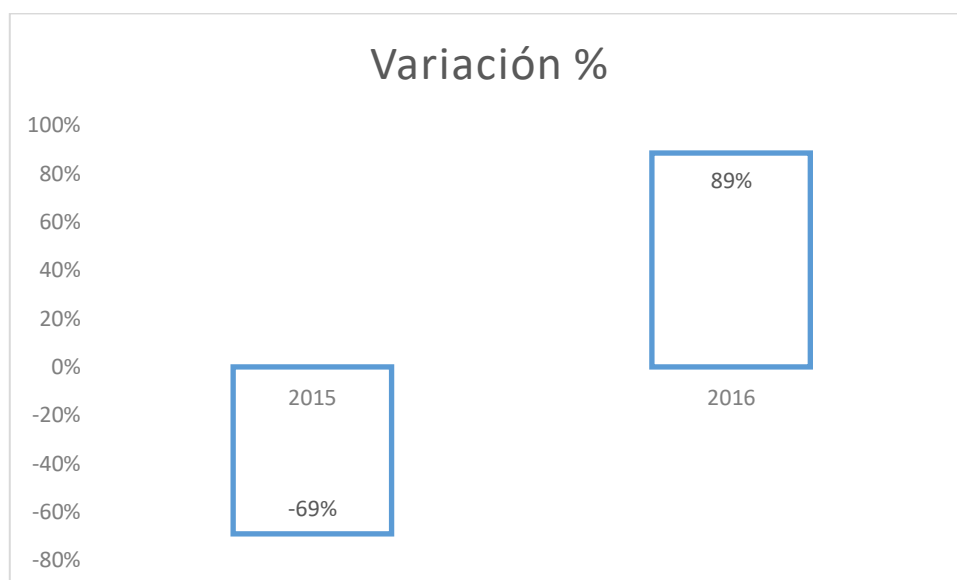
3.4.4.2.3 TRANSPORT S.A.

TRANSPORT S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
AÑOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
(Expresados en USD Dólares)

Cuentas	Capital Social	Reserva Legal	Otros Resultados Integrales	Adopción NIIF por primera vez	Resultados Acumulados	Total	Var.%
Saldo al 1 de enero de 2015	\$ 1,600,000.00	\$ 77,552.00		\$ 3,464.00	\$ -773,947.00	\$ 907,069.00	
Ajuste por cambio en política contable por aplicación de -					\$ -7,998.00	\$ -7,998.00	
Pérdida del Ejercicio					\$ -618,685.00	\$ -618,685.00	
Saldo al 31 de diciembre del 2015	\$ 1,600,000.00	\$ 77,552.00	\$ -	\$ 3,464.00	\$ -1,400,630.00	\$ 280,386.00	-69%
Pérdida del Ejercicio					\$ -294,006.00	\$ -294,006.00	
Aumento de capital social	\$ 400,000.00					\$ 400,000.00	
Deterioro de otras cuentas por cobrar					\$ -71,019.00	\$ -71,019.00	
Bajas de propiedades, maquinarias y equipos					\$ -31,689.00	\$ -31,689.00	
Pérdidas actuariales			\$ -35,252.00			\$ -35,252.00	
Saldo al 31 de diciembre del 2016	\$ 2,000,000.00	\$ 77,552.00	\$ -35,252.00	\$ 3,464.00	\$ -1,797,344.00	\$ 528,806.00	89%

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



Interpretación:

En el 2015 se produce una disminución del 69%, esto producido por:

- Pérdidas del ejercicio

En el 2016 existe un aumento del 89% en relación al 2016, se debe a:

- Aumento de capital social

Sin embargo se debe recalcar que en el año 2016 existen montos significativos de pérdidas del ejercicio, como una cantidad representativa de baja de inventarios y cuentas por cobrar.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

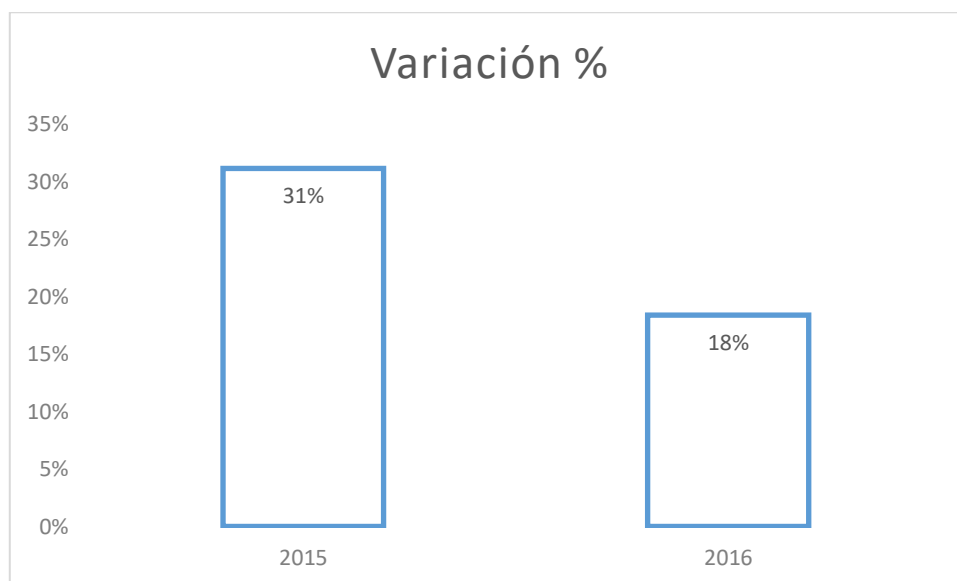
3.4.4.2.4 GALAGAN

GALAGANS S.A.
ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
 (Expresados en dólares estadounidenses)

Cuentas	Capital Social	Aporte para futuras	Reserva Legal	Resultados Acumulados		Otros Resultados Integrales		Total	Var.%
				Ganancias Acumuladas	Adopción NIIF por primera vez	Resultados del Ejercicio	Pérdidas actuariales		
Saldo al 31 de Diciembre del 2014	\$ 1,000.00	\$ 7,400.00	\$ 52,637.00	\$ 53,457.00	\$ 37,307.00	\$ 93,719.00	\$ -35,708.00	\$ 209,812.00	
Más (Menos) transacciones durante el año								\$ -	
Traspaso del resultado				\$ 93,719.00		\$ -93,719.00		\$ -	
Aumento de capital	\$ 99,000.00	\$ -7,400.00		\$ -91,600.00				\$ -	
Pago de dividendos				\$ -50,439.00				\$ -50,439.00	
Utilidad del Ejercicio						\$ 124,768.00		\$ 124,768.00	
Reconocimiento pérdidas actuariales							\$ -8,940.00	\$ -8,940.00	
Apropiación de Reserva Legal			\$ 12,477.00			\$ -12,477.00		\$ -	
Saldo al 31 de Diciembre del 2015	\$ 100,000.00	\$ -	\$ 65,114.00	\$ 5,137.00	\$ 37,307.00	\$ 112,291.00	\$ -44,648.00	\$ 275,201.00	31%
Más (Menos) transacciones durante el año									
Traspaso del resultado				\$ 112,291.00		\$ -112,291.00		\$ -	
Utilidad del Ejercicio						\$ 47,341.00		\$ 47,341.00	
Reconocimiento pérdidas actuariales							\$ 3,221.00	\$ 3,221.00	
Apropiación de Reserva Legal			\$ 6,676.00			\$ -6,676.00		\$ -	
Saldo al 31 de Diciembre del 2016	\$ 100,000.00	\$ -	\$ 71,790.00	\$ 117,428.00	\$ 37,307.00	\$ 40,665.00	\$ -41,427.00	\$ 325,763.00	18%

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



Interpretación:

En el 2015 se produce un aumento del 31%, esto producido por:

- Utilidad del Ejercicio.

En el 2016 existe un aumento del 18% en relación al 2016, se debe a:

- Utilidad del Ejercicio.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

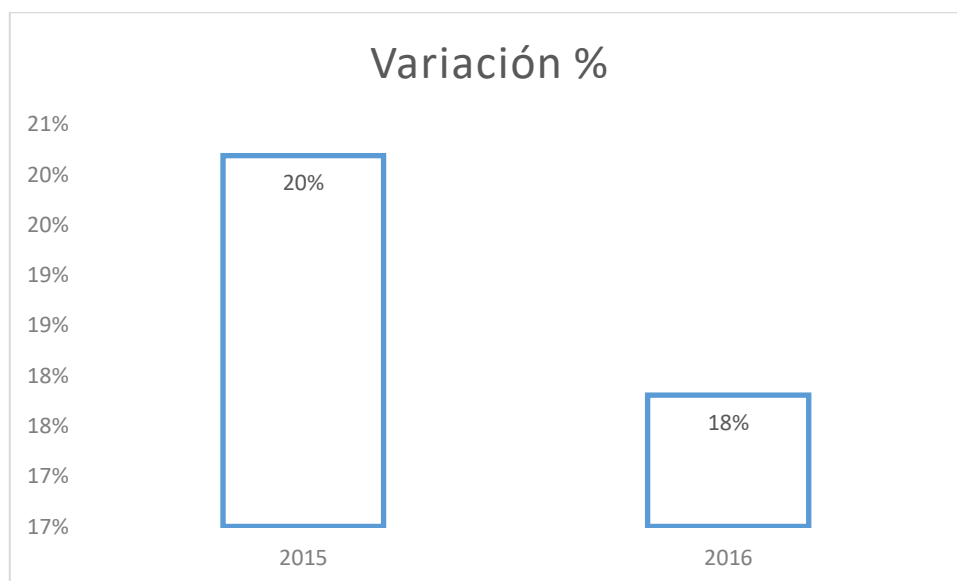
3.4.4.2.5 TRANSDYR CIA. LTDA.

TRANSDYR CÍA. LTDA
ESTADOS DE CAMBIO EN EL PATRIMONIO DE LOS SOCIOS
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2016 Y 2015
Expresados en U.S. Dólares

Cuentas	Capital Social	Reserva Legal	Aportaciones Futuras Capitalizaciones	Superávit Reevaluación	Resultados Acumulados	Resultados del Ejercicio	Total	Var.%
Saldo al 31 de diciembre 2014	\$ 325,400.00	\$ 30,739.00	\$ 243,636.00	\$ 413,261.00	\$ 202,575.00	\$ 130,112.00	\$ 1,345,723.00	
Transf. De Resultados a Cuentas Patrimoniales					\$ 130,113.00		\$ 130,113.00	
Ganancia o Pérdida del Ejercicio						\$ 354,590.00	\$ 354,590.00	
Reserva por Valuación de Activos Intangibles				\$ -90,917.00			\$ -90,917.00	
Otros cambios				\$ 8,028.00		\$ -130,112.00	\$ -122,084.00	
Saldo 31 diciembre de 2015 (NIIF)	\$ 325,400.00	\$ 30,739.00	\$ 243,636.00	\$ 330,372.00	\$ 332,688.00	\$ 354,590.00	\$ 1,617,425.00	20%
Transf. De Resultados a Cuentas Patrimoniales	\$ 243,636.00		\$ -243,636.00		\$ 354,590.00	\$ -354,590.00	\$ -	
Dividendos					\$ -100,000.00		\$ -100,000.00	
Ganancia o Pérdida del Ejercicio						\$ 385,226.00	\$ 385,226.00	
Reserva por Valuación de Activos Intangibles							\$ -	
Otros cambios				\$ 2,807.00		\$ -	\$ 2,807.00	
Saldo al 31 de Diciembre de 2016	\$ 569,036.00	\$ 30,739.00	\$ -	\$ 333,179.00	\$ 587,278.00	\$ 385,226.00	\$ 1,905,458.00	18%

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA



Interpretación:

En el 2015 se produce un aumento del 20%, esto producido por:

- Utilidad del Ejercicio.

En el 2016 existe un aumento del 18% en relación al 2016, se debe a:

- Utilidad del Ejercicio.

Este porcentaje a pesar de que la Utilidad del 2016 es mayor a la del año 2015, se ve disminuida por la repartición de dividendos a los accionistas.

CAPÍTULO 4. METODOLOGÍA DE AUDITORÍA

4.1 Análisis de normas contables y su aplicación.

En este capítulo se tratará las normas contables y su aplicabilidad en el sector de Transportes Terrestre de Carga Pesada, mediante la resolución de un caso práctico, que enmarcada en la actividad operacional de las empresas estudiadas, se resaltarán los efectos contables y tributarios de los diferentes métodos a ser aplicados.

4.1.1 NIC 16: Propiedades, Planta y Equipo

Según NIC 16, para que un elemento de Propiedad, Planta y equipo se reconozca como activo debe:

- ✚ Generar beneficios económicos futuros derivados del mismo; y
- ✚ Poder medirse el costo del elemento con fiabilidad.

Un elemento de Propiedad, Planta y Equipo, que cumpla las condiciones para ser reconocido como un activo, se medirá inicialmente al costo, el cual comprende:

1. Su precio de adquisición.
2. Todos los costos directamente atribuibles a la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la gerencia.
3. La estimación inicial de costos de desmantelamiento.

También la medición posterior al reconocimiento del costo de los elementos de Propiedad, Planta y Equipo, y para ello se podrá hacer uso del:

- Modelo del costo
- Modelo de la revaluación

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Además los métodos de depreciación que pueden distribuir el importe depreciable de un activo de forma sistemática a lo largo de su vida útil. Entre los cuales se incluye:

- Método Lineal
- Método de Unidades de Producción

Por otro lado, otro aspecto en el que nos enfocaremos será el reconocimiento de ingresos de acuerdo:

- Norma Internacional de Contabilidad “NIC 18”
- Normas Internacional de Información Financiera “NIIF 15”

Reconocimiento y valoración de la pérdida por deterioro del valor de un Activo.

A continuación, presentamos el caso práctico para el reconocimiento inicial de Propiedad, Planta y Equipo referentes al giro del negocio de la empresa.

Caso Práctico

El 05 de Enero de 2017 la empresa de transporte de carga pesada evaluó la necesidad de importar un cabezal modelo Serie 500 (\$88.854,10) y una plataforma (\$10.000), marca HINO, con las siguientes características:

Tabla 14 Datos del Cabezal

	Motor
Modelo	P11C-VT
Transmisión	Manual Modelo Hino (M009)
Cilindraje	10.520 cc
Potencia Máxima	350 HP
Torque Máximo	130 KgM @1500 Rpm
Tipo	Diesel Turbo Intercooler
Sistema de Inyección	Electrónica en riel común
Norma de Emisiones	EURO 3
Relación Compresión	17.5

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 15 Capacidades del Cabezal

Capacidades	
Capacidad de Carga Eje Delantero	7.300 Kg.
Capacidad de Carga Eje Posterior	11.500 Kg.
Peso Bruto Vehicular Combinado	40.000 Kg.
Peso Vacío	6.245 Kg.
Capacidad de Arrastre	33.755 Kg.
Neumáticos	295/80R 22,5

Tabla 16 Dimensiones del Cabezal

Dimensiones	
Embrague	Monodisco Seco
Velocidades	9 + reversa
Frenos de Servicio	100% Aire
Frenos Sistema de Control	ABS (Control electrónico)
Frenos de Estacionamiento y Emergencia	De recorte sobre eje posterior
Frenos de Motor	Electro neumático de restricción al escape

El proveedor seleccionado fue la casa matriz de HINO MAVESA ubicada en Estados Unidos y la compra fue realizada de acuerdo a términos FOB (Libre a Bordo), por lo cual el comprador canceló por los gastos generados por Transporte y Seguro, siendo las condiciones de adquisición de la siguiente forma:

Tabla 17 Datos de la Transacción

Costo del cabezal y plataforma	\$ 98,854.10
Flete (precios referenciales indagaciones)	\$ 5,939.40
Seguro (precios referenciales)	\$ 3,959.60
Término de negociación (FOB es uno de los incoterms solo aplicado para el transporte vía marítima)	FOB (Libre a Bordo)
Condiciones de pago	Pago en su totalidad previo al envío
Puerto de partida	Miami, Florida
Puerto de llegada	Guayaquil, Ecuador

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Para realizar la compra del cabezal y la plataforma, la empresa solicitó un préstamo a Banco Pichincha. El 13 de enero del 2017, se realizó el acuerdo de la compra y se canceló el 15 del mismo mes, a través de transferencia bancaria. Los activos ingresaron a la empresa el 8 de Febrero del mismo año. El proveedor embarcó el activo el 17 de enero y llegó al puerto de Guayaquil 5 de Febrero.

Se realizó matriculación del cabezal para ponerlo en marcha con la mayor brevedad posible valorados en ya estando listo para ser utilizado el 14 de Febrero.

Tabla 18 Análisis antes de contabilizar

Cálculo de Impuestos y Precio Venta Público	
Adquisición (Cabezal Plataforma)	\$ 98,854.10
Flete y seguro de importación	\$ 9,899.00
FOB (Cubre costo, flete y seguro)	\$ 108,753.10
5% Ad. Valorem (arancel)	\$ 5,437.65
0,5% Fodinfra	\$ 543.77
45% Salvaguarda	\$ 48,938.89
14% IVA	\$ 22,990.40
Valor Total de Importación (Incluye aranceles e impuestos)	\$ 186,663.81

Para conocer el valor que debe ser registrado a Propiedad, Planta y Equipo, debemos realizar la medición inicial de acuerdo a los lineamientos establecidos en la NIC 16.

Tabla 19 Medición Inicial del Activo

Medición Inicial del Activo	
Valor Total de Importación (Incluye aranceles e impuestos)	\$ 186,663.81
5% ISD	\$ 5,437.65
Agente de aduanas	\$ 200.00
Transporte Local Interno a Planta de producción	\$ 500.00
Trámites de Funcionamiento	\$ 297.96
Costo Total	\$ 193,099.43

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Contabilización

Tabla 20 Contabilización de PPE

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
13/01/2018	-1- <u>Efectivo y equivalentes al efectivo</u>		\$ 193,099.43	
	Banco			\$ 193,099.43
	<u>Préstamos bancarios</u>			
	Ref. Préstamo bancario a L/P			
17/01/2017	-2- <u>Importación en tránsito</u>		\$ 114,190.75	
	Tracto camión	\$ 108,753.10		
	ISD 5%	\$ 5,437.65		
	<u>Efectivo y equivalentes al efectivo</u>			\$ 114,190.75
	Bancos			
	Ref. Compra de Camión			
07/02/2017	-3- <u>Costo de Importación</u>		\$ 78,610.72	
	Agente de aduanas	\$ 200.00		
	5% Ad. Valorem (arancel)	\$ 5,437.65		
	0,5% Fodinfra	\$ 543.77		
	45% Salvaguarda	\$ 48,938.89		
	IVA Pagado	\$ 22,990.40		
	Transporte local	\$ 500.00		
	<u>Efectivo y equivalentes al efectivo</u>			\$ 78,610.72
	Bancos			
	Ref. Registro de aranceles e impuestos de importación			
	-4- <u>Propiedad, planta y equipo</u>		\$ 192,801.47	
	Tracto camión	\$ 192,801.47		
	<u>Importación en Tránsito</u>			\$ 114,190.75
	<u>Costos de Importación</u>			\$ 78,610.72
	Ref. Activación de partida contable			
09/02/2017	-5- <u>Costo trámites de funcionamiento</u>		\$ 297.96	
	Matrícula Vehículo	\$ 167.96		
	Consenjo Provincial	\$ 30.00		
	Permiso de Operación	\$ 100.00		
	<u>Bancos</u>			\$ 297.96
	Ref. Costos por trámites de funcionamiento			
	-6- <u>Propiedad, planta y equipo</u>		\$ 297.96	
	Tracto camión	\$ 297.96		
	<u>Costo trámites de funcionamiento</u>			\$ 297.96
	Ref. capitalización de costos			

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El segundo registro corresponde a una cuenta auxiliar que se utilizó para tener evidencia material de que a partir de ese día se realizó el pago para la adquisición de los activos fijos (plataforma y cabezal), por ello, debitamos a importaciones en tránsito, cuenta auxiliar, la cual será reversada, una vez que lleguen los activos a la empresa.

El tercer asiento contable evidencia los costos incurridos por los aranceles e impuestos de importación, los mismos que constituirán costos atribuibles para el reconocimiento inicial de los activos.

El cuarto registro se refiere a la llegada de los activos a la empresa, y se realiza la reversión de la cuenta auxiliar, Importaciones en Tránsito, y se debita la cuenta de Propiedades, Planta y Equipo.

Los últimos asientos contables, representa el costo de trámites de funcionamiento, lo cual constituirá un costo atribuible de propiedades, plantas y equipos, ya que son costos que se incurren para poner en funcionamiento el activo.

Tabla 21 Registro del Seguro de Tracto camión

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
09/02/2017	-7-			
	<u>Activos pagados por anticipado</u>		\$ 18,778.38	
	Seguros	\$ 18,778.38		
	<u>Gastos Operativos</u>		\$ 3,098.03	
	IVA pagado	\$ 2,343.90		
	SCVS	\$ 657.24		
	Seguro Campesino 0.5%	\$ 93.89		
	Derecho de Emisión	\$ 3.00		
	<u>Bancos</u>			\$ 21,857.63
	<u>RFIR</u>			\$ 18.78
	Ref. Seguro de Tracto camión			

El asiento contable 7, se refiere al seguro del tracto camión y todos sus costos asociados.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

4.1.1.1 Depreciación

Al final del año se realiza el cálculo de la depreciación por los meses y días en los que ha sido usado el activo, en este caso aplicaremos el método de línea recta, comparado con el método de unidades producidas.

Para realizar una valoración adecuada de la depreciación se considera el valor en libros del activo que se va a depreciar, el valor residual, y la mejor estimación de la vida útil.

Para los camiones pesados el valor residual estará basado en los valores de chatarrización establecidos por las empresas que realizan este servicio, las cuales son Andec y Adelca.

Tabla 22 Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares

Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares			
Rango de años	TRANSPORTE PESADO		
	Pesado (Camión, desde 3,6 ton a 10 ton.)	Pesado (Camión, más de 10 ton hasta 26 ton)	Pesado (Camión o tractocamión más de 26 ton)
Desde 30	\$ 12,755.00	\$ 17,118.00	\$ 28,530.00
De 25 a 29	\$ 11,596.00	\$ 15,406.00	\$ 25,677.00
De 20 a 24	\$ 10,542.00	\$ 13,866.00	\$ 23,110.00
De 15 a 19	\$ 9,583.00	\$ 12,479.00	\$ 20,799.00
De 10 a 14	\$ 8,712.00	\$ 11,231.00	\$ 18,719.00

Tabla 23 Método de Unidades de Producción

Determinación de la depreciación al 31/12/2017			
Costo	\$ 193,099.43	Valor residual	\$ 28,530.00
Importe depreciable	\$ 164,569.43		
Vida Útil	1500000	km	
Depreciación		#	Total
Anual	\$ 9,218.52	0	\$ -
Mensual	\$ 768.21	10	\$ 7,682.10
Diaria	\$ 2.10	18	\$ 37.88
Total depreciación			\$ 7,719.99

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 24 Método de Línea Recta

Determinación de la depreciación al 31/12/2017				
Costo Neto	\$ 193,099.43	Valor residual	\$ 28,530.00	
Importe depreciable	\$ 164,569.43			
Vida Útil	32 años			
Importe Depreciable		#	Total	
Anual	\$ 5,142.79	0	\$ -	
Mensual	\$ 428.57	10	\$ 4,285.66	
Diaria	\$ 1.17	18	\$ 21.13	
Total depreciación			\$ 4,306.80	

Contabilización

Tabla 25 Registro de Depreciación

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
31/12/2017	-8-			
	<u>Gasto de depreciación</u>		\$ 7,719.99	
	<u>PPE</u>			\$ 7,719.99
	Depreciación acumulada	\$ 7,719.99		
	Ref. depreciación del período			

La depreciación es un gasto que de acuerdo al Art. 28 del RLTI, tiene un límite máximo de deducibilidad a ser reconocido en un período contable. Detallamos a continuación el análisis:

Tabla 26 Análisis de Deducibilidad de la depreciación

Método	Análisis de deducibilidad de la depreciación					
	Análisis porcentual		Análisis Nominal			
	Tasa	Límite máximo	Depreciación	Límite	Deducible	No Deducible
Línea Recta	3%	20%	\$ 5,142.79	\$ 32,913.89	\$ 5,142.79	\$ -
Unidades de Producción	6%	20%	\$ 9,218.52	\$ 32,913.89	\$ 9,218.52	\$ -

4.1.2 NIC 36: Deterioro del Valor de los Activos

Según esta norma se debe reconocer un deterioro cuando el importe en libros del activo exceda a su importe recuperable.

Para el cálculo del Valor razonable menos costo de venta se debe considerar que existen tres formas de conseguirlo: 1) La existencia de un precio dentro de un compromiso formal de venta, en una transacción realizada en condiciones de independencia mutua, 2) el precio de mercado del activo, si no se puede obtener con ninguna de las anteriores alternativas, 3) A partir de la información disponible para reflejar el importe que la entidad podría obtener, en la fecha del balance, en una transacción independiente entre partes relacionadas.

Caso Práctico

A finales del año 2018, como parte de la medición posterior, la empresa decidió realizar una valoración del importe recuperable del activo a fin de determinar si existe deterioro. Para determinar el importe recuperable debemos calcular el valor en uso del bien y conocer el valor razonable, este cálculo lo detallaremos a continuación:

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

1. Cálculo del valor en uso. Para esto se traerán a valor presente los flujos efectivo relacionados al activo.

Tabla 27 Cálculo del Valor en uso

	Años restantes	Ingresos	Costos	Flujo Neto	VP 2018
1	2019	\$ 100,615.68	\$ 90,554.11	\$ 10,061.57	\$ 9,141.89
2	2020	\$ 103,634.15	\$ 93,270.74	\$ 10,363.42	\$ 8,555.47
3	2021	\$ 106,743.17	\$ 96,068.86	\$ 10,674.32	\$ 8,006.66
4	2022	\$ 109,945.47	\$ 98,950.92	\$ 10,994.55	\$ 7,493.06
5	2023	\$ 113,243.83	\$ 101,919.45	\$ 11,324.38	\$ 7,012.41
6	2024	\$ 116,641.15	\$ 104,977.03	\$ 11,664.11	\$ 6,562.58
7	2025	\$ 120,140.38	\$ 108,126.35	\$ 12,014.04	\$ 6,141.61
8	2026	\$ 123,744.60	\$ 111,370.14	\$ 12,374.46	\$ 5,747.65
9	2027	\$ 127,456.93	\$ 114,711.24	\$ 12,745.69	\$ 5,378.95
10	2028	\$ 131,280.64	\$ 118,152.58	\$ 13,128.06	\$ 5,033.91
11	2029	\$ 135,219.06	\$ 121,697.15	\$ 13,521.91	\$ 4,711.00
12	2030	\$ 139,275.63	\$ 125,348.07	\$ 13,927.56	\$ 4,408.81
13	2031	\$ 143,453.90	\$ 129,108.51	\$ 14,345.39	\$ 4,126.00
14	2032	\$ 147,757.52	\$ 132,981.77	\$ 14,775.75	\$ 3,861.33
15	2033	\$ 152,190.24	\$ 136,971.22	\$ 15,219.02	\$ 3,613.63
16	2034	\$ 156,755.95	\$ 141,080.36	\$ 15,675.60	\$ 3,381.83
17	2035	\$ 161,458.63	\$ 145,312.77	\$ 16,145.86	\$ 3,164.90
18	2036	\$ 166,302.39	\$ 149,672.15	\$ 16,630.24	\$ 2,961.88
19	2037	\$ 171,291.46	\$ 154,162.31	\$ 17,129.15	\$ 2,771.88
20	2038	\$ 176,430.20	\$ 158,787.18	\$ 17,643.02	\$ 2,594.08
21	2039	\$ 181,723.11	\$ 163,550.80	\$ 18,172.31	\$ 2,427.67
22	2040	\$ 187,174.80	\$ 168,457.32	\$ 18,717.48	\$ 2,271.95
23	2041	\$ 192,790.05	\$ 173,511.04	\$ 19,279.00	\$ 2,126.21
24	2042	\$ 198,573.75	\$ 178,716.37	\$ 19,857.37	\$ 1,989.82
25	2043	\$ 204,530.96	\$ 184,077.87	\$ 20,453.10	\$ 1,862.18
26	2044	\$ 210,666.89	\$ 189,600.20	\$ 21,066.69	\$ 1,742.73
27	2045	\$ 216,986.90	\$ 195,288.21	\$ 21,698.69	\$ 1,630.94
28	2046	\$ 223,496.50	\$ 201,146.85	\$ 22,349.65	\$ 1,526.32
29	2047	\$ 230,201.40	\$ 207,181.26	\$ 23,020.14	\$ 1,428.41
30	2048	\$ 237,107.44	\$ 213,396.70	\$ 23,710.74	\$ 1,336.78
				Valor Presente	\$ 123,012.53

2. Determinación del valor razonable: nos basamos en el valor de mercado.

Tabla 28 Cálculo del Valor Razonable

Valor razonable	
Valor de Mercado	\$ 160,000.00
(-)Costo de Venta	\$ 5,000.00
	\$ 155,000.00

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3. Para obtener el importe recuperable, debemos escoger el mayor, entre el valor razonable y el valor en uso, que en este caso sería el valor razonable por \$155,000.00
4. Para determinar la existencia de deterioro se comparará el importe en libros con el importe recuperable.

Tabla 29 Reconocimiento de Pérdida o Superávit

Costo Histórico	\$ 193,099.43
(-)Depreciación Acumulada	\$ 16,938.51
Valor en Libros	\$ 176,160.92
Importe Recuperable	\$ 155,000.00
Pérdida por Deterioro	\$ -21,160.92

Contabilización

Tabla 30 Cálculo de Depreciación año 2018

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
31/12/2018	-9- <u>Gasto de depreciación</u> PPE Depreciación acumulada Ref. depreciación del período		\$ 9,218.52	\$ 9,218.52
	-10- <u>Gasto por deterioro</u> PPE Estimación deterioro tracto camión Ref. Estimación de pérdida por deterioro		\$ 21,160.92	\$ 21,160.92

4.1.3 NIC 18: Ingresos por Actividades Ordinarias

La prestación de servicios implica, normalmente, la ejecución por parte de la entidad, de un conjunto de tareas acordadas en un contrato, con una duración determinada en el tiempo.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

La medición de los ingresos de actividades ordinarias debe hacerse utilizando el valor razonable de la contrapartida, recibida o por recibir, derivada de los mismos.

En nuestro caso, es importante considerar el párrafo 20, que trata de la prestación de servicios, ya que nuestro sector proporciona servicio de transporte de carga pesada de contenedores.

Caso Práctico

El 15 de Marzo del 2017 fue contratada por AJE Ecuador para transportar pulpa de durazno, la cual es necesaria para la producción de sus productos. El servicio consistía desde el Puerto Marítimo de Guayaquil, a la matriz de AJE Ecuador en Quito.

Tabla 31 Reconocimiento de Ingresos NIC 18

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
15/03/2017	-1- Cuentas por Cobrar-Clientes		\$731,81	
	RFIR 1%		\$7,39	
	Ingreso de Transporte			\$739,20
	Iva Cobrado 0%			0
	Ref. servicio de transporte a AJE Ecuador			
20/03/2017	-2- Efectivo o Equivalentes de Efectivo		\$731,81	
	Cuentas por Cobrar-Clientes			\$731,81
	Ref. cobro por servicio de transporte prestado			

4.1.4 NIIF 15: Reconocimiento de Ingresos

Según la NIIF 15, para realizar el registro contable hay que seguir una serie de pasos estipulados por la norma, lo que a continuación han sido aplicados en el ejercicio práctico.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Paso 1: Identificación del contrato con el cliente

La empresa de Transporte Terrestre de Carga Pesado de contenedores especifica los términos y condiciones de pago en el contrato, por lo que se considera que este es de sustancia económica y ambas partes se comprometieron en sus obligaciones.

Paso 2: Identificar las obligaciones de desempeño independientes en el contrato

Dentro del contrato que emite la empresa de Transporte Terrestre de Carga de Contenedores se especifica claramente los beneficios que implica y se las puede identificar por separado.

Paso 3: Determinar el precio de transacción

Tabla 32 Obligaciones de Desempeño

Servicio de Traslado	581.36
Servicio de Carga y Descarga	147.84
Servicio de Seguimiento y Guía	10.00

Paso 4: Asignar el precio de transacción a cada una de las obligaciones de desempeño.

Los precios por los beneficios que brinda el servicio de transporte son determinados en base a kilómetro recorrido.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Paso 5: Reconocer los ingresos cuando cada obligación de desempeño se satisface

Tabla 33 Reconocimiento de Ingresos NIIF 15

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
15/03/2017	-1-			
	Cuentas por Cobrar-Clientes		\$731.81	
	RFIR 1%		\$7.39	
	Ingreso de Transporte			\$739.20
	Servicio de Traslado	\$581.36		
	Servicio de Carga y Descarga	\$147.84		
	Servicio de Seguimiento y Guía	\$10		
	Iva Cobrado 0%			0
	Ref. servicio de transporte a AJE Ecuador			
20/03/2017	-2-			
	Efectivo o Equivalentes de Efectivo		\$731.81	
	Cuentas por Cobrar-Clientes			\$731.81
	Ref. cobro recibido por servicio de transporte			

4.1.5 NIC 12: Impuesto a las Ganancias

En nuestro ejercicio propuesto anteriormente encontramos un caso de impuestos diferidos aceptado en Ecuador originado por:

- El deterioro de propiedades, planta y equipo.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 34 Registro de Activo por Impuesto Diferido

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
31/12/2018	-11-			
	Activo por Impuesto Diferido		\$ 4.655,40	
	Gasto por Impuesto Diferido			\$ 4.655,40
	Ref. Impuesto diferido originada por pérdida por deterioro de PPE.			

Se origina un activo por impuesto diferido con un valor de \$ 4.655,40, según la RLORTI Art. Innumerado Impuestos Diferidos numeral cuatro, en el que se menciona que “el valor del deterioro de propiedades, planta y equipo que sean utilizados en el proceso productivo del contribuyente, serán considerados como no deducibles (...)”.

- Al año siguiente la empresa decidió proceder a vender el tracto camión:

Tabla 35 Registro de Depreciación año 2019

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
31/12/2019	-12-			
	<u>Gasto de depreciación</u>		\$ 5.166,67	
	<u>PPE</u>			
	Depreciación acumulada			\$ 5.166,67
	Ref. depreciación del período			

Tabla 36 Venta de Tracto camión en año 2019

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
31/12/2019	-15			
	Efectivo o Equivalentes de Efectivo		\$ 158.953,34	
	PPE		\$ 12.886,66	
	Depreciación Acumulada	\$ 12.886,66		
	RFIR 1%		\$ 1.600,00	
	RFIRVA 30%		\$ 5.760,00	
	PPE			\$ 160.000,00
	Tracto camión	\$ 160.000,00		
	Iva Cobrado 12%	\$ -		\$ 19.200,00
	Ref. venta de tracto camión			

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

En el último asiento, podemos visualizar la reversión del Activo por Impuesto Diferido originado el año anterior, ya que, al tratarse de una diferencia temporaria deducible, es recuperable, en este caso por la venta del tracto camión, o si no se podría dar al finalizar su vida útil.

Tabla 37 Registro de reversión de Activo por Impuesto Diferido

Fecha	Detalle	Parcial	Debe	Haber
31/12/2019	-15-			
	Gasto por Impuesto Diferido		\$ 4.655,40	
	Activo por Impuesto Diferido			\$ 4.655,40
	Ref. Impuesto diferido originada por pérdida por deterioro de PPE.			

4.1.6 Formulario 101

GENERACIÓN / REVERSIÓN DE DIFERENCIAS TEMPORARIAS (IMPUESTOS DIFERIDOS)						
	GENERACIÓN			REVERSIÓN		
POR VALOR NETO REALIZABLE DE INVENTARIOS	814	+		815	-	
POR PÉRDIDAS ESPERADAS EN CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN	816	+		817	-	
POR COSTOS ESTIMADOS DE DESMANTELAMIENTO	818	+		819	-	
POR DETERIOROS DEL VALOR DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	820	+	4.655,40	821	-	4.655,40
POR PROVISIONES (DIFERENTES DE CUENTAS INCOBRABLES, DESMANTELAMIENTO, DESAHUCIO Y JUBILACIÓN PATRONAL)	822	+		823	-	
POR CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN	824	-		825	+	
POR MEDICIONES DE ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	826	+		827	-	

Ilustración 12 Formulario 101: Diferencias Temporarias

4.2 Planificación de Auditoría

4.2.1 Objetivo General

Analizar las cuentas más significativas, verificar y evaluar el cumplimiento de las Normas de Contabilidad y Tributarias relacionadas al sector de Transporte Terrestre de Carga Pesada de Contenedores

4.2.2 Objetivos Específicos

- Analizar las transacciones más significativas de las empresas de Transporte Terrestre de Carga Pesada de Contenedores.
- Verificar el cumplimiento de los principios, Normas Internacionales de Información Financiera, Normas Internacionales de Contabilidad aplicables al sector.
- Realizar procedimientos de auditoría para asegurar la razonabilidad de los saldos de las cuentas y transacciones más significativas.

4.2.3 Alcance

El alcance de la auditoría cubre los Estados Financieros del año fiscal 2016, enfocándonos en aquellas cuentas significativas que requieran de un análisis particular y marcos de referencia de la NIC 18, NIIF 15, NIC 16, NIC 36 y NIC 12.

4.2.4 Limitaciones

La información para la auditoría se obtuvo mediante la página web de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

4.2.5 Análisis de riesgos

4.2.5.1 Riesgo de Crédito

Se produce cuando la empresa se enfrenta a la posibilidad de tener pérdida financiera, debido al incumplimiento de la contraparte con sus obligaciones contractuales y generalmente se ocasiona por las Cuentas por Cobras Clientes y el efectivo en Bancos.

4.2.5.2 Riesgo de Liquidez

Este riesgo se asocia a las disponibilidades o dificultades que tenga la empresa para cumplir con sus obligaciones. Las principales fuentes de liquidez del sector estudiado son están asociados directamente a los efectivos que se obtienen por la prestación de servicios de transporte.

4.2.5.3 Riesgo Legal

Este riesgo se refiere a los constantes cambios que surgen en este sector en cuanto a reformas tributarias que afectan e implican financieramente al contribuyente.

4.2.6 Evidencia de la Auditoría

La evidencia de auditoría es necesaria para corroborar o refutar las afirmaciones o aseveraciones que contengan los estados financieros, y mediante los mismos el auditor tenga una base para emitir su opinión, a través de la aplicación de pruebas de auditoría.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

4.2.7 Conocimiento del Negocio

Para el desarrollo de la presente auditoría es primordial conocer sobre el sector de Transportes Terrestre de Carga Pesada de Contenedores, enmarcando los movimientos financieros de acuerdo con la actividad operacional que realizan las empresas. Por consiguiente, es necesario que comprendamos y conozcamos las normas y regulaciones asociadas al sector de estudio, para así poder emitir nuestro juicio y criterio profesional adecuadamente.

4.2.8 Determinación de la Materialidad

Materialidad.- Representa la materialidad a nivel general para los estados financieros tomados en su conjunto.

La materialidad refleja nuestra determinación de lo que creemos es material para los usuarios de los estados financieros y nuestra estimación preliminar del importe que consideraríamos material al formarnos una opinión sobre si los estados financieros en su conjunto están libres de aseveración equívoca material.

Factores que influyen en la determinación de la materialidad

- Las perspectivas y expectativas de los usuarios de los estados financieros
- La base de medición apropiada
- El porcentaje apropiado aplicado a la base de medición

Perspectivas y expectativas

Identificamos las expectativas de los usuarios primarios de los estados financieros basado en nuestra entendimiento de la entidad.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Usuarios Primarios de los estados financieros

- Propietarios de la entidad
- Los reguladores de la entidad o la industria en la cual la entidad opera
- Los analistas en el caso de entidades listadas o entidades que operan en una industria regulada
- Otros accionistas en algunas jurisdicciones tales como empleados, proveedores o clientes
- Autoridades fiscales o legales

Base de Medición

Esta decisión es un tema que requiere juicio profesional y que es afectado por lo que creemos será la métrica de los estados financieros más importantes para los usuarios de los estados financieros.

También se deberá considerar aspectos como la rentabilidad de la entidad, el punto ciclo de vida en que se encuentra la entidad y la industria en la cual opera.

Las bases de medición están categorizadas en:

- ***Mediciones basadas en utilidades:*** Incluye utilidades antes de impuestos, utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT), utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización (EBITDA); y el margen de contribución.
- ***Mediciones basadas en actividades:*** Ingresos y Gastos Operativos.
- ***Mediciones basadas en capital:*** Capital y Activos.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

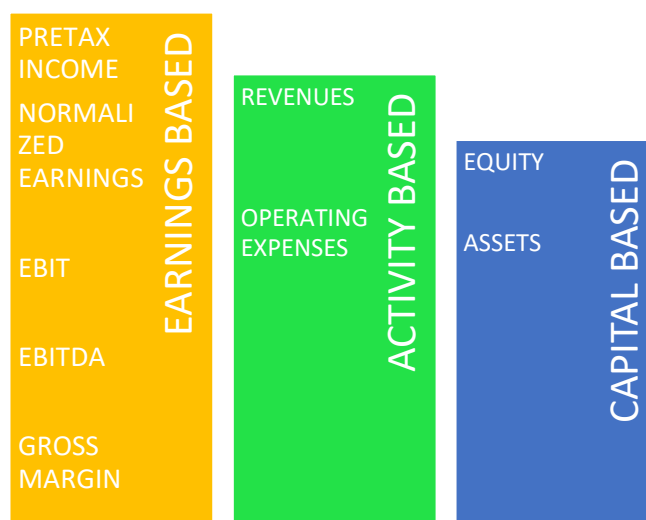


Ilustración 13 Bases de Medición Categorizadas

Para determinar la materialidad, el auditor emplea dos juicios críticos de auditoría: Seleccionar un benchmark y determinar un porcentaje de medida razonable.

En base al análisis de los diferentes rubros de los estados financieros, nuestro juicio y criterio profesional consideramos que la base de medición más apropiada para determinar la materialidad preliminar son los **ACTIVOS**. Con el propósito de determinar la naturaleza, oportunidad y alcance de los procedimientos de auditoría.

Mediante nuestro juicio profesional, considerando los hechos y circunstancias de la entidad y lo que consideramos sería material para los usuarios de los estados financieros para determinar el porcentaje apropiado del rango a aplicar.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 38 Porcentajes Apropriados según base de medición

Measurement Basis	Range
PRETAX INCOME	5-10%
EBIT	5.10%
EBITDA	2-5%
GROSS MARGIN	1-4%
REVENUES	0,5-2%
OPERATING EXPENSES	0,5-2%
EQUITY	1-5%
ASSETS	0,5-2%

Fuente: Diapositivas Auditoría Financiera 2

Elaborado por: Autores

Para seleccionar el porcentaje apropiado se consideran una serie de factores y determinar el punto apropiado dentro del rango.

- La entidad se encuentra a cargo de pocos accionistas
- La entidad no tiene deuda negociada públicamente
- Es poco probable que la entidad se vuelva pública dentro de los 3 años siguientes
- La entidad opera en un entorno de negocio que no está cambiando rápidamente
- La entidad tiene un negocio viable con buenas perspectivas a largo plazo y tiene un balance general sólido
- El financiamiento de la entidad está limitado a pocos recursos externos.

4.3 Pruebas de Auditoría

4.3.1 Pruebas de Control

Su objetivo es proporcionar evidencia suficiente de auditoría apropiada de que los controles seleccionados para prueba funcionan eficazmente.

Diseño de las pruebas de control

El diseño de estos, se basa en circunstancias en las que probamos varios controles directamente asociados con una aseveración relevante, en caso de que no esperamos encontrar excepciones en la operación del control (25 a 60 muestras).

Para realizar la selección de nuestras muestras para controles usamos el método de selección aleatoria, sistemático.

Tabla 39 Pruebas de Control

Naturaleza	Consideraciones
Observación	Observar procesos o procedimientos que son ejecutados por personal de la entidad. La observación se limita al momento específico en que tiene lugar.
Inspección	Examinar registros o documentos, internos o externos en diferentes medios.
Repetir cálculos	Comprobar la precisión matemática de los documentos o registros.

Fuente: Diapositivas Auditoría Financiera 2

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

4.3.2 Pruebas Sustantivas

Límites de prueba (Keyitems) y Oportunidad

Tabla 40 Determinación del Riesgo Combinado de Auditoría

Nivel de CRA	Confianza aproximada del CRA	Confianza que se requiere de los procedimientos sustantivos suponiendo 5% de riesgo de auditoría
Mínimo	90%	40%
Bajo	85%	65%
Bajo + Riesgo Significativo	80%	75%
Moderado	60%	90%
Alto	30%	95%
Alto + Riesgo Significativo	0%	95%

Fuente: Diapositivas Auditoría Financiera 2

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

4.3.3 Pruebas Analíticas

Tabla 41 Pruebas Sustantivas según los niveles de Riesgos Inherentes y de Control

		Naturaleza, oportunidad y alcance de los procedimientos sustantivos			
Evaluación del riesgo de control		Confiar en controles			
Evaluación de riesgo inherente		Riesgo inherente más bajo	Riesgo inherente más alto	Riesgo inherente más bajo	Riesgo inherente más alto
CRA		Mínimo	Bajo	Moderado	Alto
Otros Procedimientos Sustantivos (OSPs)	Procedimientos analíticos	No necesarias a menos que no se haya obtenido suficiente evidencia de auditoría de los PSPs.	Considerar procedimientos sustantivos de revisión analítica para tratar riesgos inherentes más altas y específicamente para responder a riesgos significativos.	Considerar procedimientos sustantivos de revisión analítica para tratar WCGWs que no son tratados por los PSPs soportados por pruebas de información subyacente.	Considerar técnicas analíticas pronosticables, soportadas por pruebas de información subyacente.
	Pruebas de detalles	No necesarias a menos que no se haya obtenido suficiente evidencia de auditoría de los PSPs.	Considerar pruebas de detalles de partidas clave para tratar riesgos inherentes más altos. Considerar pruebas de detalles para responder específicamente a riesgos significativos.	Considerar pruebas de detalles de partida clave y muestras representativas para tratar WCGWs que no son tratados por los PSPs.	Diseñar pruebas de detalles de partidas clave y, si es necesario, muestras representativas para identificar y cuantificar aseveraciones equívocas materiales. Adicionalmente, diseñar pruebas de detalles para responder específicamente a riesgos significativos.

Fuente: Diapositivas de Auditoría Financiera 2

Elaborado por: Autores

4.4 Ejecución de Auditoría

4.4.1 Recopilar información sobre el Control Interno

Para conocer sobre los controles aplicados internamente en la entidad, es necesaria la observación e indagaciones con la Gerencia, a fin de identificar aquellas cuentas más significativas.

Conforme a los respectivos análisis realizados en colaboración con la Administración, el equipo de auditoría resolvió las siguientes cuentas como significativas:

- Ingresos
- Propiedad, Planta y Equipo

Elaboramos un cuestionario de control interno a las cuentas más relevantes, con el objetivo de recaudar la información adecuada y suficiente y poder opinar sobre el control interno y su nivel de confiabilidad.

4.4.2 Determinación de la materialidad o importancia relativa

Hemos escogido los Estados Financiero de TRANSDYR, puesto que es una empresa dedicada al transporte terrestre de carga de contenedores, consideramos que su base de medición idónea son los Activos.

Hemos realizado el análisis y la investigación de los factores para determinar el porcentaje apropiado y considerando que anteriormente se han realizado auditorías, hemos decidido escoger el porcentaje más alto del rango (2%).

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Para el cálculo del error tolerable consideramos el hecho de que se han realizado auditorías recurrentes, por lo que se debe escoger el porcentaje más alto entre 50%-.75% de la materialidad preliminar.

Establecimos nuestro importe nominal para el SAD al 5% de la Materialidad Preliminar.

Tabla 42 Activos de una empresa de Transporte Terrestre de Carga Pesada

Activos	2016	2015
<i>Activos Corrientes</i>		
Efectivo y equivalente efectivo	\$13.133,00	\$34.358,00
Cuentas y documentos por cobrar no relacionados	672.833,00	796.540,00
Cuentas y documentos por cobrar relacionadas	1.505,00	
Otras cuentas y documentos por cobrar no relacionadas	119.555,00	264.692,00
Inventarios	764.910,00	908.687,00
Activos por impuestos corrientes	208.592,00	121.810,00
Seguros y otros pagos anticipados	146.243,00	166.815,00
Total Activos Corrientes	\$1.926.771,00	\$2.292.902,00
<i>Activos No Corrientes</i>		
Propiedades, maquinarias y equipos	3.004.758,00	2.983.251,00
Otros activos no corrientes	7.624,00	7.624,00
Total Activos No Corrientes	\$3.012.382,00	\$2.990.875,00
Total Activo	\$4.939.153,00	\$5.283.777,00

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

MP	4.939.153 * 2%	98.783,06
ET	4.939.153 * 75%	74.087,30
SAD	4.939.153 * 5%	3.704,36

4.4.3 Cuestionario de Control Interno

Tabla 43: Cuestionario de Control Interno Ingresos

Empresa:	Cuestionario de Control Interno		Fecha: _____
Transporte Terrestre de Carga Pesada			Preparado por: _____
			Elaborado por: _____
INGRESOS			
Pregunta	Sí	No	Observaciones
¿Cuál es la principal fuente de ingresos de la entidad?			
¿Existen otras fuentes de ingresos ocasionales?			
¿Se tiene un precio fijo por la actividad?			
¿Existe una política establecida referente a descuentos?			
¿Cómo y cuándo son reconocidos los ingresos?			
¿Existe evidencia documental de los cobros y están conforme a las leyes vigentes?			
¿Existe una segregación de funciones adecuada en cuanto a los cobros y ventas?			
¿Por cuánto tiempo se mantienen los documentos exigibles en custodia?			
¿Se realiza la contabilización inmediata de los comprobantes de ventas?			
¿Se verifica que los comprobantes de venta estén correctamente registrados?			

Elaborado por: Autores

Fuente: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 44 Cuestionario de Control Interno Propiedades, Planta y Equipo

Empresa:	Cuestionario de Control Interno		Fecha: _____
Transporte Terrestre de Carga Pesada			Preparado por: _____
			Elaborado por: _____
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO			
Pregunta	Sí	No	Observaciones
¿Existe un equipo encargado del proceso de compras de activos fijos?			
¿Se realizan controles físicos para salvaguardar propiedades, planta y equipo?			
¿Se realiza la diferenciación entre las propiedades, planta y equipo y las reparaciones y mantenimientos a los mismos?			
¿Se realizan inventarios físicos y se los concilia con los reportes operativos?			
¿Se lleva un registro auxiliar de propiedades, planta y equipo?			
¿Los bienes se encuentran asegurados?			
¿Existe una adecuada segregación de funciones en cuanto a la adquisición, recepción, custodia y mantenimiento de los activos?			
¿Hay una persona apta encargada de la autorización de las compras, ventas o bajas de activos fijos?			
¿Las conciliaciones de propiedades, planta y equipo son revisadas por algún supervisor asignado?			

Elaborado por: Autores

Fuente: Autores

CAPÍTULO 5. ANÁLISIS MULTIVARIADO DEL SECTOR

En este capítulo se aplicarán técnicas de análisis estadístico, para esto se tomará el promedio anual de cada indicador por empresa del sector. Los análisis a realizarse son los siguientes:

- Análisis Clúster
- Análisis Factorial
- Análisis Discriminante

5.1 Análisis Clúster

El análisis clúster nos permitirá representar los casos en segmentos, siendo distribuidos de acuerdo a las características similares que tengan entre sí. Los grupos formados se los denominará conglomerados.

5.1.1 Procesamiento de casos

Los casos serán procesados a través de la herramienta estadística SPSS, donde se los ha ingresado de la siguiente manera:

Tabla 45 Empresas más representativas del Sector

No. de Caso SPSS	Nombre de la Empresa
1	TRANSVELEZ
2	SANCHEZ POLO
3	TRANSPPOINT
4	GALAGANS
5	TRANSDYR

Fuente: Superintendencia de Compañías y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Como podemos observar en la tabla resumen de procesamiento de casos, todos los datos han sido utilizados ya que como inicialmente ingresamos 5 empresas, las 5 han sido consideradas casos válidos.

Tabla 46 Resumen de Procesamiento de Casos

Resumen de procesamiento de casos					
Casos					
Válido		Perdidos		Total	
N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
5	100,0	0	,0	5	100,0

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

En la matriz de proximidades podemos observar las distancias entre los casos en base al método de distancia euclídea al cuadrado. Las distancias mínimas nos indicarían los casos a unirse para formar conglomerado.

Tabla 47 Matriz de proximidades en base Método de Distancia Euclídea

Matriz de proximidades					
Distancia euclídea al cuadrado					
Caso	1	2	3	4	5
1	,000	2300,122	1808,775	37,534	3,615
2	2300,122	,000	1903,866	1900,108	2280,858
3	1808,775	1903,866	,000	1438,410	1819,995
4	37,534	1900,108	1438,410	,000	36,451
5	3,615	2280,858	1819,995	36,451	,000

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El historial de conglomeración nos genera información en relación a cómo y en qué etapa los clúster se combinan. Se utilizará para determinar el número de conglomerados presentes en los datos, para esto nos guiaremos con los coeficientes, ya que coeficientes pequeños nos indican que los grupos formados son bastantes homogéneos.

Tabla 48 Historial de Conglomeración

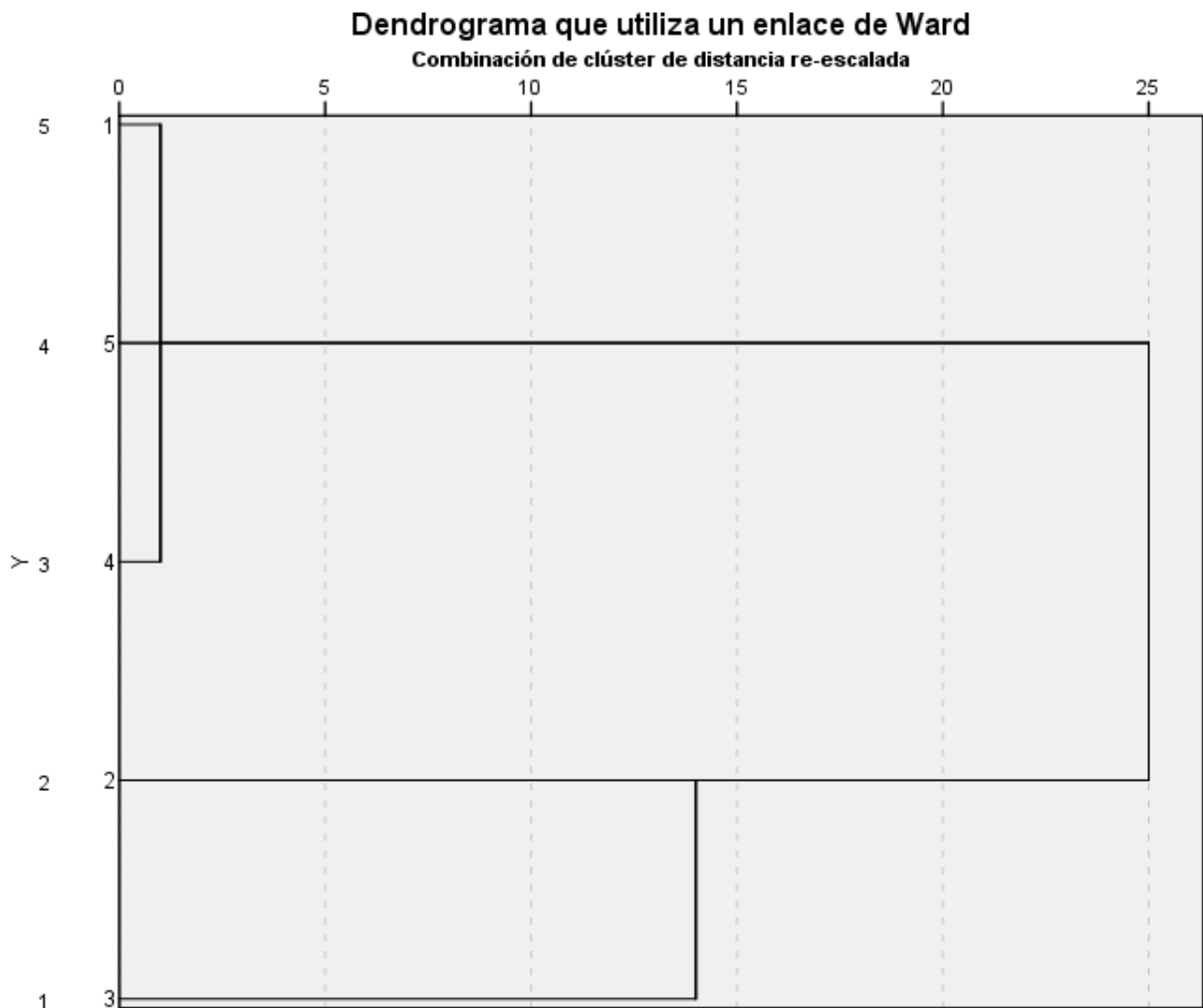
Etapa	Clúster combinado		Coeficientes	Primera aparición del clúster de etapa		Etapa siguiente
	Clúster 1	Clúster 2		Clúster 1	Clúster 2	
1	1	5	1,808	0	0	2
2	1	4	25,867	1	0	4
3	2	3	977,800	0	0	4
4	1	2	2705,947	2	3	0

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

En el dendograma tendremos una representación visual de los conglomerados de acuerdo a las distancias que se mostraron en la matriz de proximidades.

Tabla 49 Dendrograma-Combinación de Clúster de distancia re-escalada



Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

Finalmente, se ha definido los siguientes grupos de empresas:

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 50 Grupos Definidos

GRUPOS	EMPRESAS
Grupo 1	Transvelez Transdyr Galagans
Grupo 2	Sánchez Polo Transpoint

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

5.2 Análisis Factorial del Sector con SPSS

La aplicación del análisis factorial, nos permitirá reducir el número de indicadores que tenemos por empresa, distribuyendo los indicadores en 2 componentes o factores que expliquen en su mayor cantidad la varianza total.

La tabla de estadísticos descriptivos nos muestra la media y desviación estándar de cada uno de los indicadores estudiados.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 51 Estadísticos Descriptivos

	Media	Desv. Desviación	N de análisis
Liquidez Corriente	0.9395	0.2562	5
Prueba Ácida	0.8555	0.2967	5
Endeudamiento del Activo	0.7341	0.2022	5
Endeudamiento Patrimonial	6.5148	7.2147	5
Endeudamiento del AF	0.5691	0.3887	5
Apalancamiento	7.5148	7.2147	5
Apalancamiento Financiero	8.6067	12.5630	5
Rotación de Cartera	13.1479	5.0234	5
Rotación de Activo Fijo	7.3181	11.6299	5
Rotación de Ventas	1.7287	0.7970	5
Período Medio de cobranza	32.5618	15.8669	5
Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.2922	0.3331	5
Impacto de la Carga Financiera	0.0220	0.0114	5
Rentabilidad Neta del Activo	0.0258	0.0725	5
Margen Bruto	0.2845	0.2748	5
Margen Operacional	0.0454	0.0754	5
Rentabilidad Neta de Ventas	0.0221	0.0596	5
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	-0.0727	0.6274	5
Rentabilidad Financiera	-0.1823	0.8483	5
Tasa de Impuesto Efectiva	0.0090	0.0055	5
Impuesto Definitivo	0.1730	0.1064	5

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

Para fines del estudio se realizará únicamente con dos componentes en los cuales tendrá un acumulado 88.73% de la explicación de la varianza total.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 52 Varianza Total Explicada

Componente	Varianza total explicada								
	Auto valores iniciales			Sumas de cargas al cuadrado de la extracción			Sumas de cargas al cuadrado de la rotación		
	Total	% de varianza	% acumulado	Total	% de varianza	% acumulado	Total	% de varianza	% acumulado
1	11.432	54.436	54.436	11.432	54.436	54.436	11.279	53.708	53.708
2	7.202	34.295	88.731	7.202	34.295	88.731	7.355	35.023	88.731
3	1.312	6.248	94.979						
4	1.054	5.021	100.000						
5	2.705E-15	1.288E-14	100.000						
6	9.617E-16	4.579E-15	100.000						
7	4.603E-16	2.192E-15	100.000						
8	3.895E-16	1.855E-15	100.000						
9	3.173E-16	1.511E-15	100.000						
10	2.892E-16	1.377E-15	100.000						
11	2.281E-16	1.086E-15	100.000						
12	1.251E-16	5.955E-16	100.000						
13	-7.113E-18	-3.387E-17	100.000						
14	-8.558E-18	-4.075E-17	100.000						
15	-1.750E-16	-8.335E-16	100.000						
16	-2.419E-16	-1.152E-15	100.000						
17	-3.313E-16	-1.578E-15	100.000						
18	-4.359E-16	-2.076E-15	100.000						
19	-5.381E-16	-2.562E-15	100.000						
20	-6.427E-16	-3.060E-15	100.000						
21	-1.230E-15	-5.855E-15	100.000						

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL
CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 53 Método de Extracción: Análisis de Componentes Principales



Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 54 Matriz de Componente

	Componente	
	1	2
Rentabilidad Neta de Ventas	0.981	0.147
Rentabilidad Neta del Activo	0.952	0.279
Margen Operacional	0.947	-0.269
Apalancamiento	-0.946	-0.252
Endeudamiento Patrimonial	-0.946	-0.252
Tasa de Impuesto Efectiva	0.911	0.382
Endeudamiento del Activo	-0.905	0.086
Apalancamiento Financiero	-0.856	-0.471
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.855	-0.291
Margen Bruto	0.822	-0.268
Rotación de Cartera	0.816	-0.429
Rentabilidad Financiera	0.800	0.533
Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.714	-0.251
Período Medio de cobranza	-0.685	0.637
Prueba Ácida	0.015	0.961
Impacto de la Carga Financiera	-0.017	-0.948
Endeudamiento del Activo Fijo	0.248	0.946
Rotación de Activo Fijo	-0.334	0.904
Rotación de Ventas	-0.337	0.883
Liquidez Corriente	-0.482	0.749
Impuesto Definitivo	0.531	0.748

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 55 Matriz de Componente Rotado

Matriz de componente rotado

	Componente	
	1	2
Rentabilidad Neta de Ventas	0.991	-0.042
Rentabilidad Neta del Activo	0.987	0.093
Apalancamiento	-0.977	-0.068
Endeudamiento Patrimonial	-0.977	-0.068
Tasa de Impuesto Efectiva	0.967	0.202
Apalancamiento Financiero	-0.930	-0.300
Rentabilidad Financiera	0.887	0.371
Margen Operacional	0.878	-0.444
Endeudamiento del Activo	-0.872	0.256
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.784	-0.448
Margen Bruto	0.756	-0.420
Rotación de Cartera	0.720	-0.576
Impuesto Definitivo	0.664	0.633
Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.653	-0.382
Rotación de Activo Fijo	-0.156	0.951
Prueba Ácida	0.198	0.941
Rotación de Ventas	-0.163	0.931
Impacto de la Carga Financiera	-0.196	-0.927
Endeudamiento del Activo Fijo	0.423	0.882
Liquidez Corriente	-0.331	0.827
Período Medio de cobranza	-0.551	0.755

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

En la tabla de componentes rotados podemos observar cada uno de los indicadores con sus respectivos pesos por componentes. Se distribuirán los factores entre los dos componentes, asignándolo al componente donde tiene mayor peso. Una vez realizada esta clasificación, obtuvimos lo siguiente:

Tabla 56 Factores más significativos

Factor 1 : Rentabilidad	Factor 2: Gestión
Rentabilidad Neta de Ventas	Rotación de Activo Fijo
Rentabilidad Neta del Activo	Prueba Ácida
Tasa de Impuesto Efectiva	Rotación de Ventas
Rentabilidad Financiera	Endeudamiento del Activo Fijo
Margen Operacional	Liquidez Corriente
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	Período Medio de cobranza
Margen Bruto	Endeudamiento del Activo
Rotación de Cartera	Apalancamiento
Impuesto Definitivo	Endeudamiento Patrimonial
Impacto Gastos de Administración y Ventas	Apalancamiento Financiero
Impacto de la Carga Financiera	

Donde el factor 1 se le designo el nombre de Rentabilidad, ya que los indicadores con mayores pesos en este factor eran de rentabilidad, el mismo criterio fue aplicado para el factor 2.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

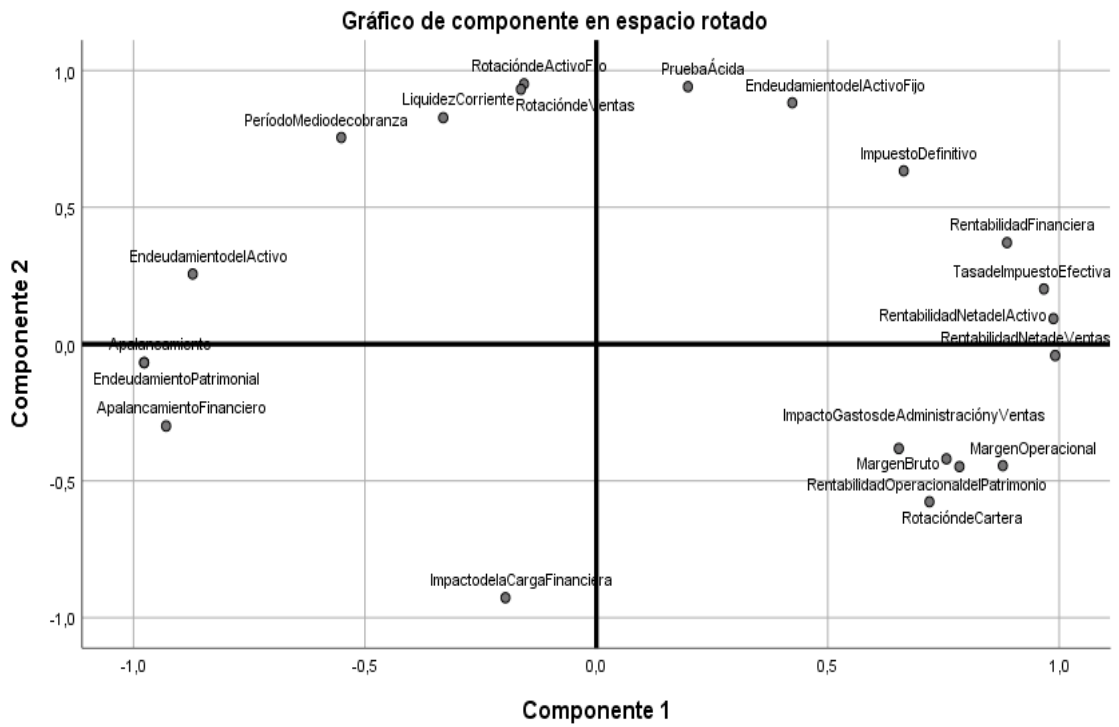


Ilustración 14 Componente Rotado- Indicadores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 57 Matriz de Coeficiente de Puntuación de Componentes

	Componente	
	1	2
Liquidez Corriente	-0.022	0.110
Prueba Ácida	0.027	0.131
Endeudamiento del Activo	-0.075	0.027
Endeudamiento Patrimonial	-0.088	-0.019
Endeudamiento del Activo Fijo	0.046	0.125
Apalancamiento	-0.088	-0.019
Apalancamiento Financiero	-0.086	-0.050
Rotación de Cartera	0.059	-0.072
Rotación de Activo Fijo	-0.005	0.129
Rotación de Ventas	-0.006	0.126
Período Medio de cobranza	-0.042	0.098
Impacto Gastos de Administración y Ventas	0.055	-0.046
Impacto de la Carga Financiera	-0.026	-0.129
Rentabilidad Neta del Activo	0.089	0.022
Margen Bruto	0.064	-0.050
Margen Operacional	0.074	-0.052
Rentabilidad Neta de Ventas	0.088	0.004
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.066	-0.054
Rentabilidad Financiera	0.083	0.059
Tasa de Impuesto Efectiva	0.088	0.037
Impuesto Definitivo	0.065	0.093

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

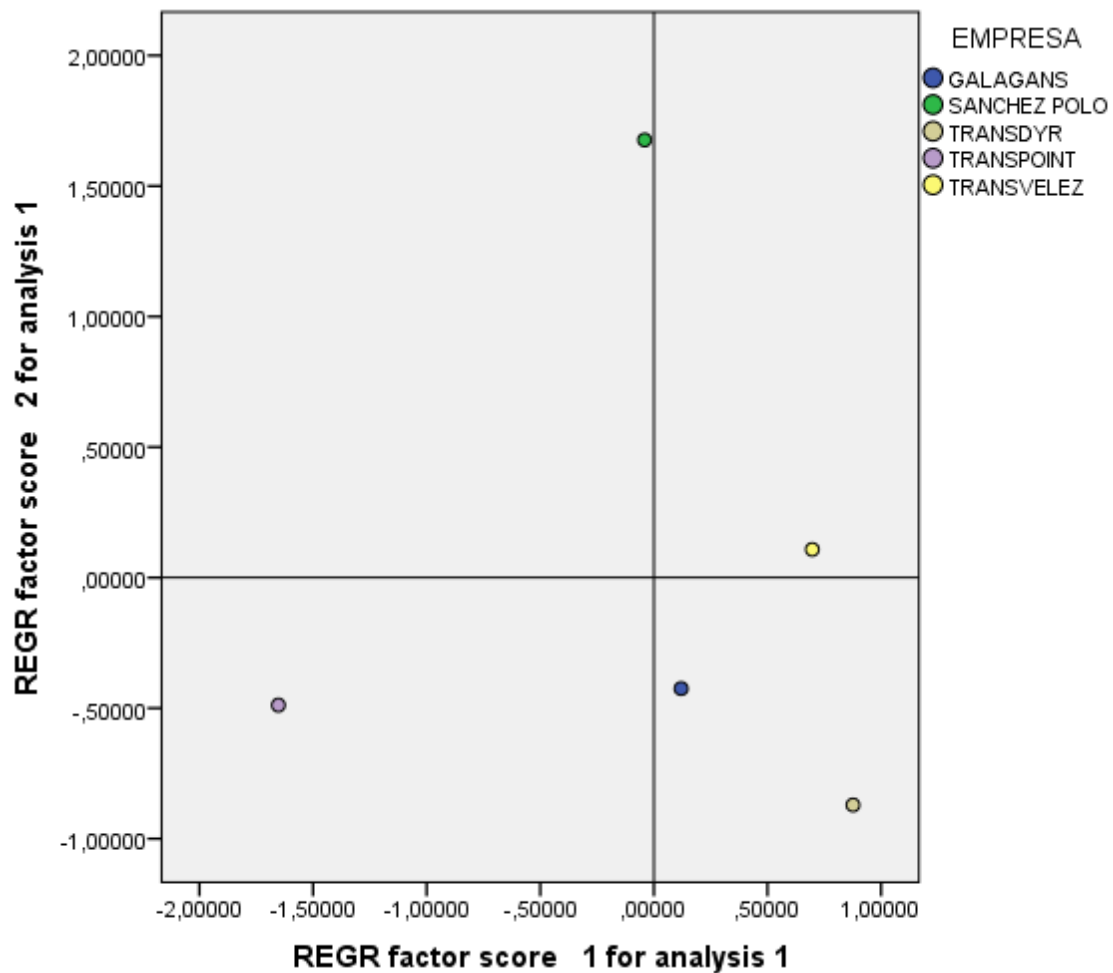


Ilustración 15 Componentes Principales- Empresas

En este gráfico se puede identificar a las empresas y describir su comportamiento a través de los componentes.

Como ejemplo tenemos: TRANSVELEZ es aquella empresa que tiene mayor Rentabilidad Financiera, Tasa de Impuesto Efectiva, Rentabilidad Neta Activo y Rentabilidad Neta Ventas.

5.3 Análisis Discriminante

El análisis discriminante crea un modelo predictivo para la pertenencia al grupo. El modelo está compuesto por una función discriminante (o, para más de dos grupos, un conjunto de funciones discriminantes) basada en combinaciones lineales de las variables predictoras que proporcionan la mejor discriminación posible entre los grupos. Las funciones se generan a partir de una muestra de casos para los que se conoce el grupo de pertenencia; posteriormente, las funciones pueden ser aplicadas a nuevos casos que dispongan de mediciones para las variables predictoras, pero de los que se desconozca el grupo de pertenencia.

4.6.1. Objetivo

Analizar la relación de las variables independientes y una dependiente. Establecer un criterio de clasificación de grupos a través de una función que permita predecir a nuevos individuos a partir del análisis de variables conocidas.

4.6.2. Aplicación del Análisis discriminante

El objetivo de aplicar este análisis es establecer una función que permita clasificar a las empresas del sector mediante variables seleccionadas, en nuestro caso son: “RENTABILIDAD” y “ENDEUDAMIENTO”.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Estadísticos de grupo

Endeudada_Rentable	Media	Desv. típ.	N válido (según lista)	
			No ponderados	Ponderados
Endeudamiento Patrimonial	1,091529	,2286421	2	2,000
Rentable				
Endeudamiento del Activo Fijo	,689821	,0865665	2	2,000
Endeudamiento Patrimonial	10,897704	7,8045279	3	3,000
Endeudada				
Endeudamiento del Activo Fijo	,323200	,2164132	3	3,000
Endeudamiento Patrimonial	6,975234	7,7017349	5	5,000
Total				
Endeudamiento del Activo Fijo	,469848	,2561528	5	5,000

Se observa en el promedio (media) la siguiente afirmación: aquellas empresas que tengan alto endeudamiento del activo fijo y un bajo endeudamiento patrimonial serán clasificadas como rentables; por la tanto al darse lo contrario, se las considerarán endeudadas. De las cuales, dicha clasificación empírica detalla a dos empresas como rentables y tres como endeudadas, según al alcance de estudio.

4.6.3. Función discriminante

Tabla 58 Coeficientes de las funciones canónicas discriminantes

**Coeficientes de las funciones canónicas
discriminantes**

	Función
	1
Endeudamiento Patrimonial	-,023
Endeudamiento del Activo Fijo	4,858
(Constante)	-2,122

Coeficientes no tipificados

$$F = -2,122 - 0,023 * \text{Endeudamiento Patrimonial} + 4,858 * \text{Endeudamiento del Activo Fijo}$$

Tabla 59 Funciones en los centroides de los grupos

Funciones en los centroides de los grupos

Endeudada_Rentable	Función
	1
Rentable	1,205
Endeudada	-,803

Funciones discriminantes canónicas no tipificadas evaluadas en las medias de los grupos

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

En el modelo matemático presentado se detallan los coeficientes que tendrá cada variable independiente, lo cual permite discriminar a las empresas a qué grupo pertenecen. Observamos que existe un coeficiente de -2,122, acompañado de los

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

valores -0,023 y 4,858 para las variables Endeudamiento Patrimonial y Endeudamiento del Activo Fijo respectivamente.

Los centroides presentados para cada grupo indicarán cuando los valores resultantes de la función pertenecerán al grupo de empresas Rentables o Endeudadas, por lo tanto:

Si $F > 0$ entonces se dice que la empresa es **Rentable**.

Si $F < 0$ entonces la empresa cae en el grupo de las **Endeudadas**.

En la tabla presentada a continuación, se observa la pertenencia de las empresas a los grupos.

Tabla 60 Empresas clasificadas en grupos

		Rentable_Endeudada	
		Rentable	Endeudada
		Recuento	Recuento
NOMBRE COMERCIAL	TRANSVELEZ	1	0
	SANCHEZ POLO	0	1
	TRANSPPOINT	0	1
	GALAGANS	0	1
	TRANSDYR	1	0

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Autores

El método discriminante aplicado a las empresas del sector establece que el 100% de los casos originales fueron clasificados correctamente como lo indica la siguiente tabla:

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Tabla 61 Resultados de la clasificación

Resultados de la clasificación ^a					
Rentable_Endeudada			Grupo de pertenencia pronosticado		Total
			Rentable	Endeudada	
Original	Recuento	Rentable	2	0	2
		Endeudada	0	3	3
	%	Rentable	100,0	,0	100,0
		Endeudada	,0	100,0	100,0

A través de un gráfico de dispersión entre las variables independientes analizadas en nuestro caso, etiquetando las predicciones obtenidas por la función discriminante resulta la siguiente ilustración.

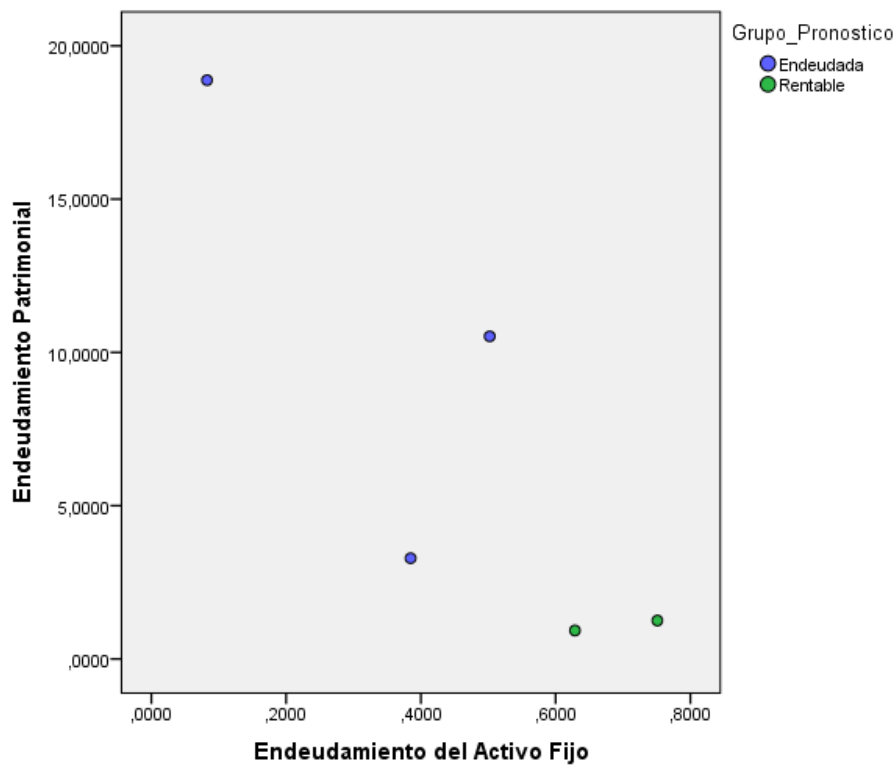


Ilustración 16 Pronóstico de Endeudamiento

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

CONCLUSIONES

- ✓ El sector de transporte y logística se encuentra altamente influenciado por los cambios constantes en las diferentes regulaciones tributarias como legales, influyendo de manera significativa en sus aspectos financieros, por lo que en muchos de los casos se ha obtenido bajas de rentabilidad e incluso pérdidas financieras.
- ✓ Algunas de las empresas de este sector en estos últimos años se están considerando riesgosas por el endeudamiento que presentan y las pérdidas que han generado, sustentamos este argumento de acuerdo a los análisis presentados en el capítulo cinco, donde tres de las cinco empresas analizadas se encuentran endeudadas.
- ✓ El reconocimiento de Ingresos de este tipo de empresas se realizabade acuerdo con los lineamientos de la NIC 18, la que será reemplazada por la aplicación de la NIIF 15 a partir del año 2018 según lo previsto. En la aplicación de la NIIF 15 se exige identificar las obligaciones de desempeño y valorizarlas de acuerdo a como se vayan ejecutando, la singularidad del sector de transporte y logística es que estas obligaciones se cumplen de manera simultánea generando una la afectación contable mínima, influyendo únicamente en la forma de revelación de las partidas contables de ingresos.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

RECOMENDACIONES

El sector de Transporte Terrestre de Carga Pesada cuenta con muchos reglamentos y lineamientos vigentes, y es muy notorio que en muchas de las empresas no se cumple con ellos, ya sea por desconocimiento, falta de asesoramiento tanto en lo legal, financiero y tributario. Por ello, coincidimos que al ser un pilar fundamental para una gran variedad de sectores económicos del país, debe preocuparse por su adaptación a los cambios que surgen en el medio.

Nuestra propuesta consiste en:

1. Proceder a realizar una Auditoría Tributaria con enfoque a aquellas empresas que identificamos riesgosas, mediante los indicadores calculados, los análisis estadísticos y que ponen en duda su continuidad en el mercado.
2. Aplicar los procedimientos mencionados para la ejecución de la auditoría.
3. Actualizarse contantemente sobre las regulaciones que emiten los entes de control.

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

BIBLIOGRAFÍA

Acuerdo Ministerial No. 36. (s.f.). Quito, Ecuador.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. (7 de Agosto de 2008). *Registro Oficial Suplemento 398*. Quito, Ecuador. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

LEY DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO. (2004 de Noviembre de 2004). *Suplemento del Registro Oficial 463, 18 Abril 2017*. Quito, Ecuador. Obtenido de http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases-legales?p_auth=yga0PhOW&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INSTANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=2&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN

NIC 12 IMPUESTO A LAS GANANCIAS. (Diciembre de 2010). Obtenido de <http://eifrs.ifrs.org/eifrs/bnstandards/es/2017/ias12.pdf>

NIC 16 PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO. (Junio de 2014). Obtenido de <http://eifrs.ifrs.org/eifrs/bnstandards/es/2017/ias16.pdf>

NIC 18 INRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS. (s.f.). Obtenido de https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/vigentes/nic/18_NIC.pdf

NIIF 15 INGRESOS DDE ACTIVIDADES ORDINARIAS PROCEDENTES DE CONTRATOS CON CLIENTES. (Mayo de 2014). Obtenido de <http://eifrs.ifrs.org/eifrs/bnstandards/es/2017/ifrs15.pdf>

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

REFORMA REGLAMENTO A LA LEY DE CAMINOS DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. (09 de Mayo de 2012). *Decreto Ejecutivo 1137, Registro Oficial 699*. Quito, Ecuador. Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/DECRETO-EJECUTIVO-1137-REFORMA-REGLAMENTO-LEY-DE-CAMINOS.pdf>

REGLAMENTO A LA LEY DE CAMINOS DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. (19 de Agosto de 1965). *Acuerdo Ministerial 80, Registro Oficial 567*. Quito, Ecuador. Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/DECRETO-EJECUTIVO-1137-REFORMA-REGLAMENTO-LEY-DE-CAMINOS.pdf>

REGLAMENTO PARA APLICACION LEY DE REGIMEN. (8 de Junio de 2010). *Registro Oficial Suplemento 209, 13 Junio 2016*. Quito, Ecuador. Obtenido de http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases-legales?p_auth=yga0PhOW&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INSTANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=2&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN

Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295. (30 de Mayo de 2017). *Primer Suplemento del Registro Oficial No. 3*. Quito, Ecuador, 30 de mayo de 2017. Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/sector-transporte#punto>

ÍNDICE DE NIVEL DE ACTIVIDAD REGISTRADA. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/indice-de-nivel-de-la-actividad-registrada/>

ANÁLISIS FINANCIERO Y TRIBUTARIO SECTORIAL

CASO ESTUDIO: EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

PRODUCTO INTERNO BRUTO DE TRANSPORTE Obtenido de

<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/975-producto-interno-bruto-2>

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=5095>

<http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-pib-ecuatoriano-registro-una-reduccion-de-1-9-en-el-primer-trimestre-de-2016>

<http://www.revistalideres.ec/lideres/ecuador-economia-sostiene-seis-sectores.html>

INDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO. (4 Julio 2016) Obtenido de

<http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/1/ecuador-esta-entre-los-10-paises-con-mejor-logistica>