



**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES DE
LA UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO**

PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

INGENIERÍA EN CONTADURÍA PÚBLICA Y AUDITORÍA – CPA

TÍTULO DEL PROYECTO

**“Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los
transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de
Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte
vigente en el país.”**

Autora:

Mirella del Rocío Solórzano Cedeño

0911430635

Guayaquil, Marzo del 2013

Ecuador

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL ASESOR

En mi calidad de Asesor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales de la Universidad Estatal de Milagro.

CERTIFICO:

Que he analizado el Proyecto de Investigación con el tema “**Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país**”, presentado como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar por el título en:

INGENIERÍA EN CONTADURÍA PÚBLICA Y AUDITORÍA – CPA

El problema de la investigación se refiere a la **Norma que Obliga al Sector de la Transportación Informal de Carga Pesada a Regularizarse, en la ciudad de Guayaquil.**

El mismo que considero debe ser aceptado por reunir todos los requisitos y por la importancia del tema.

Guayaquil, Marzo de 2013

Presentado por la Egresada:

Mirella del Rocío Solórzano Cedeño

0911430635

Master Roberto Cabezas

ASESOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

La autora de esta investigación declara ante el Consejo Directivo de la Unidad Académica: Facultad de Ciencias Administrativas y Comerciales de la Universidad Estatal de Milagro, que el trabajo presentado es de su propia autoría, no contiene material escrito por otra persona, salvo el que está referenciado debidamente en el texto; parte del presente documento o en su totalidad no ha sido aceptado para el otorgamiento de cualquier otro Título o Grado de una Institución nacional o extranjera.

Guayaquil, Marzo de 2013.

Autora

Mirella del Rocío Solórzano Cedeño
0911430635

CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA

El TRIBUNAL CALIFICADOR previo a la obtención del título de INGENIERÍA EN CONTADURÍA PÚBLICA Y AUDITORÍA – CPA, otorga al presente proyecto de investigación las siguientes calificaciones:

MEMORIA CIENTÍFICA ()

DEFENSA ORAL ()

TOTAL ()

EQUIVALENTE ()

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

PROFESOR DELEGADO

PROFESOR SECRETARIO

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a mi Dios, por lo infinito de su amor; a mis hijos Nelson y Belén por ser mi mundo y a mis padres por los consejos y educación que me inculcaron.

Mirella Solórzano Cedeño

AGRADECIMIENTO

Mi sincero agradecimiento a Dios por la inspiración que me dio, a mis amigos y compañeros que de alguna manera facilitaron y apoyaron con información para iniciar el presente trabajo; Jenny, Jaime, Lucrecia, Marita, Nacho, Mónica, Fausto, José, Cristina, Belén, y principalmente a mi hijo Nelson por su incondicional apoyo.

Mirella del Rocío Solórzano Cedeño

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

MSC.

LIC. JAIME OROZCO HERNÁNDEZ

RECTOR DE LA UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

PRESENTE,

Mediante el presente documento, libre y voluntariamente procedo a hacer entrega a la Cesión de Derecho de Autor del Trabajo realizado como requisito previo para la obtención de mi Título de Tercer Nivel, cuyo tema fue **“Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país”**, presentado como requisito previo a la aprobación Estandarización de los procesos de control en la unidad de compras públicas dela Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos” y que corresponde a la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales.

Guayaquil, Marzo del 2013.

Mirella del Rocío Solórzano Cedeño

0911398998

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDOS:	PÁGINAS
PORTADA.....	i
CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN POR EL TUTOR	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN	iii
CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO.....	vi
CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR.....	vii
RESUMEN	xv
ABSTRACT	xvi
INTRODUCCIÓN	xvii

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	xvii
CAPITULO I.....	1
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1.1 Problematización	1
1.1.2 Delimitación del problema	2
1.1.3 Formulación del problema	2
1.1.4 Sistematización del problema.....	3
1.1.5 Determinación del tema.....	3
1.2 OBJETIVOS	3
1.2.1 Objetivo General.....	3
1.2.2 Objetivos Específicos	3
1.3 JUSTIFICACIÓN	4
1.3.1 Justificación de la investigación.....	4
CAPÍTULO II.....	6
2.1 MARCO TEÓRICO	6
2.1.1 Antecedentes históricos.....	6
2.1.2 Antecedentes Referenciales	11
2.1.3 Fundamentación	17
2.2 MARCO LEGAL	34
2.3 MARCO CONCEPTUAL	41
2.4 HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	44
2.4.1 Hipótesis General(H.G.)	44
2.4.2 Hipótesis Particulares(H.P.).....	44
2.4.3 Declaración de las Variables	45
2.4.4 Operacionalización de las Variables.....	46
CAPITULO III.....	48
3.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN Y SU PERSPECTIVA GENERAL	
3.2 LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA.....	49
3.2.1 Características de la población.....	49
3.2.2 Delimitación de la población	49
3.2.3 Tipo de muestra.....	50
3.2.4 Tamaño de la muestra.....	50

3.2.5	Proceso de selección.....	51
3.3	.... LOS MÉTODOS Y LAS TÉCNICAS.....	51
3.4	... El Tratamiento estadístico de la Información	51
CAPITULO IV	.....	52
4.1	.... ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	52
4.2	ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS	53
4.3	RESULTADOS	54
4.4	VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS	63
CAPÍTULO V	.....	65
5.1	TEMA.....	65
5.2	FUNDAMENTACIÓN	65
5.3	JUSTIFICACIÓN.....	70
5.4	OBJETIVOS.....	70
5.4.1	Objetivo General de la propuesta.....	70
5.4.2	Objetivos Específicos de la propuesta	70
5.5	UBICACIÓN.....	70
5.6	FACTIBILIDAD	71
5.7	DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	72
5.7.1	Actividades	73
5.7.2	Recursos, Análisis Financiero.....	138
5.7.3	Impacto.....	138
5.7.4	Cronograma.....	139
5.7.5	Lineamiento para evaluar la propuesta.....	139
CONCLUSIONES	.....	141
RECOMENDACIONES	.....	142
Bibliografía	.....	144
ANEXOS	.....	150
Entrevista No. 1	.....	150
Entrevista No. 2	.....	153
Entrevista No. 3	.....	155
Entrevista No. 4	.....	157
Entrevista No. 5	.....	159
Entrevista No. 6	.....	162

Entrevista No. 7	165
Entrevista No. 8	167
Entrevista No. 9	169
Control de pesos y medidas. Figura 1	170
Control de pesos y medidas. Figura 2	170
ENTREVISTA CON EL SOCIÓLOGO. figura 3	171

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Ventajas y Desventajas	211
Cuadro. 2Vida útil de los vehículos	300
Cuadro 3. Máximas Permitidas por camión.....	311
Cuadro 4.Declaración de las Variables.	455
Cuadro 5.Variable independiente	466
Cuadro 6. Variable dependiente.....	47
Cuadro 7. Características de la población.....	49
Cuadro 8. Estructura Jurídica.....	54
Cuadro 9. Garantías en el servicio	55
Cuadro 10. Deficiencia Económica	56
Cuadro 11. Gestión Administrativa de Entidades Reguladoras.....	57
Cuadro 12. Cumplimiento de la Política	58
Cuadro 13. Beneficiados	59
Cuadro 14. Resultados de la Informalidad	60
Cuadro 15. Impacto de la Regularización	61
Cuadro 16. Dependencia Económica.....	62
Cuadro 10 Verificación de Hipótesis.....	63
Cuadro 17. Entidades involucradas en el proceso de formación de la compañía	75
Cuadro 18. Beneficios del Estado	81
Cuadro 19. Incentivos en impuestos.	81
Cuadro 20. Incentivos Tributarios.....	82
Cuadro 21. Análisis estratégico FODA	85
Cuadro 22. Estrategia FO-FA-DO-DA	85
Cuadro 23. Organigrama Funcional	86
Cuadro 24.Flujos Operativos de la Empresa de Transporte de carga.....	95
Cuadro 25. Flujo de recepción, almacenamiento y despacho de carga recibida.....	96
Cuadro 26. Flujo Básico control proceso.	97
Cuadro 27. Obligaciones y Deberes.....	99
Cuadro 28. Proceso Contable.	106
Cuadro 29. Plan de capacitación.....	125
Cuadro 30. Actualización Tributaria	127
Cuadro 29. Legislación Salarial y Laboral	128

Cuadro 30. Técnicas de Ventas y Servicio al Cliente.....	129
Cuadro 31. Asistente Contable.....	130
Cuadro 32. Manejo del Portal de Compras Públicas.....	131
Cuadro 33. Contabilidad Básica y Gestión Tributaria.....	132
Cuadro 34. Manejo de Productos Peligrosos	133
Cuadro 35. Seguridad, Eficiencia en la Transportación y Manejo de Carga Terrestre	142
Cuadro 36. NIIF para Pymes.....	135
Cuadro 37. Costo – Beneficio.....	136
Cuadro 38. Recursos, Análisis Financiero	137
Cuadro 39. Cronograma.....	138

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolución del transporte.....	9
Figura 2. Estructura Jurídica	54
Figura 3. Garantías en el servicio.....	55
Figura 4. Deficiencia Económica	56
Figura 5. Gestión Administrativa de Entidades Reguladoras	57
Figura 6. Cumplimiento de la Política	58
Figura 7. Beneficiados.....	59
Figura 8. Resultados de la Informalidad.....	60
Figura 9. Impacto de la Regularización	61
Figura 10. Dependencia Económica	62
Figura 11. Ubicación	71
Figura 12. Flujo básico del Control de Proceso.....	97



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERÍA EN CONTADURÍA PÚBLICA Y AUDITORÍA - CPA**

TÍTULO

“Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país”

RESUMEN

El presente trabajo pretende medir que impacto habrá de tener la medida adoptada por el Gobierno, que obliga a todos los transportistas independientes a formalizarse, esto es, obligarlos a formar una empresa, de modo que ya no puedan realizar alguna labor como transportistas de carga pesada, si no cuentan antes como un RUC, que los identifique como empresa de transporte. Esto se llevará a cabo mediante encuestas, analizando la información obtenida de la Ley y las entidades involucradas en el proceso legal, esta información se analizará desde el punto de vista más neutro posible, para determinar, ¿Esta ley impacta de manera positiva, o de manera negativa al gremio de la transportación?

TRANSPORTE

NORMA

CREACION



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERÍA EN CONTADURÍA PÚBLICA Y AUDITORÍA - CPA**

TÍTULO

**“Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los
transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de
Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte
vigente en el país”**

ABSTRACT

This paper measures what impact will have the measure taken by the government which requires all independent carriers to be formalized, by forcing them to form a company, so they can no longer do any work as heavy transporter carriers if they do not count with a RUC before identifying themselves as carriers. This will be done through surveys, analyzing information obtained from the Law and the entities involved in the legal process, this information will be analyzed from a neutral viewpoint as much as possible, to determine: Does this law impacts positively or negatively the guild of transportation?

TRANSPORT

NORM

CREATION

INTRODUCCIÓN

En Ecuador la informalidad se la ha practicado en muchas actividades laborales, por largo tiempo, en ciertos casos han existido las normas, más sin embargo se ha hecho caso omiso, por diferentes razones, ya sea por conveniencia, comodidad, o simplemente no se ha tomado medidas en el asunto por parte de las autoridades competentes.

El gobierno del presidente actual, Rafael Correa, dio un giro a la estructura política y administrativa del Estado, iniciando con la Constitución de Montecristi en el año 2008. El Estado reconoce el derecho al trabajo, y como política de estado se impulsa y promueve el desarrollo intelectual de las personas y sus beneficios, con miras a obtener no solo profesionales capacitados si no también, salir del subdesarrollo en el que nuestro país, siempre ha sido visto.

En ciertos aspectos los cambios se están realizando progresivamente, en busca de un orden.

Los transportistas informales se de crear al empresario de la transportación, que ha permanecido por mucho tiempo en informalidad sin lograr mejorar su economía, para que sepa manejar dentro del orden legal su negocio, y cumpla con el estado y la sociedad.

Siendo la actividad de la transportación de carga pesada, uno de los motores que impulsan la dinámica comercial y económica de un país, amerita un estudio de impacto que les ocasionará la norma que los obliga a regularse en la ciudad de Guayaquil, para aportar con ideas que ayuden a tomar la medida de manera positiva.

El resultado de la presente investigación permitirá tener una base de información

Por lo expuesto, nuestra investigación se irá ampliando acorde al desarrollo de los siguientes cinco capítulos:

En el Capítulo I se realiza el Planteamiento del Problema; la problematización, delimitación del problema, formulación del problema; sistematización del problema; determinación del tema; Los Objetivos; Objetivo general de la investigación, objetivos específicos de investigación, justificación; Capítulo II se analizará el Marco Referencial, Marco teórico, antecedentes históricos, antecedentes referenciales, fundamentación, marco legal, marco conceptual, hipótesis y variables, hipótesis general, hipótesis particulares, declaración de variables, operacionalización de las variables; Capítulo III Marco Metodológico, tipo de diseño de investigación, la población y la muestra, características de la población, delimitación de la población, tipo de muestra, tamaño de la muestra, proceso de selección, los métodos y las técnicas, métodos teóricos, métodos empíricos, técnicas e instrumentos, propuesta de procesamiento estadístico de la información; Capítulo IV Marco administrativo talento humano, recursos y medios de trabajo, recursos financieros, cronograma de trabajo, bibliografía de investigación; Capítulo V propuesta, tema, justificación, fundamentación, objetivos, ubicación, estudio de factibilidad, descripción de la propuesta, actividades, recursos, análisis financiero, impacto, cronograma, lineamiento para evaluar la propuesta.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Problematización

Durante muchos años los transportistas de carga pesada han desarrollado su actividad de una manera informal, sin embargo poco a poco se han ido agrupando a través de asociación y/o la formación de compañía, aunque existe un buen número indeterminado que aún subsisten de manera independiente y ahora con los cambios profundos en las políticas que impulsa el actual gobierno a través de las leyes, se ven obligados a formalizarse.

Estos choferes profesionales independientes que cuentan con una herramienta de trabajo que les ha servido de sustento para mantener a sus familias por mucho tiempo, que por falta de iniciativa o recursos económicos suficientes, no se han proyectado a ampliar su actividad y/o a buscar la manera de formalizarse, más bien, de acuerdo a lo manifestado por los transportistas formales han sido una amenaza para sus labores en virtud que son considerados competidores desleales, al dañar el negocio con los precios más bajos.

Estas circunstancias motivaron la falta de una estructura organizacional que los motivaran a realizar la actividad dentro del marco legal, conforme a derecho, donde su tendencia seria crecer su negocio y como individuo.

De conformidad al Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art.46, señala: “El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro de las jurisdicciones definidas por la autoridad competente. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin.

Con los antecedentes indicados el Servicio de Rentas Internas con la colaboración de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, que tengan competencias para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción, en uso de la norma mencionada obliga a regularizarse a todos los transportistas independientes de carga pesada, mediante la creación de una compañía y/o integrarse a una cooperativa de transporte.

En caso de no cumplir con la norma, los transportistas independientes de carga pesada, no gozarán de los beneficios que el Estado otorga; el Servicio de Rentas Internas no autorizará la emisión de facturas y la Comisión de Tránsito del Ecuador, negará la matriculación del vehículo, motivos por los cuales no podrán ejercer la actividad y con esto su tendencia será desaparecer.

1.1.2 Delimitación del problema

A fin de poder realizar un trabajo de investigación que nos de la pauta para obtener una información clara sobre la situación actual del transportista de carga pesada, el presente problema se delimita de la siguiente manera:

Campo: Administrativo

Área: Transporte de carga pesada

País: Ecuador

Región: Costa

Ciudad: Guayaquil

Tiempo: 5 años

1.1.3 Formulación del problema

¿Cómo afecta la norma emitida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que obliga a regularizarse a los transportistas informales que ejercen la actividad de transporte de carga pesada, en la ciudad de Guayaquil?

1.1.4 Sistematización del problema

- ✓ ¿Qué impacto genera la falta de una estructura jurídica, en los transportistas independientes de carga pesada?
- ✓ ¿De qué manera afectala falta de garantía del servicio prestado a las grandes empresas, por ser independiente?
- ✓ ¿Qué influencia tiene la deficiencia económica en los transportistas independientes de carga pesada?
- ✓ ¿Qué efectos tienen las trabas administrativas por parte de las entidades reguladoras, sobre los transportistas informales?

1.1.5 Determinación del tema

Conocer de que manera diseñar un mecanismo de apoyo, como es un plan informativo de procesos y beneficios, que permita afianzar la formalización del transportista informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, y así pueda cumplir con la norma de Tránsito que exige su regularización.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General

Realizar un estudio que permita conocer los motivos por los cuales los transportistas informales de carga pesada carecen de una organización, para conocer la realidad actual y fomentar la formalización de la transportación en la ciudad de Guayaquil; mediante encuestas y entrevistas.

1.2.2 Objetivos Específicos

- ✓ Revisar los motivos por los cuales existe una falta de estructura jurídica de los transportistas.

- ✓ Identificar las causas por las cuales hay una falta de garantías del servicio prestado a las grandes empresas, por parte del transportista independiente.
- ✓ Investigar los motivos por los cuales existe una deficiencia económica en los transportistas independientes de carga pesada.
- ✓ Conocer cuáles son las trabas administrativas de las entidades reguladoras, que tiene el transportista independiente, para ejercer su actividad diaria.

1.3 JUSTIFICACIÓN

1.3.1 Justificación de la investigación

Se ha observado, de acuerdo a las vivencias relatadas por ciertos transportistas de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, que el haberse desempeñado de manera independiente por largos años, creó la informalidad y el desorden; así como también el descontento del gremio formal, que se sentía en competencia desleal.

La transportación es uno de los sectores de la industria que más mueve la economía de un país, razón por la cual el servicio que presta debe ser eficiente, ágil y seguro en el que garantice el traslado de la mercadería de manera oportuna al lugar de destino.

Es así que para tener un mejor nivel de vida, el transportista de carga pesada, que siempre estuvo al margen de ser contratado por las grandes empresas, deberá para sus actividades posesionarse de forma empresarial y de esta manera cumplirá con la exigencia de la norma que los obliga a regularizarse, exigida por la Agencia Nacional de Tránsito, por lo que a medida que vaya prosperando, el éxito será para el gremio en general, y no individual.

Con el fin de ejercer presión las autoridades reguladoras, como son Servicio de Rentas Internas y la Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación no darán autorización para la emisión de las facturas y no matricularán a los vehículos, respectivamente, considerando que el requisito base es la presentación del permiso de operaciones, otorgado por la ANT conforme indica la LOTTYTSV, Art. 53, párrafo segundo ***“La prestación del Servicio del Transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación”***, y procedimiento de su Reglamento,

Capítulo 1 – Procedimiento Para El Otorgamiento de Títulos Habilitantes, Art.76.-
“Para los Contratos de Operaciones y Permisos de Operaciones.- Una vez ingresada la solicitud por parte del peticionario, el Director Ejecutivo o Director Provincial que corresponda, o los Municipio que hayan asumido las Competencias, la aprobarán o negarán en el plazo de treinta días, para lo cual previamente deberán preparar el informe técnico correspondiente”. Por su parte la Comisión de Tránsito del Ecuador no matriculará a los vehículos, si no presentan la autorización del SRI.

Considerando la Norma que obliga a que todo transportista que quiera ejercer la actividad comercial, deberá obligatoriamente constituirse en compañía y/o asociarse a una ya establecida, motiva a realizar un estudio que permita conocer el impacto que tendría la norma que obliga al sector de la transportación informal a regularizarse en la ciudad de Guayaquil.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 Antecedentes históricos

El transporte es tan antiguo como el hombre. Quien al principio solo caminaba, luego conoció la rueda, inspirada en los troncos de árboles que se usaban para desplazar cargas pesadas.

Transporte por tierra.- El primer medio de transporte lo formaron las mujeres en las sociedades primitivas, estaba a cargo de ellas el transporte de los enseres domésticos cuando el grupo se traslada de un lugar a otro.

En el viejo mundo, para medios de transportes eran utilizados animales como perros, bueyes, caballos, asnos, renos, camellos y elefantes; Y en el nuevo los perros y llamas. Su distribución dependía de la capacidad de adaptación y las diversas condiciones. Por ejemplo la utilización del buey para tirar del arado y que podía ayudar al agricultor en una porción de su trabajo más rudo.

Según algunos estudios los Incas poseían un sistema de caminos interconectados, en los cuales se servían para transportar mercadería o algún otro servicio, se ayudaban con las bestias de carga o bien caminando por largos días.

Se cree que otras civilizaciones se movilizaban a través de la navegación, por medio de botes. Estos y las velas eran conocidas hace más de 6.000 años.

Con el descubrimiento de los troncos de los árboles, crearon los vehículos de ruedas que impusieron la necesidad hacer caminos especiales, para facilitar el transporte a las distancias considerables.

Por lo que se podría decir que el primer vehículo fabricado fue elaborado con troncos de árboles.

En zonas de climas más benignos los vehículos terrestres solían ser de ruedas. Al principio se emplearon troncos de árbol que se colocaban a manera de rodillos.

La red de carreteras de Europa se deterioró con la caída del imperio romano. Las hordas de invasores que dominaron la región durante los siglos siguientes no mostraron interés por conservar los antiguos caminos, y el uso de los vehículos de rueda desapareció, casi por completo hasta fines del siglo XVI. El feudalismo dominante restringió el libre tránsito de personas y mercaderías, solo viajaban los caballeros, los nobles, los sacerdotes, un reducido número de mercadería ambulantes y los agentes encargados del transporte de correos.

A fines del siglo XVI se iniciaron la construcción de las carreteras. Pero antes que se inventara y se generalice el automóvil, gozaba de gran popularidad la bicicleta, y que aún es utilizado como medio de transporte en muchos países, siendo uno de los principales la China.

Surgió después la diligencia que inicialmente fue a caballo hasta que se produjo la introducción del ferrocarril en el que las personas viajaban con rapidez y por poco dinero a todas partes, se ampliaron los mercados para la materia prima y los productos manufacturados, conforme se iba aumentando el rendimiento y se iban reduciendo los costos de producción.

El monopolio que ejercían los ferrocarriles los hicieron que en ciertos países tengan sistemas de tarifas diferenciadas, basados en las diferentes clases de mercancías. Por ejemplo a la hulla y minerales, de valor bajo en relación con su peso, se aplicaban tarifas mucho más bajas por kilómetro que a los productos manufacturados.

Los transportadores por carreteras, por el contrario, cobraban tarifas más o menos uniformes, sin tener en cuenta la naturaleza de la mercancía transportada, en vista de que sus tarifas se habían establecido sencillamente para compensar los costos de explotación más un margen de utilidad. Los ferrocarriles alegaban que esta competencia era desleal, en el sentido de que sus competidores solo transportaban la “NOTA” del tráfico y dejaban para los ferrocarriles únicamente la carga menos remunerada, que las empresas siguen viéndose obligadas a transportar como un servicio público indeclinable.

Los gobiernos de los países industrializados consideraban que el ferrocarril daba un servicio eficaz, ya que eran esenciales para el movimiento de la carga pesada de las industrias y vital importancia en caso de guerra.

Por otra parte no tenía intenciones de restringir el servicio de transporte terrestre nuevo y progresista, cuya diferencia con los ferrocarriles era que podía recoger la carga del almacén del remitente y entregarlo en la puerta del consignatario, sin necesidad de otro manejo y que en cierta forma era más barato.

Una solución parcial se dio en la mayoría de países, mediante la concesión de licencias de uno u otro tipo para los vehículos de carreteras. Las empresas transportadoras ya existentes tenían derecho a sus licencias por los servicios ya establecidos pero estaban obligados a demostrar la necesidad de ampliar cualquier servicio que proyectare.

En general se utilizan cinco modos de transporte: acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y oleoducto¹.

El transporte acuático, es el medio que se utiliza para navegar, como por ejemplo un barco, bote, lancha, etc, dependiendo si es el mar, río, laguna, etc.

Transporte por carretera, consiste en el medio por el cual se movilizan libremente las personas o bienes de un lugar a otro, a través del sistema vial de un país, estos pueden ser vehículos, motos, bicicletas, etc.

Transporte ferroviario, es un sistema de carga de personas o bienes, construido en lugares adecuados, y son guiados con rieles y carriles.

El transporte aéreo es todo aparato construido para volar, es decir movilizarse por aire de un lugar a otro, por ejemplo el avión, la avioneta, etc.

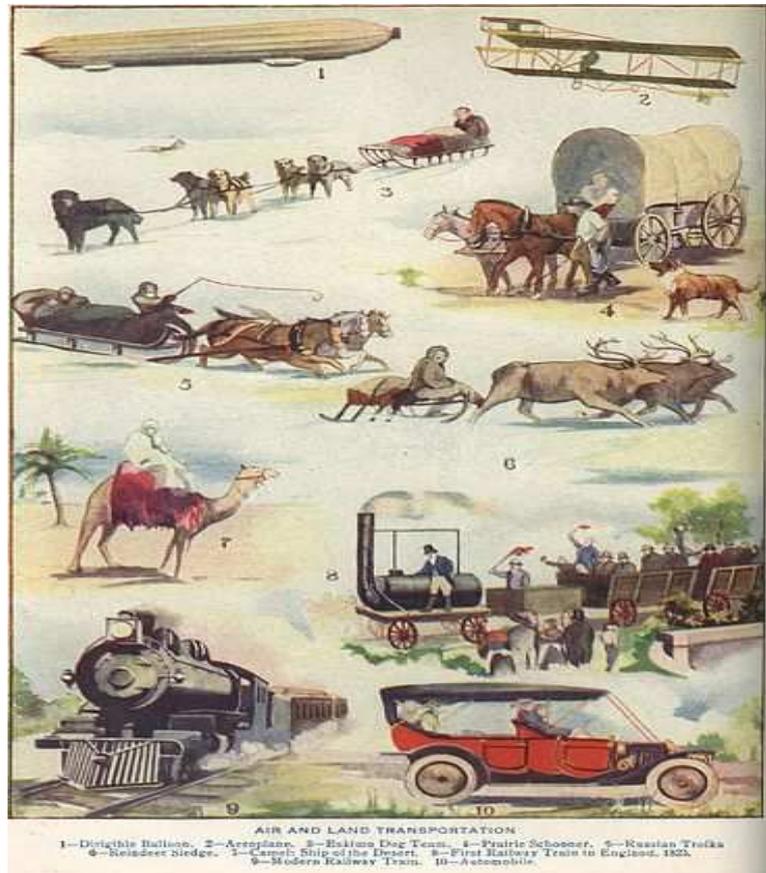
El transporte por oleoducto son las tuberías instaladas especialmente para trasladar petróleo, así como también gas.

Los oleoductos se fabrican de acero o plástico.

¹ (THONSON, 1974)

Figura 1. Evolución del transporte

Fuente: Wikipedia.org



Transporte por Agua

Altamente desarrollados los pueblos primitivos. La embarcación más antigua es la balsa, hecha de hierbas, troncos de árbol u otro material de peso ligero que flotan en el agua.

Los egipcios primitivos utilizaban en el Nilo balsas semejantes, hechas de diversos materiales.

Los fenicios, los griegos y romanos salieron al mar en embarcaciones dotados de velas.

Las rutas principales del transporte marítimo para navegar era el mar Mediterráneo, que se mantuvo hasta el desarrollo del comercio en el Nuevo Mundo.

Hasta los siglos XVII y XVIII era común que los comerciantes tengan sus propias naves. Hasta que fue jurídicamente posible el establecer compañías de responsabilidad limitada, los riesgos eran compartidos solo con los socios, sin embargo con el tiempo se hizo muy costoso y se crearon los transportes marítimos independientes. En 1870 Rodolfo Diesel fabricó el barco con máquina de vapor.

Transporte Aéreo

Desde que el hombre era primitivo y vio volar a las aves, quiso hacer lo mismo y empezó a realizar varios intentos, hasta que a finales del siglo XVIII el experimento con globos aerostáticos lograron elevarse, sin embargo faltaba qué lo dirija.

En la evolución del transporte aéreo de carga fue en 1900 por haberse puesto en servicio el dirigible de Zeppelin, en Alemania. A pesar que el negocio de transportar viajeros era de mayor importancia se trasladaban también documentos valiosos y pequeños paquetes a precios elevados.

Después de la I Guerra Mundial fue cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.²

El Ferrocarril en Ecuador

En los tiempos de 1861, el Ecuador se encontraba desintegrado por las distancias que separaban a las principales ciudades de la costa y sierra, eran las mulas y los indios que transportaban las más grandes cargas, constituyendo el transporte pesado del país, en ese entonces.

En 1861 el doctor Gabriel García Moreno, Presidente de la República, autorizó por decreto la contratación de la construcción de un ferrocarril cuya ruta sería costa - sierra. El 18 de julio de 1873, realizó el estreno de la locomotora "Guayaquil" en la ruta Yaguachi – Milagro.

Continuaron la obra los presidentes General Ignacio de Veintenilla, el doctor José María Plácido Caamaño y posteriormente culminada por el General Eloy Alfaro, pese a la oposición de sus adversarios, quienes troncaron a los inversionistas

² (GWINN & et al., 1998)

norteamericanos que desistieron de aportar con sus capitales al desarrollo del ferrocarril ecuatoriano y que estaba liderado por el señor Archer Harman (aliado del general), quien busco nuevos capitales para la obra en Inglaterra.

En 1899 se reinició el avance de la construcción hacia la cordillera, llevando vida y progreso a todos los pueblos que pasaba, hasta llegar al km 131, donde se levantaba la muralla andina, y la creación de la Nariz del Diablo, una obra de ingeniería con el esfuerzo y la técnica de los hombres de aquella época.

Lamentablemente la fiebre amarilla ataco a los trabajadores ecuatorianos y jamaiquinos que habían sido traídos para este trabajo, no obstante en 1901 el ferrocarril había llegado hasta las faldas del Chimborazo.

El 25 de junio de 1908, el primer tren del ferrocarril ecuatoriano llegó a la estación de Chimbacalle en Quito, recibiendo el General Eloy Alfaro y el señor Harman el aplauso y júbilo del pueblo, por esta obra que unía a las ciudades de Guayaquil – Quito, uniendo y dando apertura al progreso de sus pueblos.³

2.1.2 Antecedentes Referenciales

En base a la documentación revisada sobre temas similares a la presente investigación, como es el transporte de carga pesada, se describen los siguientes temas:

Primer Tema

Universidad: Escuela Politécnica del Ejército

Facultad: Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio Ingeniería Comercial

Modalidad Presencial

Tema: Estudio para la creación de una cooperativa de ahorro y crédito con los miembros de la compañía de transporte escolar tour estudiantil ubicada en la ciudad de Quito

³ (PINO, 2012)

Autor: González Castro Andrés Vinicio

Fecha: Quito, 01 de Noviembre de 2011

Resumen: Raiffeisen impulso al sistema de cooperativa de ahorro y Crédito basado en los principios de auto ayuda, responsabilidad y administración, principios que hasta la presente fecha se mantienen en la mayoría de países del mundo.

En nuestro país predominan las cooperativas de servicio y las de consumo, quienes en los últimos tiempos se han fortalecido, como respuesta a la crisis del país.

El proyecto de estudio es la factibilidad de la Creación de una Cooperativa de Ahorro y Crédito de la Compañía Tour Estudiantil, para lograr el desarrollo social y económico de los socios, los mismos que podrán realizar préstamos a una tasa competitiva en el mercado.

Con el objetivo que los socios tengan la oportunidad de poder ir ahorrando; una cultura financiera; mejorar su economía y puedan mejorar y/o reemplazar sus unidades de transporte que le generen ingresos extras, etc. que de saberlos utilizar bien será muy rentable.

Esta cooperativa pretende ser una asociación autónoma formada por los socios de la compañía de Transporte Tour Estudiantil.

Se realizaran investigaciones exploratoria y explicativa; las técnicas a utilizar con la observación directa, recolección de datos, entrevistas con expertos, encuestas.

Para el estudio de mercado se consideró la oferta y demanda, posicionamiento y necesidades de los socios.⁴

Relación con el presente proyecto

El presente trabajo aportará en el marco de la creación de una cooperativa en términos generales y su factibilidad en adaptarla a la transportación, siempre y

⁴ (CARRILLO, VINUEZA, & Mauricio, Escuela Politecnica del Ejercito (repositorio digital), 2011)

cuando solo sea para fines de trámites de créditos en la renovación del parque automotor y sus derivados.

Segundo Tema

Universidad: Instituto Politécnico Nacional

Facultad: Ingeniería en transporte

Tema: “Desarrollo de un marco conceptual para el manejo y operación de la carga con un enfoque de ingeniería en transporte””

Autor: **María de Lourdes García Murrieta y Jorge Rodríguez Garduño**

Fecha: 2009 - México

Resumen: La necesidad de buscar alimento, para su existir, el hombre sale en busca de ella para llevar a sus hogares desde los frutos de los árboles hasta los animales conseguidos en la caza, ahí nace la carga.

En 1983, México decide iniciar unos cambios estructurales en la búsqueda de la estabilidad macroeconómica. Logrando entrar su economía al comercio internacional.

Cabe mencionar que en aquellas épocas se integraba la comunidad europea internacional. Mientras México iniciaba la desregularización del servicio de autotransporte de carga, cuyos objetivos fueron: establecer una forma de mercador; fijar un precio real y competitivo; incrementar la competitividad, sin embargo lo que origino fue la competencia desleal, operaciones inseguras y servicio de baja calidad.

Las empresas más grandes se fortalecieron por las alianzas estratégicas, servicio puerta a puerta, disminución de los costos y el tiempo de traslado de la mercadería, logrando poco a poco crecer y renovar sus vehículos.

Carga es el producto que se traslada de un lugar a otro, grande o pequeña, pesada o ligera, perecedera, frágil o resistente, sus cualidades son: tiempo de transportación, costo de transporte, procedencia, valor conforme logística, tipo de

uso, temperatura, durabilidad, modo de transporte a utilizar, envase, empaque o embalaje, tipo de carga, distancia del destino.

Relación con el presente proyecto

El presente trabajo con información importan como son definición de carga, tipos de carga y como referencia de lo que México vivió 1983, Ecuador, ahora lo esta experimentando.

Tercer Tema

Universidad: **Técnica de Ambato**

Facultad: **Ciencias Administrativas**

Tema: “El Marketing de Servicios y la imagen corporativa de la Cooperativa de transporte de carga pesada” Rutas del Tungurahua” de la ciudad de Ambato”

Autor: María Luisa Acosta Solís

Fecha: Año 2012

Resumen: La cooperativa de transportes Rutas del Tungurahua, es una empresa de transporte de carga pesada, cuya imagen está muy deteriorada, porque no tienen una estructura organizacional establecida que permita realizar las labores administrativas y operativas de manera coordinadas, presentan incumplimiento de los objetivos, no tienen definida la misión y visión, falta de logotipo, etc.

La Cooperativa de transporte de carga pesada, “Rutas del Tungurahua, está localizada en la ciudad de Ambato, y su principal problema es la pérdida de imagen, por lo urge realizar un marketing promocional, iniciando con el cambio de actitud del personal, para lo cual se requiere una capacitación para todo el personal en “Servicio al cliente”

El marketing de servicios, según el escritor De Andrés, 2008, “algunos de los orígenes del sector servicios provienen de años atrás, mientras otros provienen de acontecimientos recientes”.

El incremento de las empresas de servicios ha dado lugar a la competitividad en la atención, potenciando la administración y el marketing con las estrategias de mercados.

Las características de los servicios son: Intangibles (es una acción, no se toca, pero se la ve y siente); simultáneos (producidos y consumidos al mismo tiempo), ejemplo un profesor dando la clase; estándar y uniformes (se basan en personas o equipos, el que prevalece es el componente humano); los servicios no pueden ser almacenados (una vez producido debe ser consumido; no pueden ser protegidos por patentes (difícil que puedan ser protegidos); difícil establecer precios (como el trabajo de una persona, que el costo de producción varia).

La calidad y el servicio son dos factores inseparables, el primero debe estar relacionado con la satisfacción del cliente.

Los estudios realizados dieron como resultados que el personal que labora esta preparado para ejercer las funciones; sin embargo el servicio que presta a los clientes, solo es bueno, por otra parte goza de mas desventajas que ventajas, tiene muchas debilidades, empezando por el interior de la empresa, requiere un cambio de administración, con objetivos, visión y misión, en otras palabras requiere una reestructuración interna, para que pueda atender externamente a los clientes y así pueda surgir renovada,

Relación con el presente proyecto

El presente trabajo aportará, para el proyecto en investigación, en la propuesta de fortalecimiento institucional, en la estructura funcional, manuales de procesos, y dar directrices claras de lo que es una organización.⁵

Cuarto Tema

Universidad: Escuela Politécnica Nacional

Facultad: Ciencias Administrativas, Carrera de Ingeniería Empresarial

⁵(ACOSTA, 2012)

Tema: Estudio de Factibilidad para la Implementación de una Compañía de Transportes de Carga Pesada en la Ciudad de Quito.

Autor: Diana Judith Calvopiña Peñafiel

Fecha: 2008

Resumen: En el Ecuador existen empresas insatisfechas por el servicio logístico que reciben de aquellas que se encargan de la transportación de sus productos.

La compañía objeto de la investigación trata de garantizar a sus clientes un eficiente servicio, capacitando a su personal y modernizando la organización. Con el fin de ampliar el mercado nacional e internacional y así lograr una alta rentabilidad.

Michael Porter dice “la ventaja competitiva no puede comprenderse considerando a una firma como una totalidad. Brota de las muchas actividades distintas que una firma realiza a la hora de diseñar, producir, comercializar, entregar y sostener su producto. Cada una de estas actividades puede contribuir a una posición relativa de los costos de la firma y crear una base para la diferenciación. La cadena de valor descompone una firma en sus actividades estratégicamente relevantes a fin de comprender el comportamiento de los costes, y las fuentes de diferenciación existente y potenciales. Una firma gana ventajas competitivas realizando estas actividades estratégicamente importantes de una forma más barata o mejor que sus competidores”.

En Ecuador el transporte más utilizado es por vía terrestre, por cuanto sus carreteras unen a todas las provincias

El estudio de factibilidad muestra las ventajas que tiene el proyecto para la empresa, analiza dos aspectos:

- ✓ Los requisitos óptimos, para que el proyecto se realice y sus objetivos sean cumplidos con eficiencia
- ✓ Los requisitos mínimos, para el cumplimiento de las metas y objetivos, optimizando los recursos.

El estudio de mercado permite conocer claramente el comportamiento del mercado ante la introducción de una nueva compañía de transportes que brinde servicio de calidad; conocer las demandas insatisfechas así como el número de oferentes en la actividad.

Se utilizan técnicas como la encuesta y observación directa y su resultado será cuantitativo y cualitativo que permitirán un diseño de la compañía a constituir.

La muestra se realizará mediante el método aleatorio, por cuanto es difícil identificar a las empresas que desarrollen las actividades en Quito y el tamaño será de muestra.

Los vehículos que más se utilizan son los tracto camiones como los C3S3 (cabezal de 3 ejes y Remolques de 3 ejes) su carga es de 30, 35 y/o 40 toneladas (95%); los C3S2 (cabezal de 3 ejes y remolque de 2 ejes) cargan un balance entre peso y volumen (91%); y los C2S2 (cabezal de 2 ejes y remolque de 2 ejes) son de carga masiva hasta 8 toneladas (84%).

En conclusión se debe dar un buen servicio al cliente con un valor agregado; considerar el tiempo de tránsito promedio en ruta, el precio, riesgo de pérdidas y daños; el precio del flete será fijado por la oferta y la demanda, el volumen de la carga y las distancias de recorridos que tenga el vehículo; buscar nuevos proveedores; buscar un lugar cerca de los mercados que son nichos con demanda.⁶

Relación con el presente proyecto

El presente trabajo aportará a mi tesis en el estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte de carga pesada, los vehículos más utilizados, los mercados donde se inclinan más.

2.1.3 Fundamentación

“El transporte puede definirse como el conjunto de actividades económicas que permiten el movimiento de mercancías e individuos de un lugar a otro”.

⁶ (CALVOPÍÑA, 2008)

Funciones del transporte:

- ✓ Satisfacer las necesidades humanas al movilizar cosas, animales o personas;
- ✓ Satisfacer necesidades productivas de movilizar materiales, insumos; productos y medios para la elaboración, comercialización y consumo de bienes y servicios;
- ✓ Comercialmente es una fuente de ingreso;
- ✓ Crea fuentes de trabajo;
- ✓ Dinamiza la economía de un país;

Clasificación del transporte

- ✓ Aéreo; marítimo; terrestre.

El transporte de carga por carretera se subdivide en **público y privado** dependiendo de la propiedad del transporte:

- a) Carga: Transporte de mercadería;
- b) Pasajero: Transporte de personas;
- c) Encomiendas: Transporte de pequeños bultos (postales);
- d) Guerra: Transporte para fines bélicos;

El transporte combinado, utiliza varios modos de transporte y la mercadería se transborda agrupada en contenedores de un vehículo a otro, denominándose intermodal o multimodal.

Tratándose de carga, el contenedor de mercancía es enviado a través de ferrocarriles, camiones, naves o aeronaves, cerrado y sellado desde su origen hasta llegar a su destino en el que es abierto.

Según el ámbito de operación:

- ✓ Transporte nacional: Autorizado para operar dentro del territorio nacional;
- ✓ Transporte internacional: Autorizado para operar en territorio extranjero, es decir en el exterior.⁷

⁷(Search books, presentations, business, academics)

Otras formas, según las actividades

Dentro de la clasificación se debe considerar la distancia en el traslado que puede ser corta, media o larga, el tipo de vehículo y organización de la actividad que lo hace diferentes para cada transporte.

- ✓ Servicio de pasajeros: **urbano** que abarca dentro de ciudad, de corta distancia, o **interurbano** que enlaza a dos o más y puede ser de larga distancia;

Dependiendo de la forma de los contratos y las frecuencias predeterminadas: transporte regular y privado.

- ✓ **Regular.-** Están considerados los buses urbanos e interurbanos, los servicios regulares de una compañía aérea o ferroviaria, que trabajan de acuerdo a itinerarios, horarios y calendarios, que pueden ser escogidos por el usuario.
- ✓ **Privado.-** Es una atención más personalizada tanto de mercancía como de viajeros, como son los taxis, los vuelos chárter de ciertas líneas aéreas y los servicios no regulares que pueden ser contratados con empresas navieras.

En ocasiones el mismo usuario se convierte en el productor de la actividad, utilizando su propio vehículo, para el caso de empresas cuentan con su propia flota de vehículos.⁸

Cabe indicar que existen transportistas de mercadería que se encuentran legalmente constituidos, otros que han permanecido de manera independiente por muchos años.

Importancia del estudio de la demanda del transporte de carga

El transporte por carretera se caracteriza por ser el único medio capaz de realizar por sí mismo el servicio de puerta a puerta. También por su flexibilidad y versatilidad para poder transportar desde pequeños paquetes a volúmenes importantes y todo

⁸ (DE RUS Ginés, 2003)

género de mercancías. La facilidad de cargar y descargar y la posibilidad de poder organizar libremente horarios y rutas hacen que sea un transporte rápido y adecuado para envíos urgentes.

Sin duda ha estado presente en el diario convivir de las personas desde comienzos de la historia de los pueblos, contribuyendo al progreso y mejorando la calidad de vida del ser humano.

Al transporte podemos considerarlo como un servicio intermediario, como un medio para alcanzar un fin, siendo este fin el de conseguir el cambio de localización de personas o de mercancías.⁹

Se podría decir que el incremento del comercio internacional y los acuerdos entre países ha sido una clave fundamental en la demanda de la prestación de servicios del transporte de carga pesada,

La importancia y relevancia de este medio, ha dado lugar al incrementado y mejoramiento de la logística, desde el momento que adquiere el producto, su traslado y almacenamiento, es decir la administración estratégica del flujo del producto para que esté en el lugar correcto y en el momento apropiado.

⁹ (Jose & Carlos, 2007)

Ventajas y Desventajas de los Medios de Transportes

Cuadro 1. Ventajas y Desventajas

VENTAJAS	DESVENTAJAS
AEREO	
Menores gastos financieros.- Mejora la rotación en los almacenes y reduce los costos financieros de las demoras en las operaciones comerciales	Costo del Transporte.- Limitación en volumen de mercadería; peligro y restringido para ciertos productos que son peligrosos.
Flexibilidad. - Regularidad y puntual	
Seguridad.- Brinda mayor seguridad que otros medios; menos costos en el seguro y en el embalaje	
Rapidez. - Ideal para mercadería urgentes y perecibles	
MARITIMO	
Tarifas de mas bajo costo.- Mayor carga de mercadería; diversidad y especialización en tipos de buques y regulaciones internacionales uniformes	Baja velocidad.- El seguro y embalaje son mas costosos; mayor riesgo de saqueo y deterioro; mayores inventarios y costos financieros en el trayecto; además frecuencias mas espaciadas.
TERRESTRE	
Entrega segura y directa de la mercadería al beneficiario; embalajes son mas simples y costo bajo; menos manoseo en la carga y la entrega es rápida en las distancias cortas.	Es recomendable en distancias cortas y medias; y es limitado en cuanto a su capacidad.
FERROVIARIA	
Recomendable para volúmen de cargas en grandes recorridos; bajos costos; flexibilidad porque no permite variedad de mercaderías y no es afectado por los fenómenos de estacionalidad.	Es afectado por fenómenos meteorológicos; tiempo en tránsito alto; baja velocidad; inflexible porque solo puede recorrer por donde haya tendido de rieles.

Elaborado por: Mirella Solórzano C.

Administración

“La administración es el proceso de diseñar y mantener un ambiente en el que los individuos, trabajando en grupos de manera eficiente, alcancen objetivos seleccionados”.¹⁰

“La administración es a lo que se dedican los gerentes, la administración involucra la coordinación y supervisión de las actividades de otros, de tal forma que éstas se lleven a cabo de forma eficiente y eficaz”¹¹

Bajo este punto de vista, las empresas deben de manera general, considerar el transporte terrestre y a la distribución física, como un campo al cual se debe estudiar y mejorar con ánimos de mejorar la logística de una manera Global.

En el transporte terrestre tanto en Ecuador como en los países latinoamericanos se comporta como uno de los factores que más afecta a la competitividad comercial regional. En la medida que el comercio mundial crece a un gran ritmo, también lo hacen los requerimientos de transporte eficiente y económico, tanto para el interior del país como para el comercio internacional. Al aumentar la competitividad en los principales mercados se obliga al país a adaptarse a ofrecer a los clientes ventajas de costos, rapidez, confiabilidad y flexibilidad en la distribución de la mercadería.

Debido en gran parte a este notable incremento de carga por transportar, incremento que será sin duda a raíz de la apertura de las relaciones comerciales con EEUU., las relaciones entre las empresas generadoras de carga y las empresas transportadoras y los dueños de los vehículos no son satisfactorias en la actualidad. Entre estas es importante resaltar una generalización en cuanto al manejo deficiente de la información y la falta de indicadores que permitan realizar seguimiento de las gestión de transporte y la distribución.

¹⁰ (Weihrich, 2003)

¹¹ (Coulter, 2010)

Las anteriores deficiencias en su conjunto conllevan a propiciar a un servicio no satisfactorio al cliente final, quien busca agilidad en la entrega de los productos, puntualidad en los compromisos adquiridos.

Además de una excelente calidad del producto.

Con respecto al servicio, este se ha visto seriamente afectado por un transporte deficiente, coberturas incompletas, altos costos de fletes y mala planificación del proceso de distribución.

Motivos por los cuales es necesario en una administración realizar un enfoque general de la empresa, a fin de planificar.

Funciones de los Administradores

Las funciones son: Planeación, Organización, Integración de personal, Dirección y Control.

Planeación.- Es saber cuáles son las misiones, los objetivos y las acciones necesarias para realizarlas, que van desde los propósitos generales hasta las acciones más detalladas, pero siempre con la toma de decisiones.

Organización.- El personal debe tener definidos, cuáles son sus propósitos, objetivos, la relación con sus compañeros para el trabajo en equipo, con el fin de cumplir las metas trazadas por la compañía.

El propósito de una estructura organizacional es tener un entorno favorable para el individuo. Es un instrumento administrativo en las que se define las tareas a realizar, por lo que es muy importante el escoger la persona con el perfil deseado para que desempeñe un puesto específico.

Integración del personal.- Implica tener llenas las vacantes requeridas en los puestos creados en la estructura organizacional. Requerimientos de fuerza de trabajo, inventario del personal disponible, capacitación, selección, ubicación, ascenso, evaluación, planeación de carrera de los candidatos, etc, a fin de lograr eficacia y eficiencia.

Dirección.- Es la influencia que se realiza sobre el empleado para que cumpla con las metas organizacionales y grupales. Para todo administrador le es importante los problemas que resultan de las personas, sus deseos y actitudes, comportamiento individual y en grupos.

Por otra parte el administrador debe ser un líder, dar motivación en equipo de trabajo.

Control.- Mide y corrige el desempeño individual y organizacional para garantizar que la práctica se pegue a los planes trazados.

Las actividades de control se relacionan con la medición de los logros. Algunos medios de control como el presupuesto egresos, los expedientes de inspección y horas-hombre perdidas, sirven para efectos de medición.¹²

Administración estratégica

“Estrategia significa elegir de forma precisa la forma de competir”¹³

Objetivos.- Comprender el porqué toda compañía necesita de una estrategia sólida para competir, con resultados positivos, dirigir el negocio y fortalecer las expectativas de éxito y progreso a largo plazo.

Tener claro los cuatro enfoques estratégicos para identificar a una compañía de su competencia y obtener ventajas competitivas.

Estar consciente que las estrategias evolucionan como efectos de cambios y como medida de iniciativa de los funcionarios.

Entender porqué es importante que una organización tenga un modelo viable de negocios.

La estrategia de una organización consiste en las medidas competitivas que tomen sus funcionarios. El núcleo se encuentra en las acciones y movimientos.

¹² (KOONTZ & WEHRICH, ADMINISTRACION - Una perspectiva Global, 2004)

¹³ (WEICH, 2012)

Modelo europeo de administración de calidad total establecido por la EFQM.

Según el modelo europeo, determinado por la Fundación Europea para la Administración de calidad, cuyas siglas en inglés son EFQM, la calidad total se basa en la siguiente premisa:

Liderazgo, Administración de personal, Políticas y estrategias, recursos y procesos; se llaman habilidades, y significa la manera en que una organización obtiene resultados.

Satisfacción de los empleados; Satisfacción del cliente, y el Impacto en la sociedad se consiguen por medio del liderazgo; se llaman RESULTADOS y se refieren a los logros de una organización.¹⁴

En el proceso de Desarrollo y Capacitación del Administrador, se deben considerar tres tipos de necesidades: objetivos de la empresa, la disponibilidad de administradores y los índices de rotación.

Entre los cambios que influyen en el desarrollo administrativo y organizacional, tenemos:

- ✓ Conocimiento en el uso de las computadoras;
- ✓ Educación y preparación continua en la vida adulta. El aprendizaje se ha convertido en una necesidad;
- ✓ En el futuro incremento de trabajadores capacitados.¹⁵

En términos generales un administrador no solo debe velar por los intereses de la empresa internamente, si no también externamente, es así que cuando se busca al cliente se trata, debe considerar lo siguiente:

Perfil del cliente y los competidores

Uno de los aspectos más importantes en el estudio de mercado, es definir claramente el perfil del cliente, ¿quiénes son?, ¿dónde están?, y ¿cuáles son sus motivaciones y necesidades? para satisfacerlas.

¹⁴ (KOONTZ & WEHRICH, Administración - Una perspectiva global, 2004)

¹⁵ (KOONTZ & WEHRICH, Administración - Una perspectiva global, 2004)

En este sentido debe estudiarse:

- ✓ Tipo compradores potenciales, edad, género, capacidad adquisitiva, sector, nivel educativo, estilo de vida, etc;
- ✓ Característica principal del cliente: mayorista, minorista, particular, productor, etc.;
- ✓ Opinión del cliente que ha mostrado interés en el producto o servicio;
- ✓ Opinión del cliente que no ha mostrado interés en el producto o servicio;
- ✓ Analizar los motivos por la falta de interés.

Es importante realizar un análisis de los competidores, fortaleza por debilidad, tamaño de importancia de cada uno de ellos y las estrategias que aplica.¹⁶

Recursos Humanos

Toda empresa para iniciar sus actividades requiere contar con un recurso humano que sea dinámico y estratégico, cuya responsabilidad será:

- ✓ Compartir con el resto de las direcciones funcionales el dirigir estratégicamente la compañía; de estructurar los procesos que conectan los diferentes niveles de la organización, así como el personal que controlará a estos procesos;
- ✓ Orientar la implementación estratégica a nivel funcional del recurso humano.

Administración de Personal

La función administrativa de integración de personal consiste en ocupar y mantener los puestos de la estructura organizacional. Esto se realiza mediante la identificación de los requerimientos de fuerza de trabajo, el inventario de las personas disponibles y el reclutamiento, selección, contratación, ascenso, evaluación, planeación de carreras, compensación y capacitación o desarrollo, tanto de candidatos como de empleados en funciones a fin de que puedan cumplir eficaz, y eficientemente sus tareas. La integración de personal debe vincularse de manera estrecha con la función de la organización, es decir, con el establecimiento de

¹⁶ (ALBIZU GALLASTEGI & LANDETA RODRIGUEZ, 2011)

estructuras intencionales de funciones y puestos. El departamento de personal dentro de sus actividades esta:¹⁷

- ✓ Aplicar procedimientos y normas laborales establecidas (Leyes, Acuerdo, Convenios, Reglamentos Internos, etc.);
- ✓ Aspectos relativos al personal, como: Contratación, tiempo de trabajo, funcionalidad, movilidad, disciplina, sueldos y salarios, vacaciones, etc.;
- ✓ Canalización de trámites exigidos por instituciones como Ministerio de Relaciones Laborales; Seguro Social, etc.;
- ✓ Recoger información y conservarla.¹⁸

Logística

Según Martín Christopher: “Logística es el proceso de administrar estratégicamente la adquisición, traslado y almacenamiento de materiales, partes y productos terminados de los proveedores a través de la organización y sus canales de comercialización, de tal manera que las utilidades actuales y futuras se incrementen al máximo mediante la entrega de pedidos que es efectiva en costo”.

El cumplimiento de los requisitos que aseguran la combinación de empaçado, manejo, almacenamiento y transporte, esto es, la logística.

Aspectos relevantes en logística:

Servicios al cliente: Se define como la provisión de un servicio en tiempo y lugar. Es decir un producto no tiene valor hasta que esté en las instalaciones del cliente en el momento correcto, en el lugar correcto y en las condiciones correctas.

La presentación de un producto y la creación de una imagen que influya en las percepciones de los consumidores, son detalles para convertirse en un proveedor de categoría, adicional escoger una buena agencia de publicidad y el reconocimiento que la logística es consistente en la prestación del servicio.

¹⁷ (KOONTZ & WEHRICH, Administración - Una perspectiva global, 2004)

¹⁸ (PRIEDE BERGAMINI, 2010)

Administración estratégica en tiempos rectores.- El tiempo que demora el diseño de un producto y su entrada al mercado, es denominado tiempo rectores. ¿Cuánto tiempo toma convertir un pedido en dinero?

Parte desde la decisión sobre las fuentes de suministros, adquisición de materiales y componentes, procesos de manufactura y embalaje hasta el momento de la distribución, hay muchas actividades complejas que administrar si la empresa quiere ganar. Esta es la administración logística de los tiempo rectores.

Integración de los aspectos inherentes a la organización.- Las actividades específicas que es realizada por cada funcionario, como son gerente de ventas, de compras, etc, deben ser integradas bajo la base de un sistema de administración y recursos humanos que presten servicios al cliente, personal preparado con desafíos de éxitos para la empresa.

La meta de la administración logística es llevar a cabo un servicio efectivo en costo, siendo el objetivo principal de toda organización.

Administración Concertada.- Es el proceso mediante el cual la fabricación y los tiempos de entrega se vinculan a las necesidades del mercado, así como también busca enfrentar el reto competitivo de aumentar la velocidad de respuesta a las necesidades del mercado.

Las metas de la administración concertada son: bajos costos; alta calidad; mayor variedad; más flexibilidad; y rápidos tiempos de respuesta.

Es la eficiencia en las actividades de los suministros, que en muchos de los casos añaden más costo que valor, por ejemplo el mover un producto de un lugar a otro, sin necesidad. Se sugiere para mejorar la administración concertada el uso de la información, mediante un sistema que permita verificar el inventario y reducir el tiempo entre el pedido y la entrega.

Globalización.- Una empresa global hace más que exportar, se surte de materiales y componentes de más de un país, tiene plantas de ensamble y manufactura dispersas geográficamente y vende sus productos en todo el mundo, por ejemplo la Singer (máquinas de coser) compra las cubiertas de las maquinas a un subcontratista en le Estados Unidos, los motores en Brasil, las flechas de

transmisión en Italia y el ensamble final en Taiwán, para finalmente distribuir sus ventas son en todo el mundo.¹⁹

El régimen de Rafael Correa planteo reformar políticamente al estado ecuatoriano, denominándolo la revolución ciudadana, Para lo cual a través de la Asamblea Nacional reformo la constitución, iniciando así los cambios profundos de la estructura que el Ecuador requería.

A través del tiempo, la transportación ha ido evolucionando y desarrollándose acorde a las necesidades de la sociedad, llegando así a desempeñar un papel estratégico en el traslado de mercaderías de toda índole a lugares en que el cliente requiera.

Es así que por haber alcanzado su grado de importancia, relevancia y dinamismo en la actividad económica y comercial de la sociedad, se ha convertido en la base fundamental de un país.

Para la Federación Nacional de Transportistas Pesados, “La Agencia Nacional de Tránsito ANT, y el Servicio de Rentas Internas SRI en un trabajo en conjunto están obligados a dictar disposiciones respecto a la no emisión del RUC al transportista informal”, “quienes son personas naturales que por su actividad deben facturar, las empresas a las cuales se pertenecen, siendo la única herramienta para hacerlo de acuerdo a lo que establece la ley del reglamento de facturación el RUC respectivo:

- ✓ Exigir la presentación del permiso de operación a toda persona natural o jurídica que requiera ejercer la actividad de transporte, prohibiendo su circulación;
- ✓ Aplicación urgente de la reforma al Reglamento, (ofreció Carlos Marx a FENATRAPE que permita incluir el permiso de operación como requisito la guía de remisión”.²⁰

Con este antecedente, para efectos de la presente investigación se ha considerado el impacto que ocasiona la norma que obliga al sector informal de la transportación terrestre de carga pesada, como objeto de estudio.

¹⁹(CHRISTOPHER, 2012)

²⁰(TRANSPORTISTAS, 2012)

Para lo cual se fundamentará en las disposiciones, resoluciones, normas y leyes que lo regulan:

Norma INEN

Vehículo pesado.- Es vehículo automotor cuyo peso bruto vehicular es mayor a 3.856 kg o que tenga un área frontal superior a 4,18 m².²¹

Vida útil de los vehículos

Mediante Resolución No.088-DIR-2009-CNTTTSV del 12 de noviembre del 2009, la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobó en base al Proyecto de Desarrollo de una metodología para determinar la vida útil vehicular que sirvió de base para la implementación de un programa nacional de renovación de flota de vehículos de servicio público, no incluye transporte de servicio urbano:

Cuadro. 2 Vida útil de los vehículos

Fuente: Ministerio de Obras Públicas

MODALIDAD DE TRANSPORTE	TIPO DE VEHICULO	VIDA UTIL (TOTAL AÑOS)
Taxis	AUTOMOVIL	15
Taxis Ejecutivos	AUTOMOVIL	5
Carga Liviana	CAMIONETA	15
Carga Pesada	CAMION	20
Carga Pesada	TRACTOCAMION	20
Escolar	BUS O MINIBUS	20
Escolar	FURGONETA	15
Interprovincial	BUS O MINIBUS	20
Interprovincial	BUS	20

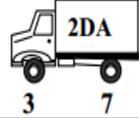
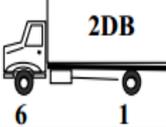
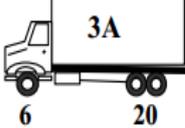
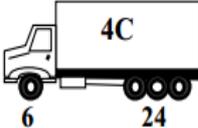
²¹(NORMALIZACION:, 1996)

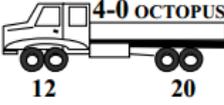
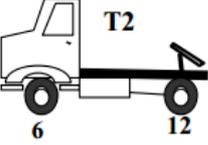
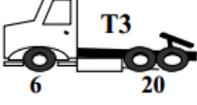
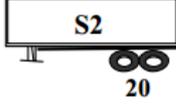
El Ministerio de Obras Públicas ejerce el control de pesos y medidas, sobre los vehículos que transportan carga pesada, con el fin de preservar las carreteras y evitar su deterioro, en base a la Ley de caminos.

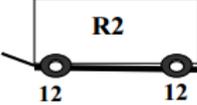
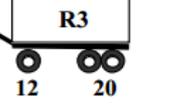
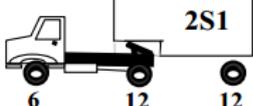
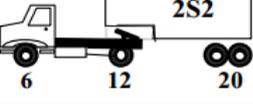
Dicha entidad entregará un certificado de operaciones regulares y/o especiales, según sea el caso, que contendrá las características del vehículo y carga. (ver anexo), previo la realización del trámite por parte del transportista.

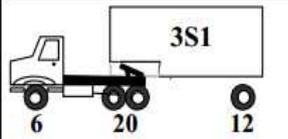
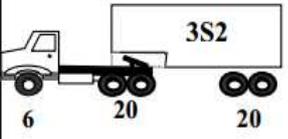
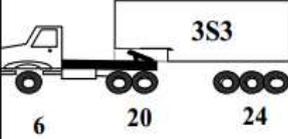
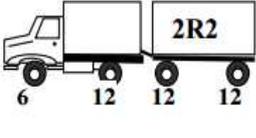
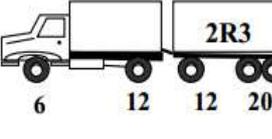
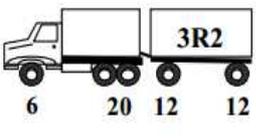
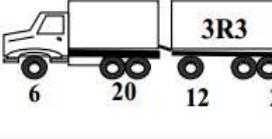
Cuadro 3. Dimensiones máximas Permitidas por camión.

Fuente:Revista El MTOP trabaja en la protección de la Red Vial del país

TIPO	Distribución máxima de carga por eje	DESCRIPCIÓN	Peso Bruto Vehicular PBV (Toneladas)	Peso Vehículo Vacío (Promedio)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (METROS)		
					Largo	Ancho	Alto
2DA		CAMIÓN DE 2 EJES MEDIANOS	10,00	4,00	7,50	2,60	3,50
2DB		CAMIÓN DE 2 EJES GRANDES	18,00	7,00	12,00	2,60	4,10
3-A		CAMIÓN DE 3 EJES (TANDEM POSTERIOR)	26,00	11,00	12,20	2,60	4,10
4-C		CAMIÓN DE 4 EJES (TRIDEM POSTERIOR)	30,00	12,00	12,20	2,60	4,10

4-0 OCTOPUS		CAMIÓN CON TANDEM DIRECCIONAL Y TANDEM POSTERIOR	30,00	12,00	12,00	2,60	4,10
T2		TRACTO CAMIÓN DE DOS EJES	18,00	9,00	8,50	2,60	4,10
T3		TRACTO CAMIÓN DE TRES EJES	26,00	11,00	8,50	2,60	4,10
S1		SEMIRREMOLQUE DE UN EJE	12,00	5,00	9,00	2,60	4,10
S2		SEMIRREMOLQUE DE DOS EJES	20,00	6,00	12,50	2,60	4,10

S3		SEMIRREMOLQUE DE TRES EJES	24,00	7,00	13,00	2,60	4,10
R2		REMOLQUE DE 2 EJES	24,00	6,00	10,00	2,60	4,10
R3		REMOLQUE DE 3 EJES	32,00	7,00	10,00	2,60	4,10
2S1		TRACTO CAMIÓN DE 2 EJES Y SEMIREMOLQUE DE 1 EJE	30,00	14,00	18,50	2,60	4,10
2S2		TRACTO CAMIÓN DE 2 EJES Y SEMIREMOLQUE DE 2 EJES	38,00	15,00	18,50	2,60	4,10
2S3		TRACTO CAMIÓN DE 2 EJES Y SEMIREMOLQUE DE 2 EJES	42,00	16,00	18,50	2,60	4,10

3S1		TRACTO CAMIÓN DE 3 EJES Y SEMIREMOLQUE DE 1 EJE	38,00	16,00	18,50	2,60	4,10
3S2		TRACTO CAMIÓN DE 3 EJES Y SEMIREMOLQUE DE 2 EJES	46,00	17,00	18,50	2,60	4,10
3S3		TRACTO CAMIÓN DE 3 EJES Y SEMIREMOLQUE DE 3 EJES	48,00	18,00	18,50	2,60	4,10
2R2		CAMIÓN REMOLCADOR DE 2 EJES Y REMOLQUE DE 2 EJES	38,00	13,00	18,50	2,60	4,10
2R3		CAMIÓN REMOLCADOR DE 2 EJES Y REMOLQUE DE 3 EJES	48,00	14,00	18,50	2,60	4,10
3R2		CAMIÓN REMOLCADOR DE 3 EJES Y REMOLQUE DE 2 EJES	48,00	17,00	18,50	2,60	4,10
3R3		CAMIÓN REMOLCADOR DE 3 EJES Y REMOLQUE DE 3 EJES	48,00	18,00	18,50	2,60	4,10

Según el **Diario El Telégrafo**, menciona: “el Consejo Nacional de Tránsito realiza operativos en conjunto con la Policía Nacional para identificar los vehículos que circulan por el país sin los respectivos requisitos establecidos por ley, **esto obliga a que empresas no establecidas legalmente procedan a retirarse del mercado por la dificultad de seguir funcionando**. Actualmente está en discusión una ley que trata de conseguir que los transportistas particulares formen un gremio con el objeto de que puedan trabajar bajo las mismas normas, esto permitirá al sector del

transporte formar una verdadera sociedad, en la cual las empresas más eficientes serán las que mejores resultados alcancen”.

“La medida beneficiará a más de 20.000 transportistas pesados que están regularizados y terminará con el transporte ilegal que entra y sale de los puertos, según indicó y perjudica a los transportistas informales que tienen un porcentaje del 70%, quien había bajado significativamente los precios; un carro que tenía que cargar 200 quintales, cargaba hasta 400, por lo que los formales se sentían en quiebra, según indicó el presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador”.²²

Formalidad para el sector

El MTOP viene impulsando a nivel nacional controles para que los choferes de carga pesada cuenten con el título habilitante para ejercer legalmente como transportistas, título que es emitido por la Agencia Nacional de Tránsito ANT o por el organismo competente, y el cual se constituye en requisito para la obtención del certificado de operación de pesos y dimensiones emitido por el Ministerio”.²³

En vista de que algunos vehículos de carga, incumplen lo tipificado en la Ley de Caminos y su Reglamento Aplicativo y al Reglamento Técnico Andino, causando la destrucción de la red vial nacional.

2.2 MARCO LEGAL

La empresa de transporte de carga pesada, se sustenta legalmente bajo las siguientes leyes:

- ✓ Constitución de la República;
- ✓ Ley de Compañías;
- ✓ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento;
- ✓ Ley de Régimen Tributario y su reglamento;

²²(TELEGRAFO, 2011)

²³(DIARIO EL TELEGRAO, 2012)

- ✓ Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización;
- ✓ Código del Trabajo;
- ✓ Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado;
- ✓ Código Civil;
- ✓ Ley de Seguridad Social;
- ✓ Ley de Seguro;
- ✓ Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Constitución de la República del Ecuador

El trabajo es un derecho, deber social, económico, fuente de realización personal y base de la economía; la seguridad social; es irrenunciable de todas las personas; y responsabilidad del Estado.

Se reconocen diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas.

El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional; regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático; las actividades aeroportuarias y portuarias.

Ley de Régimen Tributario y su reglamento

Para efectos del impuesto se considerará renta los ingresos de fuente ecuatoriana obtenidos a título gratuito u oneroso provenientes del trabajo, capital o ambas fuentes, consistentes en dinero, especies o servicios; y los ingresos obtenidos en el exterior por personas naturales domiciliadas en el país o por sociedades nacionales.

El ejercicio impositivo es anual y comprende del 1ro. De enero al 31 de diciembre.

Llevará contabilidad, por el método de la partida doble, en moneda en curso, bajo la responsabilidad de un contador público, legalmente autorizado e inscrito en el RUC.

Reglamento General Aplicación del Impuesto Anual de Los Vehículos Motorizados.

Art.7.- Reducción de impuesto.- Estableciéndose las siguientes rebajas:

- a) Los de servicio público, de transporte de persona o carga no contemplados en la letra c) del artículo anterior, tendrán una rebaja del ochenta por ciento (80%) del impuesto causado; y,
- b) Los de una tonelada o más, de propiedad de personas naturales o de empresas, que los utilicen exclusivamente para sus actividades productivas o de comercio como el caso de transporte colectivo de trabajadores, materias primas, productos industrializados, alimentos, combustibles y agua, tendrán una rebaja del ochenta por ciento (80%) del impuesto causado.

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

1. Los propietarios de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros **o carga**, no contemplados en el numeral 3 del artículo anterior, deberán presentar las correspondientes solicitudes ante el Servicio de Rentas Internas, a las que se acompañará la certificación emitida por la autoridad que regule el transporte y tránsito terrestre en la respectiva jurisdicción, en el sentido de que los vehículos efectivamente están destinados al transporte público y la certificación de que el propietario del vehículo se encuentra afiliado o es integrante o socio de una cooperativa o compañías de transporte

El impuesto IVA se declara de forma semestral cuando exclusivamente se transfieran bienes o se presten servicios gravados con tarifa cero

Resoluciones del Director General del Servicio de Rentas Internas

- ✓ Resolución No.NAC – DGERC GC12 – 00040 del 02 de febrero de 2012
- ✓ Resolución No.NAC – DGERC GC12 – 00695 del 05 de noviembre de 2012

Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado

Agréguese al art.17, numeral 10 Ley de Régimen Tributario Interno: 18,. Son deducibles los gastos relacionados con la adquisición, uso o propiedad de vehículos utilizados en el ejercicio de la actividad económica generadora de la renta:

depreciación o amortización, canon de arrendamiento mercantil, intereses pagados en préstamos obtenidos para su adquisición y tributos a la propiedad de los vehículos

Ley de Compañías

Contrato de compañía es aquel por el cual dos o más personas unen sus capitales o industrias, para emprender en operaciones mercantiles y participar de sus utilidades

Hay cinco especies de compañías de comercio:

- ✓ La compañía en nombre colectivo
- ✓ La compañía en comandita simple y dividida por acciones
- ✓ La compañía de responsabilidad limitada
- ✓ La compañía anónima, y
- ✓ La compañía de economía mixta

Compañía Anónima

Es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociable, está formado por la aportación de los accionistas que responden únicamente por el monto de sus acciones. Están sujetas a todas las reglas de las sociedades o compañías mercantiles anónimas.

Compañía de Responsabilidad Limitada

Solo responden a sus obligaciones sociales hasta el monto de sus aportaciones individuales, se añade la palabra “Compañía Limitada”

Podrá tener como finalidad la realización de toda clase de actos civiles o comercio y operaciones mercantiles a excepción de operaciones de banco, seguros, capitalización y ahorro.

Se contrae como mínimo 3 personas y no podrá exceder de 15 socios, caso contrario se transforma en otra clase y/o disuelve.

Código del Trabajo

Los derechos del trabajo, en cualquiera de sus fuentes son intangibles o irreversibles.

El trabajador tiene derecho a la estabilidad en el trabajo hasta que renuncie, se jubile, muera o incurra en alguna causa determinada en este código.

Todo habitante del Ecuador tiene derecho y obligación de trabajar, mediante un trabajo libremente escogido y aceptado, formación y orientación técnico profesional, seguridad e higiene en el trabajo, remuneración que asegure existencia decorosa para la persona y su familia, iguales oportunidades. Son libres para dedicar su esfuerzo a la labor lícita que libremente prefieran.

Ley de Seguridad Social

Son sujetos obligados a solicitar la protección del seguro general obligatorio, en calidad de afiliados, todas las personas que perciben ingresos por la ejecución de una obra o la prestación de un servicio físico o intelectual, con relación laboral o sin ella en particular: El trabajador en relación de dependencia; autónomo; profesional en libre ejercicio; administrador o patrono de un negocio; dueño de una empresa unipersonal; menos trabajador independiente y los demás asegurados obligados al régimen del Seguro General Obligatorio en virtud de leyes y decretos especiales.

Ley Orgánica de Transporte, Tránsito Terrestre y Seguridad Vial

Los objetivos de esta Norma son la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Normas

Los organismos de transporte, tránsito terrestre y seguridad vial, de hacer cumplir esta ley a nivel nacional, son:

- ✓ El Ministerio de Sector
- ✓ Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y
- ✓ Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales y sus órganos descentralizados.

El Ministerio del Sector será el responsable de la rectoría general del sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en coordinación con los

Gobiernos Autónomos Descentralizados, expedirá el Plan Nacional de Movilidad y Logística del transporte y supervisará y evaluará su implementación y ejecución.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, y su domicilio será en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propio. Estará adscrita al Ministerio del Sector, regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos 3 de sus miembros.

De las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

- ✓ Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial en el ámbito urbano e intracantonal,
- ✓ Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicio de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales,
- ✓ Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión /o escisión, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal.
- ✓ Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal.

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

La prestación del servicio de transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación.

Ley de Seguro de Transporte Terrestre

Además de los elementos exigidos en el art.2, la póliza de seguro de transporte terrestre debe contener:

- ✓ El nombre del portador y su domicilio;
- ✓ La forma como debe hacerse el transporte;
- ✓ La indicación del lugar donde deben ser recibidos los objetos asegurados para la carga, y el lugar donde ha de hacerse la entrega, es decir, el trayecto asegurado; y,
- ✓ La calidad específica de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y las marcas que tuvieren.

Ley de Seguro

Son empresas que realicen operaciones de seguros las compañías anónimas constituidas en el territorio nacional y las sucursales de empresas extranjeras, establecidas en el país, cuyo objetivo es asumir directa o indirectamente o aceptar ceder riesgos en base a primas.

Las empresas de seguros generales son aquellas que aseguran los riesgos causados por afecciones, pérdidas o daños de la salud, de los bienes o del patrimonio y los riesgos de fianzas o garantías.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

El SOAT.- Es el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, establecido mediante la Ley No.27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, reglamentado a su vez por el Decreto Supremo No.024-2002-MTC, T.U.O. del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

Contingencias.- Cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de una accidente de tránsito. En consecuencia no cubren ningún tipo de pérdida material

2.3 MARCO CONCEPTUAL

ANT: Agencia Nacional de Tránsito

Autorización: Es la facultad que otorga el Estado a una persona natural o jurídica, que cumpla con los requisitos legales, para satisfacer la necesidad de movilización de personas o bienes dentro del ámbito de actividades comerciales exclusivas, mediante el uso de sus propios vehículos matriculados a nombre de la persona natural o jurídica que preste el servicio.

Cáñamo: Planta anual de la familia de las cannabáceas. Su fibra se la utilizada para elaborar cabos y cables fuertes.

Capital: Total de recursos físicos y financieros que posee un ente económico, obtenido mediante un aporte económico de los socios o accionistas destinados a producir beneficios económicos, utilidades o ganancias. Riqueza que se destina a la producción.

Certificado de Habilitación: Es el documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

Certificado de idoneidad: Es una documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo competente de su país de origen, para realizar

transporte internacional de mercancías por carreteras una vez que haya obtenido el permiso de prestación de servicios.

Contrato de Operación: Es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorte al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 del reglamento.

Chatarrización: Destrucción de todos los elementos y todos los componentes del automotor por parte de una entidad desintegradora debidamente autorizada, hasta convertirlos en chatarra.

Circundantes: Lugares cercano.

Desleal: Aplica a la persona que ha incumplido un juramento, una promesa, traicionado ideas o sentimientos; que obra sin lealtad; que traiciona; que es deshonesto y no actúa correctamente.

Diseño: Es el arte de crear e innovación, si el objeto no existe o es una modificación de lo existente, inspiración abstracta, síntesis, ordenación o transformación. Diseñar como verbo se refiere al proceso de creación y desarrollo para producir un nuevo objeto o medio de comunicación (objeto, proceso, servicio, conocimiento o entorno para uso humano.

Escisión: Separación, ruptura, división. Contrario a fusión.

Flete: Al alquiler de un medio de transporte.

Funícula: Tren arrastrado por cable, normalmente de grandes pendientes.

Fusión: Conversión de un sólido en líquido. Unión de intereses, ideas, partidos, etc.

GAD: Gobierno Autónomo Descentralizado.

Independiente: Persona natural.

Inestabilidad: Que no permanece en un mismo estado, lugar o situación; sufre constante alteración del humor.

Informalidad: Falta de respeto a las normas; falta de seriedad o protocolo.

Infraestructura: Distribución y orden de las partes importantes que componen un todo; Sistema de elementos relacionados e interdependientes entre sí.

Inversión: En términos económicos hace referencia a la colocación de capital en una operación, proyecto o iniciativa empresarial con el fin de recuperarlo con intereses, en caso que el mismo genere ganancias.

Holística: La holística alude a la tendencia que permite entender los eventos desde el punto de vista de las múltiples interacciones que los caracterizan; corresponde a una actitud integradora como también a una teoría explicativa que orienta hacia una comprensión contextual de los procesos, de los protagonistas y de sus contextos.

Holística: Es la manera de ver las cosas enteras, en su total, en su conjunto, en su complejidad, pues de esta forma se pueden apreciar interacciones, particularidades y procesos que por lo regular no se perciben si se estudian los aspectos que se conforman el todo por separado.

Optimización: Es mejorar el rendimiento de algo; búsqueda de la mejor manera de realizar una actividad.

Organización informal: El conjunto de interacciones y de relaciones que establecen entre los diversos elementos humanos mezclados en una organización, se denomina organización informal. Estas manifestaciones de la organización informal están relacionadas con el sentido de los valores, los estilos de vida, las causas finales, y con aquellos logros de la vida social que el hombre se esfuerza por preservar y por cuya defensa está dispuesto a luchar y resistir.

la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Permiso de Operación: Es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre comercial de personas y/o bienes, en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 del reglamento.

Todo vehículo que ejerza su actividad en la transportación de carga pesada deberá portar el Permiso de Operaciones otorgada por la Agencia Nacional de Tránsito, cuya validez es por un año. Su contenido es el detalle de las especificaciones, dimensiones y capacidad del vehículo.

Política de Estado: Todo lo que el gobierno ha decidido.

Raíles: Rodillo de sistema de transporte.

Renovación: Restauración, modernización; cambio de una cosa nueva o sin validez por otra nueva; reanudación de algo.

Socios: Persona asociada con otra u otras para lograr un fin; individuos de una sociedad o agrupación de individuos; liquidar, mutualidad, lucrar, social, sociedad, voto.

SRI: Servicio Rentas Internas.

Títulos Habilitantes: Son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas o los GADS, el ámbito de competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia de personas o bienes, según el tipo de servicio de transporte que corresponda.

Se otorgarán nominalmente y no son disponibles o negociables por su titular, por encontrarse fuera del comercio, por tanto no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión y ninguna figura de transferencia, traspaso de explotación o uso.

Transporte nacional: Autorizado para operar en territorio nacional.

Transporte por tuberías: donde se expulsan fluidos a través de tuberías mediante estaciones de bombero o de compresión, transporta agua, gas y petróleo.

Transportista: Dueño del negocio de transporte de carga.

Vagones: En los ferrocarriles, cada uno de los vehículos destinado al transporte de viajeros o mercancías.

2.4 HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.4.1 Hipótesis General (H.G.)

La inexistencia de una organización en los transportistas independientes de carga pesada, provocaría informalidad, inseguridad y/o desaparición de la actividad.

2.4.2 Hipótesis Particulares (H.P.)

- ✓ La falta de una estructura jurídica induciría a una deficiencia administrativa y operativa. **(H.P1.);**
- ✓ La ausencia de garantía del servicio prestado a las grandes empresas, podría ocasionar la disminución de los clientes. **(H.P2);**
- ✓ La carencia económica de los transportistas independientes de carga pesada afectaría al progreso del gremio. **(H.P3);**
- ✓ Los impedimentos administrativos por parte de las entidades reguladoras generaría la afectación en la formalización de la compañía. **(H.P4);**

2.4.3 Declaración de las Variables

Cuadro 4.Declaración de las Variables.

VARIABLES		
DEPENDIENTE X	INDEPENDIENTE Y	EMPÍRICAS
Informalidad e inseguridad	Inexistencia de una organización	V.I. Inexistencia de una organización V.D. Informalidad e inseguridad
Deficiencia administrativa y operativa	La falta de una estructura jurídica	V.I. Falta estructura jurídica V.D. Deficiencia administrativa V.D. Operativa
Disminución de los clientes	La ausencia de garantía del servicio prestado	V.I. Ausencia de garantía del servicio prestado V.D. Disminución de los clientes
Progreso del gremio	Carencia económica de los transportistas	V.I. Carencia económica de los transportistas V.D. Progreso del gremio
Formalización de la compañía	Impedimentos administrativos	V.I. Impedimentos administrativos V.D. Formalización de la compañía

Fuente: Matriz de Investigación (Anexo)

Elaborado por: Mirella Solórzano

2.4.4 Operacionalización de las Variables

La operacionalización de las variables se detalla de acuerdo al siguiente cuadro elaborado:

VARIABLE INDEPENDIENTE:

Cuadro 5.Variable independiente

VARIABLE	TIPO	CONCEPTUALIZACIÓN	INDICADOR
Inexistencia de una organización	I	Desorden total, carencia de algo. Que no existe una empresa	Observación
Falta de una estructura jurídica	I	No existe una estructura organizacional que es la suma total de los modos en que ésta divide su trabajo: Funciones, línea del negocio, derechos y obligaciones mediante reglas y ordenanzas	Entrevista
Ausencia de garantía Servicio prestado	I	No existe un Servicio que es un conjunto de actividades que lleva a cabo internamente una empresa para responder y satisfacer necesidades del cliente	Encuesta
Carencia económica de los transportistas	I	Falta de dinero	Encuesta
Impedimento administrativos	I	No poder hacer algo, es un obstáculo en el camino ante la autoridad del estado	Encuesta

VARIABLE DEPENDIENTE:

Cuadro 6. Variable dependiente

Fuente: Matriz de investigación

VARIABLE	TIPO	CONCEPTUALIZACIÓN	INDICADOR
Informalidad e inseguridad	D	No respeta las normas ni cumple su compromiso.	Encuesta
Deficiencia administrativa y operativa	D	No contar con una buena estructura organizacional, en que se pueda administrar	Encuesta
Disminución de los clientes	D	Los clientes insatisfechos, cada vez más se van, y no tendrá a quien servir.	Encuesta
Progreso del gremio	D	Mejorar el nivel económico financiero del sector de los transportistas.	Encuesta
Formalización de la compañía	D	Crear, iniciar legalmente una empresa bajo las leyes y normas que la rigen.	Criterio de expertos.

Elaborado por: Mirella Solórzano

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN Y SU PERSPECTIVA GENERAL

El estudio metodológico del presente trabajo de investigación orientado a conocer del impacto que tiene la norma sobre el sector de los transportistas autónomos de carga pesada, que los obliga a regularizarse, es de tipo exploratoria, histórica, correlacional y descriptiva, se enfoca de manera cuantitativa, con la recopilación, levantamiento y análisis de información estadística, usando como técnicas las encuestas y las entrevistas realizadas.

Dicho estudio consistió en medir la situación actual de los informales; así como también en cuantificar el efecto que causa a los transportistas que no se legalizan, que por los cambios en las políticas gubernamentales aplicadas al campo de la transportación, deben obligadamente formalizarse, permitiendo una visión sistemática del problema. Lo que ha permitido generar un enfoque holístico del problema investigado.

Msc Roberto Hernández Sampieri, en su libro Metodología de la investigación tercera edición, cita a la profesora Marianellis Salazar de Gómez de la Escuela de Humanidades “Universidad de Oriente Anzoátegui de Venezuela la misma que dice:

“Los enfoques cualitativo y cuantitativo, vistos como teorías filosóficas, son completamente diferentes; sin embargo como técnicas para el desarrollo de una investigación, puede mezclarse sobre todo en relación con el análisis y la discusión de resultados”²⁴

Confirmando el motivo por el cual utilizó este tipo de investigación,

²⁴(SAMPIERI, 1997)

3.2 LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA

3.2.1 Características de la población

La población motivo de la presente investigación en la que se pretende hacer un muestreo, la característica laboral en común es la transportación de carga pesada, y está conformada por 331 personas a quienes se las entrevistará y encuestará de la siguiente manera:

Cuadro 7. Características de la población.

Grupo Identificación	No. De Personas	Tipo de Técnica
Presidente FETUG	1	Entrevista
Especialista en Sociología	1	Entrevista
Economista	1	Entrevista
Vigilante de Tránsito	1	Entrevista
Transportistas Informales	5	Entrevista
Transportistas Informales	322	Encuesta
Total	331	

Elaborado por: Mirella Solórzano

3.2.2 Delimitación de la población

En la presente investigación la población, que está conformada aproximadamente por 2.000 personas que se convierten en la muestra de estudio, y constituyen todo el universo de la transportación de carga pesada de la ciudad de Guayaquil, Provincia del Guayas – Ecuador.

Según el último censo efectuado en la República del Ecuador (año 2010), el número de habitantes en la ciudad de Guayaquil es de 2'291.158, sin embargo una estadística reciente.²⁵

²⁵ (REVISTA VISTAZO, 2011)

Se estima que la población del país crece en un 1.24% cada año, bajo este parámetro, se considera que la población actual es de 3'614.766 habitante.

3.2.3 Tipo de muestra

La muestra que vamos a tomar se rige por ser de tipo no probabilístico, esto es, en las que se selecciona a los individuos u objetos no por probabilidad sino por causas relacionadas con las características del investigador, para el caso nuestro con personal directamente vinculado con la transportación, con los cuales se aplicarán las encuestas y entrevistas.

3.2.4 Tamaño de la muestra

Para realizar el tamaño de la muestra se considerará un grupo de 2.000 transportistas conocidos que ejerzan la profesión de manera independiente.

$$n = \frac{N \cdot p \cdot q}{\frac{(N-1) \cdot E^2}{Z^2} + p \cdot q}$$

Dónde:

- n: tamaño de la muestra
- N: tamaño de la población
- p: posibilidad de que ocurra un evento, $p = 0,5$
- q: posibilidad de no ocurrencia de un evento, $q = 0,5$
- E: error, se considera el 5%; $E = 0,05$
- Z: nivel de confianza, que para el 95%, $Z = 1,96$

Aplicación de la fórmula:

$$n = \frac{2000 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{\frac{(2000-1) \cdot 0.05^2}{1.96^2} + (0.5 \cdot 0.5)}$$

$$n = 322$$

3.2.5 Proceso de selección

Se realizarán entrevistas a personas aleatoriamente, (Selección bajo número randómicos), estas solamente deben de cumplir con el parámetro de pertenecer al gremio por estudiar, y la elección de estos será netamente arbitraria, esto es; no se busca en ellos ninguna característica en especial.

3.3 LOS MÉTODOS Y LAS TÉCNICAS

Los métodos e instrumentos técnicos utilizados en el presente trabajo de investigación, para obtener un análisis de los resultados son:

Encuestas, para obtener información general del grupo de personas seleccionadas.

Entrevistas, para obtener información específica, como “opiniones expertas”, que puedan proveer de información valiosa para la conclusión de este documento; y bajo ciertas condiciones, (como la estimación de una población no determinada oficialmente, por fuentes oficiales), un método teórico por modelación, el cual servirá como herramienta para sustentar este documento.

3.4 EL TRATAMIENTO ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN

La información que se obtendrá, específicamente en lo relacionado a las encuestas, será expresada en este documento mediante tablas y gráficas que permitan comprender cuan rentable resulta el cambio de las políticas gubernamentales aplicadas al campo de la transportación de carga pesada.

El fin de que la información que se muestra en este documento, es permitir establecer una idea clara, sobre lo “benéfico” que resulta hacer este cambio, esto es, determinar los beneficios financieros, la gestión administrativa dentro del marco empresarial; el enfoque será desde una perspectiva administrativa-contable, y se pretende cuantificar el beneficio que esta modificación otorgará a los transportistas, una vez que se regularicen.

Los resultados obtenidos de las técnicas utilizadas en los involucrados de la transportación informal de carga pesada, se tabularán en Excel y elaborarán los gráficos respectivos a fin de realizar el respectivo análisis de la información obtenida.

CAPITULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El mundo actual exige cambios, el ecuatoriano con sus costumbres culturales arraigadas, requiere un cambio de actitud y manera de pensar, que en la vida nada es estático, que con el tiempo tiende a haber cambios, le es difícil aceptar, por ello que es necesario aplicar muchas veces la exigencia a través de la presión de las leyes.

La informalidad se ha llevado no solo en la transportación si no en muchas otras actividades, el cambio de ideología en las personas llevará su tiempo, mas sin embargo es menester promover el orden y la organización para conseguir el progreso económico y el buen vivir de las personas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es clara en sus artículos 51 y 57, siendo la base para que las entidades reguladoras ejerzan presión a través de trabas sobre el transportista informal para que se formalice.

Con los antecedentes expuestos, se consideró necesario realizar técnicas e instrumentos de investigación que permitan observar cual es el impacto que ocasiona la norma que obliga al sector de la transportación informal de carga pesada a regularizarse, en la ciudad de Guayaquil,

Lo que permitirá tener una idea clara sobre la situación actual y un direccionamiento hacia el logro de nuevas metas, a un sector que por muchos años no ha tenido una visión del futuro, ni proyectos a largo plazo que le permitieran tener un mejor estándar de vida.

Las reformas en las leyes han sido pieza clave fortalecer a las instituciones y con ello para iniciar los cambios políticos y sociales que requiere el país.

4.2 ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS

A lo largo de la historia desde que el hombre inicio el invento del primer medio de transportarse con el tronco de un árbol, este ha ido evolucionando en el tiempo, es así que en la actualidad los camiones fabricados son modernos y equipados con tecnología de punta para darle el uso según el tipo de carga, como por ejemplo existen las llamadas mulas – Transporte Cama Baja, Ramplas, Camiones, que son para transportar cargas especiales, sobre peso y sobre dimensión, como son el traslado de maquinarias, camiones mineros, transformadores, módulos, etc. conforme a las necesidades del mundo económico.

En la industria, el transporte de maquinaria, equipo y productos es un proceso de suma importancia, ya sea para la exportación o para la continuación de la producción en otras regiones.²⁶

Por su parte las grandes empresas mientras su producción se incrementa requieren de los servicios de la transportación de carga, para la distribución de sus productos.

Con una transportación bien organizada y estructurada jurídicamente con todos sus documentos de ley, su tendencia es a mejorar las perspectivas de negocios y estándar requeridos en otros países y su crecimiento sostenido se reflejará a largo plazo.

Para la realización y éxito de la medida que obliga a formalizar a los transportistas independientes de carga pesada, solo se requiere la buena voluntad y cambio de actitud de los involucrados, con miras a un solo objetivo, ser empresario en el negocio de la transportación, con la firme convicción que van a estar mejores que antes, porque al final del camino todos ganamos, gremios, clientes, Estado, para finalmente engrandecernos como país.

Las perspectivas, finalmente podríamos decir que es la de una agrupación con cierto recelo por el cambio, pero también con mucho entusiasmo de mirar hacia el futuro, un progreso significativo.

²⁶(QuimiNet, 2012)

4.3 RESULTADOS

Encuesta realizada de manera aleatoria a transportistas independientes de carga pesada.

1) ¿Qué inconvenientes le ocasiona el no tener una estructura jurídica?

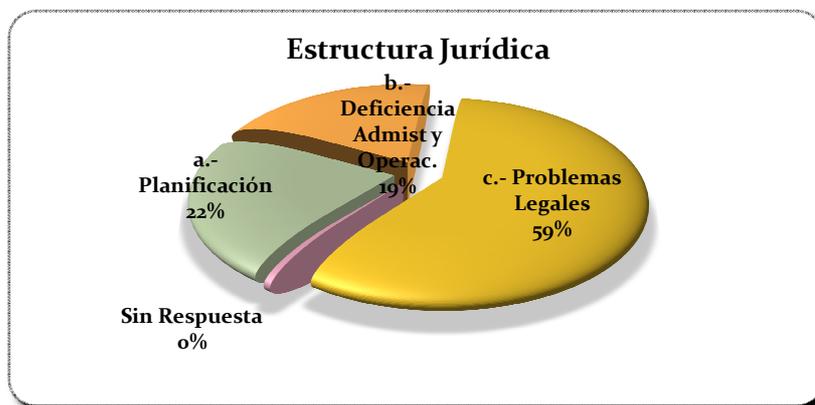
- a) Falta de planificación
- b) Deficiencia administrativa y operativa
- c) Problemas legales

Cuadro 8. Estructura Jurídica

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Planificación	70	21,74%
b.- Eficiencia Adm. y Operac.	61	18,94%
c.- Problemas Legales	189	58,70%
Sin Respuesta	2	0,62%
TOTAL	322	100%

Figura 2. Estructura Jurídica



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

Para el 59% la falta de una estructura jurídica los expone a problemas con las autoridades de control; el 22% cree que contar con esa estructura, les permitiría planificar su operación; y, el 19% considera que trabajar sin estar apegado a un ordenamiento jurídico genera deficiencia administrativa y operativa.

2) La falta de garantía en el servicio prestado a las grandes empresas, ¿le ocasiona?

- a) Menos demanda del servicio e ingresos
- b) Desconfianza de los usuarios
- c) Menos ingresos

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 9. Garantías en el servicio

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Demanda del Servicio	141	44%
b.- Nivel de Confianza	126	39%
c.- Ingresos Económicos	54	17%
Sin Respuesta	1	0%
TOTAL	322	100%



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

Del total encuestado, el 59% considera que al no brindar la suficiente garantía a las grandes empresas, por la informalidad, sus ingresos se verían afectados; repercutiendo en la desconfianza y disminución de los clientes.

3. ¿En qué afecta la deficiencia económica de los transportistas independientes?

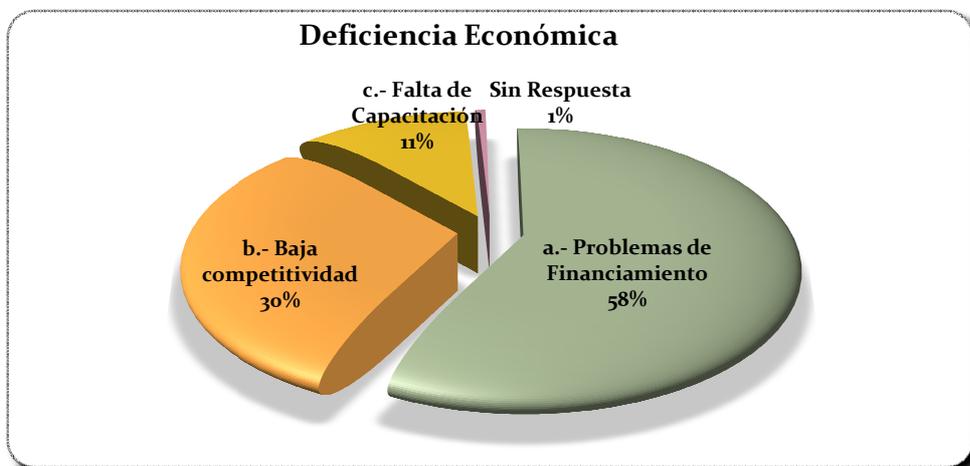
- a) Problemas de financiamiento de los vehículos
- b) Bajos niveles de competitividad
- c) Falta de capacitación del personal

Cuadro 10. Deficiencia Económica

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Problemas de financiamiento de vehículos	187	58,1%
b.- Bajos niveles de competitividad	98	30,4%
c.- Falta de capacitación del personal	35	10,9%
Sin Respuesta	2	0,6%
TOTAL	322	100%

Figura 3. Deficiencia Económica



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

Los resultados obtenidos en la encuesta revelan que para la mayoría, la falta de recursos económicos les causa problemas de financiamiento con los vehículos, lo que dificulta la competitividad, quedando en desventajas con los que si tienen mejores oportunidades.

4. ¿Cómo le afectan las trabas administrativas por parte de las entidades reguladoras?

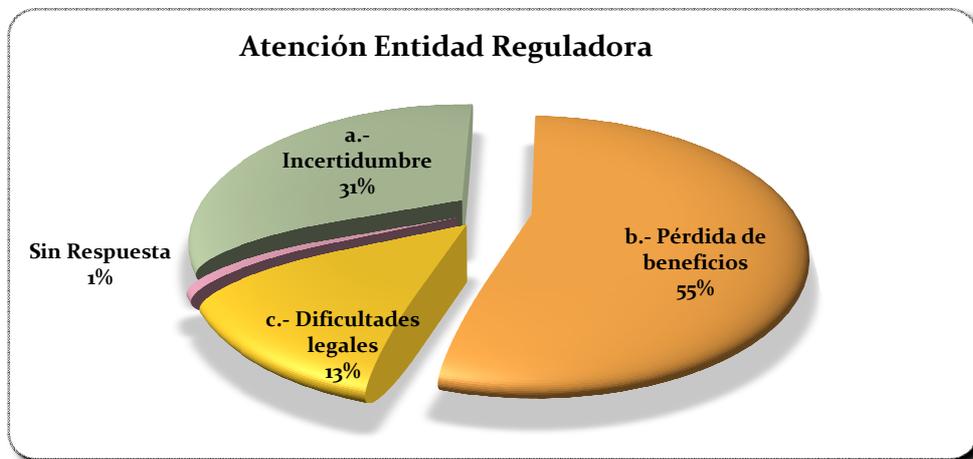
- a) Incertidumbre por la pérdida del negocio
- b) Pérdida de los beneficios que otorga el Estado
- c) Dificultades legales con empleados

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 11. Gestión Administrativa de Entidades Reguladoras

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Incertidumbre por la pérdida del negocio	100	31,1%
b.- Pérdida de beneficios que otorga el Estado	176	54,7%
c.- Dificultades legales con empleados	43	13,4%
Sin Respuesta	3	0,9%
TOTAL	322	100%

Figura 4. Gestión Administrativa de Entidades Reguladoras



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

Se evidencia que las trabas administrativas que imponen las entidades reguladoras les afecta con la pérdida de los beneficios que el Estado otorga, sin embargo un considerable grupo está preocupado por la pérdida de su negocio; Siendo la política del gobierno un buen método de incentivar a esta actividad laboral.

5. **¿Considera usted que la política del Estado de formalizarse generará?**

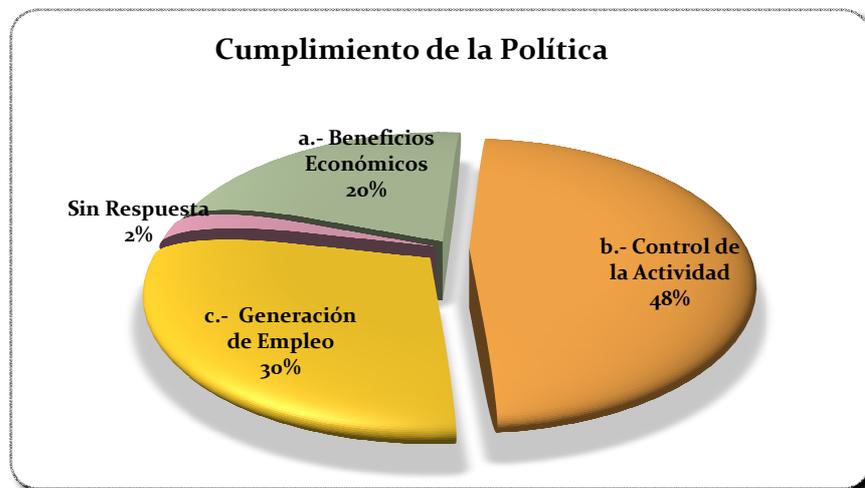
- a) Beneficios económicos
- b) Control sobre la actividad de la transportación
- c) Empleo

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 12. Cumplimiento de la Política

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Beneficios económicos	66	20,5%
b.- Control sobre la actividad de la transportación	153	47,5%
c.- Empleo	96	29,8%
Sin Respuesta	7	2,2%
TOTAL	322	100%

Figura 5. Cumplimiento de la Política



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

La mitad de la población cree que la formalización, generará mayor control sobre la actividad; pocos son pesimistas creen que tendrán mejores beneficios económicos.

6. ¿Quién cree usted que se beneficiará más con esta medida?

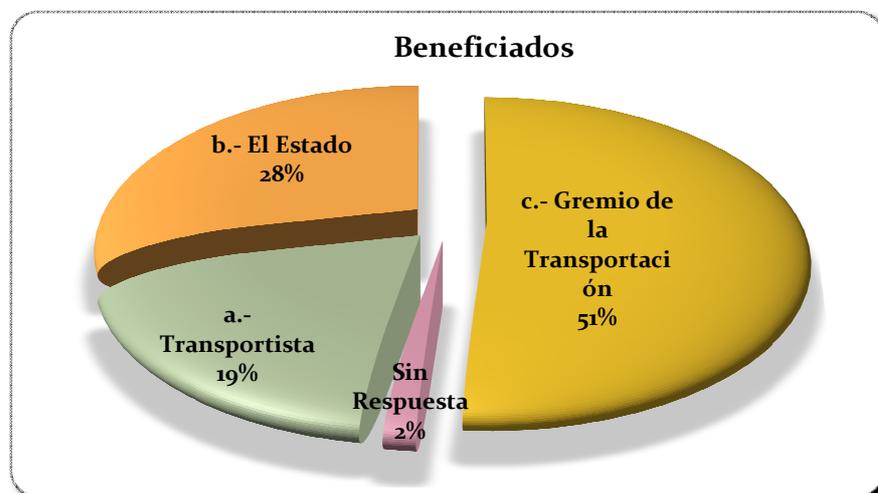
- a) El transportista
- b) El estado
- c) El gremio de la transportación

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 13. Beneficiados

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- El Transportista	61	18,9%
b.- El Estado	91	28,3%
c.- Gremio de la Transportación	165	51,2%
Sin Respuesta	5	1,6%
TOTAL	322	100%

Figura 6. Beneficiados



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

La mayoría considera que ellos mismos son los beneficiados a través de sus gremios, más que el Estado e individualmente.

7. ¿Considera usted, que en la informalidad usted obtuvo?

- a) Bajos ingresos
- b) Altos ingresos
- c) Lo necesario para subsistir

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 14. Resultados de la Informalidad

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Bajos Ingresos	65	20,2%
b.- Altos Ingresos	29	9,0%
c.- Lo necesario para subsistir	218	67,7%
Sin Respuesta	10	3,1%
TOTAL	322	100%

Figura 7. Resultados de la Informalidad



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

En la informalidad, el encuestado obtuvo lo necesario para subsistir y solo un reducido grupo tuvo buenos ingresos. Razón por la cual no ha podido mejorar sus unidades de trabajo.

8. ¿Qué expectativa tiene ahora que va a formalizarse?

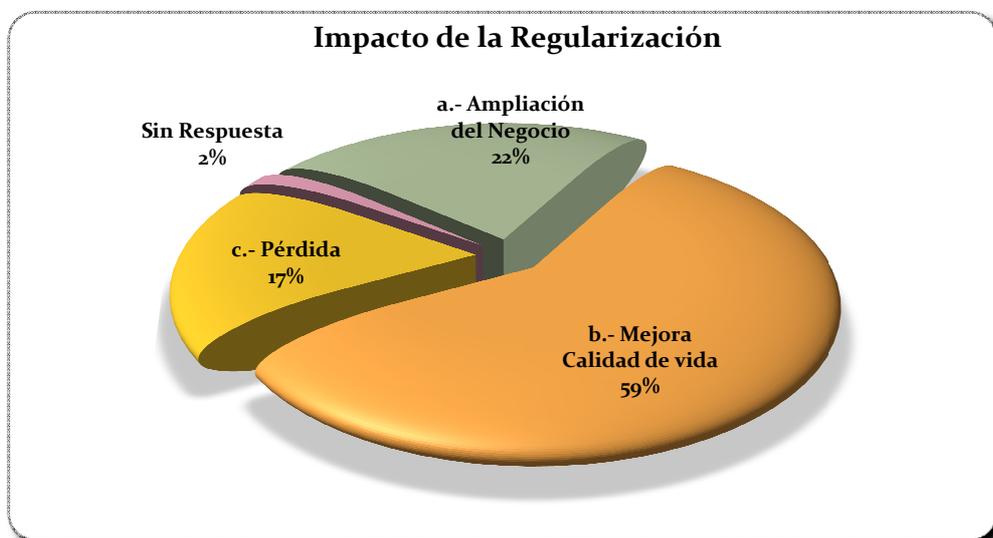
- a) Ampliación del negocio
- b) Mejor calidad de vida
- c) Pérdida

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 15. Impacto de la Regularización

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Ampliación del Negocio	71	22,0%
b.- Mejor Calidad de vida	190	59,0%
c.- Pérdida	56	17,4%
Sin Respuesta	5	1,6%
TOTAL	322	100%

Figura 8. Impacto de la Regularización



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Análisis:

Los encuestados tienen la expectativa de que mejorará su calidad de vida, y ampliarán su negocio.

9. ¿Usted depende de la actividad de la transportación de carga pesada?

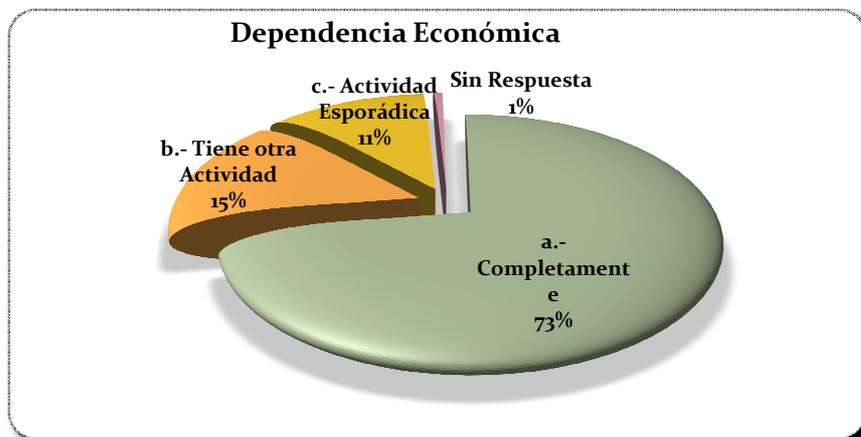
- a) Completamente
- b) Tiene otra actividad
- c) Actividad esporádica

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

Cuadro 16. Dependencia Económica

Respuestas	Cant.	Porcentaje
a.- Completamente	235	73,0%
b.- Tiene otra Actividad	49	15,2%
c.- Actividad Esporádica	36	11,2%
Sin Respuesta	2	0,6%
TOTAL	322	100%

Figura 9. Dependencia Económica



Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

La población encuestada, se determina que dependen de la actividad de la transportación un 73%, pocos gozan de una actividad adicional, por lo que la preocupación está latente por el corto tiempo que tienen para regularizarse y los trámites que conllevan tiempo y dinero son gastos que salen de sus presupuestos, principalmente porque algunos tienen que contratar abogados. El problema social que se avisa debe ser considerado por el Estado.

4.4 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

Cuadro 10. Verificación de hipótesis

Fuente: Transportistas independientes de carga pesada

HIPÓTESIS	VERIFICACIÓN
La inexistencia de una organización en los transportistas independientes de carga pesada, provocaría la informalidad e inseguridad.	El estudio realizado demuestra, que al no estar constituidos y/o formalizados, los transportistas independientes incrementan la informalidad, por tal motivo no pueden brindar inseguridad al cliente.
La falta de una estructura jurídica induciría a una deficiencia administrativa, operativa y problemas legales.	Basada en la pregunta No.2 de la entrevista realizada al presidente de la Federación de Transportistas, se comprueba la hipótesis que al no legalizarse no podrá existir, por los problemas legales que se le vendrían encima. Adicionalmente de acuerdo a la encuesta realizada, en la pregunta No.1 , los transportistas en su mayoría, están conscientes del problema legal que tendrían de no legalizarse.
La ausencia de garantía al servicio prestado a las grandes empresas podría ocasionar la disminución de los clientes	De acuerdo con la pregunta No.2 de la encuesta realizada, más de la mitad obtienen menos ingresos por la falta garantías que dan en el servicio a las grandes empresas, al ser informales.
La carencia económica de los transportistas independientes de carga pesada, afectaría al progreso del gremio	El estudio realizado en la pregunta No.3 de la encuesta, demuestra que con los bajos ingresos se ven afectados en la renovación de sus unidades de trabajo, afectando su progreso.
Los requerimientos administrativos por parte de las entidades reguladoras afectaría a la informalidad del transportista independiente	La pregunta No.4 de la encuesta revela que la informalidad frente a las entidades de control provocaría la pérdida de los beneficios que el estado otorga a ese gremio; así como la pregunta No.4 de la entrevista realizada al presidente de la Federación, señala que hoy los informales se están legalizando y las autoridades han iniciado los controles.

Resumen de los Resultados de las entrevistas realizadas a los expertos:

De acuerdo a las expresiones de los expertos en la materia, en las entrevistas realizadas,

Para el **sociólogo** Estalin Poveda, la medida representa un ordenamiento organizativo para garantizar la legitimidad de una actividad, en conocimiento del origen, destino y tipo de carga, que a su vez representa una vinculación con el Servicio de Rentas Internas, conforme las normas con la finalidad de garantizar una seguridad.

El asociativo tiene las ventajas competitivas de precios y productos del mercado.

Sin embargo a criterio del **economista** el impacto es fuerte, desde el punto de vista económico la regularización ocasionará una distorsión en los agentes económicos, se restringe la actividad, se encarecen los servicios, los precios del transporte en términos económicos afectará al precio final de un producto.

Por el lado de los impuestos no hay mercado negociable. Los agentes económicos buscan el equilibrio. Por otra parte cuando el estado se mete anti-técnicamente, distorsiona y restringe al gremio del transporte, en materia económica primero la ideología política tiene que alinearse al país.

Por otra parte el **experto en tránsito (vigilante)**, la medida es necesaria, por el incremento de los ilegales que vienen desde otras provincias a Guayaquil a dañar el negocio de los formales, así como también se tendrá un control y orden de las características del carro con su mercadería.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

5.1 TEMA

Diseño de un plan general, aplicable a los agremiados mediante un programa de capacitación; elaboración de manual de funciones y flujos operativos; para formalizar al sector de la transportación informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, y para así cumplir con la regularización de acuerdo a la norma de transportación vigente.

5.2 FUNDAMENTACIÓN

El primer medio de transporte lo ejercieron las mujeres, cuando el hombre iba de caza y la mujer tenía que cargar sus utensilios, luego se conoció a la rueda, inspirada en los troncos de árboles que se usaban para desplazar cargas pesadas, para posteriormente usar a los animales como el buey, caballos, asnos, renos, camellos, elefantes, entre otros.

Se denomina transporte al conjunto de actividades económicas que permiten el traslado de mercadería e individuos de un lugar a otro y se divide, de acuerdo al medio en terrestre, como el ferrocarril, tren, tranvía, etc; marítimo, como barco, canoa, bote, etc; y aéreo, como avión, helicóptero. Jef, etc.

La importancia que tiene el transporte de carga terrestre es que es el único medio que le permite realizar el servicio de puerta a puerta; flexible y versátil para poder transportar desde pequeños paquetes a volúmenes considerables en cualquier género de mercancías, sobre todo el cargar y descargar; organizar libremente horarios y rutas que lo convierten en un medio rápido y adecuado para envíos urgentes.

El transporte de carga por carretera se divide en público y privado (carga de mercadería; pasajeros; encomiendas; y guerra para fines bélicos).

Entre las ventajas del transporte terrestre de carga es la entrega segura y directa de la mercadería al beneficiario; embalajes son más simples y costo bajo; menos manos en la carga y la entrega es rápida en las distancias cortas.

Por otra parte en las desventajas es más recomendado en distancias cortas y medias, y es limitado en cuanto a su capacidad.

Sin embargo es necesario tener nociones generales del concepto de Administración.- Es el proceso de diseñar y mantener un ambiente en el que los individuos trabajando en grupos de manera eficiente, alcancen objetivos seleccionados. Involucra la coordinación y supervisión de las actividades de otros con el fin de que se lleven de manera eficiente y eficaz.

El transporte terrestre en Latinoamérica se comporta como uno de los factores que más afecta a la competitividad, lo cual obliga a ofrecer a los clientes ventajas de costos, rapidez, confiabilidad y flexibilidad en la distribución de la mercadería.

El manejo deficiente de la información y la falta de indicadores que permitan realizar seguimiento de la gestión de transporte y la distribución, conllevan a un servicio insatisfactorio para el cliente, quien busca eficiencia en los compromisos.

Por tales circunstancias el administrador se debe basarse en las siguientes cinco funciones elementales como son: planificar, organizar, integración de personal, dirección y control.

Planificar.- Implica tener definida la misión, objetivo y las acciones necesarias para realizarlas, que van desde los propósitos generales hasta las acciones más detalladas en la toma de decisiones.

Organización.- El personal debe saber cuáles son sus propósitos, objetivos y trabajo en equipo. La finalidad de una estructura organizacional es tener un entorno favorable para el individuo, por ello es importante la persona con el perfil deseado para el desempeño de un puesto específico.

Integración de personal.- Es tener la vacante llena en los puestos creados en la estructura organizacional. Requerimiento e inventario de personal, capacitación,

selección, ubicación, ascenso, evaluación, planeación de carrera de los candidatos, etc. Para lograr eficacia y eficiencia.

Dirección.- Es la influencia que se realiza sobre el empleado para que cumpla con las metas organizacionales y grupales. El administrador debe ser un líder y motivar a su equipo de trabajo.

Control.- Mide y corrige el desempeño individual y organizacional.

En relación al tipo de diseño de la Investigación y su perspectiva.-El presente trabajo de investigación enfocado a conocer del impacto que tiene la norma sobre el sector de los transportistas autónomos de carga pesada, que los obliga a regularizarse, es de tipo histórica, correlacional y descriptiva, se enfoca de manera cuantitativa, con la recopilación, levantamiento y análisis de información estadística, usando como técnicas las encuestas y las entrevistas realizadas.

De las características de la población, se podría indicar de acuerdo al tamaño de la muestra, tomado de un promedio de 2.000 transportistas autónomos de carga pesada, existentes en la ciudad de Guayaquil, se ha considerado a través de las técnicas de entrevistas y encuestas a un total de 329 personas, con el fin de realizar un análisis de la realidad actual.

Los resultados obtenidos se tabularán y elaborarán los gráficos respectivos para el respectivo análisis de la información obtenida.

El análisis e interpretación de los resultados obtenidos de las encuestas realizadas fueron las siguientes:

De los inconvenientes que tiene el transportista de no contar con una estructura jurídica, se determinó que el 58.70% consideran que tendrían problemas legales de no incorporarse y/o crear una compañía, demostrando su preocupación y su deseo de iniciar los trámites.

Al no poder dar suficientes garantías en los servicios que presta el transportista, el 44% de la población tiene una reducción en las demás del servicio, mientras que el 39%, un número considerable, siente que le pierden la confianza.

Al tener el transportista deficiencia económica, un 58,1% piensa que le ocasiona el problema de no poder financiar sus vehículos, contra un 30,4% que tiene bajos niveles de competitividad.

Para un porcentaje de mayoría del 54.7%, considera que las trabas que imponen la entidades administrativas inmersas en el proceso de formalización, el 54.7% cree que se pierde los beneficios del Estado.

El 47.5% de la población, considera que la política del Estado de obligar a formalizar, le ocasionará control sobre la actividad de la transportación.

Con esta medida se beneficiará el gremio de la transportación, de acuerdo a lo respondido por más de la mitad de la población.

Para el 67.70% de la población, prácticamente casi en su totalidad, la informalidad les resultó mantenerse con lo necesario para subsistir.

El 59% de los encuestados tiene la expectativa que la regularización les resultará en una mejor calidad de vida, mientras que un mediano grupo piensa ampliar su negocio.

La población casi en su totalidad dependen completamente de la actividad de la transportación de carga pesada, motivo por el cual urge realizar una ayuda memoria para que puedan gestionar la formalización de encuestas.

En relación a las entrevistas realizadas, se determinó que los transportistas no están de acuerdo con la norma, por todas las implicaciones que esto les causa, mas sin embargo son conscientes que deben acatar la disposición ya que dependen completamente de este negocio para subsistir.

Por su parte la Federación les está dando todo el apoyo necesario para realizar las gestiones administrativas, con lo cual ellos deben confiar.

Con los resultados y análisis obtenidos, mediante la presente encuestas y entrevistas, las hipótesis planteadas inicialmente han sido comprobadas, conforme fueron cuadro de análisis, elaborado.

5.3 JUSTIFICACIÓN

Basado en los resultados obtenidos hemos comprobado que la gran mayoría de transportistas autónomos, por sus condiciones de trabajo informal, durante el tiempo que han ejercido, obtuvieron bajos ingresos, sosteniéndose con lo necesario para subsistir y por consiguiente les afectó en el financiamiento de nuevas unidades de sus vehículos, así como también la pérdida de los beneficios que otorga el Estado.

Motivo por los cuales consideran que la falta de una estructura jurídica les ocasionaría problemas legales, ya que dependen completamente de la actividad de transportar carga pesada. No obstante reconocen el mayor beneficiario con la medida es el gremio de la transportación.

Por otra parte, un considerable porcentaje de esa población reconoce que al no dar las suficientes garantías en el servicio que prestan a las empresas se hacen acreedor a la desconfianza de los usuarios, bajando sus demandas y oportunidades de competir, sus ingresos y la posibilidad de la pérdida de sus negocios para finalmente desembocar en el empleo, salvo ciertas excepciones que tienen una actividad adicional, para subsistir.

Lo que sería evitado si tuviera una estructura jurídica, donde no tendría problemas de planificación.

Un mínimo grupo de los encuestados creen que tienen deficiencia administrativa, requieren de capacitación, el beneficiado es el transportista, han obtenido altos ingresos, de no constituirse tendrían problemas legales con empleados, las medidas le traerá beneficios económicos aunque otros indican que serán pérdidas, actividad esporádicas.

Con los antecedentes indicados y analizados, se trata de conocer el impacto que ocasiona la norma en el sector de los transportistas informales, en la ciudad de Guayaquil.

5.4 OBJETIVOS

5.4.1 Objetivo General de la propuesta

Presentar una alternativa para dar cumplimiento a la regularización de los transportistas independientes de carga pesada con impulso, condiciones y oportunidades en igualdad de condiciones al amparo de la Constitución del Ecuador (Art. 329), que garantiza, reconoce y protege el trabajo autónomo por cuenta propia, permitidos por la ley y otras regulaciones.

5.4.2 Objetivos Específicos de la propuesta

- ✓ Identificar las entidades públicas y privadas que intervienen en el proceso de regularización legal.
- ✓ Describir los requisitos para cumplir con las exigencias de las entidades públicas y privadas.
- ✓ Conocer los incentivos que el Estado ofrece para esta regularización, tales como los tributarios, financiamiento de vehículos y reposición de unidades en condiciones preferenciales.
- ✓ Inducir conocimientos básicos contables que les permita reconocer una transacción en el momento de su registro, con el fin de preparar estados financieros bajo regulaciones técnicas y tributarias vigentes, fortaleciendo sus estructuras económicas y de desarrollo.
- ✓ Plantear un esquema organizativo de las actividades desarrolladas por este tipo de proveedores de servicios.

5.5 UBICACIÓN

Para efectos de la presente propuesta el lugar donde se llevará a cabo se ha considerado, como punto estratégico al norte de la ciudad de Guayaquil, provincia del Guayas, Ecuador en Av. Benjamín Carrión y Emilio Romero – Villa D-17, atrás de la Hino.

Figura 10. Ubicación

Fuente: Google Maps.



Elaborado por: Mirella Solórzano

5.6 FACTIBILIDAD

El presente trabajo es viable y factible en lo administrativo, legal, presupuestario y técnico de conformidad con las disposiciones y demás normas legales que rigen la actividad de la transportación terrestre de carga pesada; aspectos que se describen a continuación:

Administrativo.- Porque cuenta con las facilidades otorgadas por las personas involucradas en el tema de estudio.

Legal.- Porque la base del presente trabajo está en la Constitución del Estado, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno y su Reglamento de Aplicación, entre las principales disposiciones legales aplicables.

Presupuestaria.- El costo monetario para la gestión de la propuesta no es de considerable valor, estando al alcance de ser cubierto por parte de los transportistas de carga pesada que en la actualidad operan de manera independiente.

Técnico.- Porque la actividad es desarrollada por choferes profesionales calificados y acreditados por la autoridad de tránsito, principalmente.

5.7 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Establecer la búsqueda de lineamientos para minimizar el impacto negativo que podría ocasionar la medida de regularización, sobre el sector de la transportación, más vulnerables. Iniciando el proceso con la identificación de las entidades involucradas.

La medida de regularizar al trabajador autónomo permite tener un acercamiento con las entidades obteniendo los requisitos necesarios para cumplir el objetivo.

Es necesario difundir los beneficios que el Estado otorga a través de sus instituciones, como rebaja en los impuestos tributarios, financiamiento de los vehículos.

Es importante tener el conocimiento general sobre los principios de contabilidad, para iniciar el proceso contable que permita preparar los estados financieros confiables, así como también el manual de procedimientos contable.

Para cumplir con el objetivo de la propuesta se debe iniciar el proceso con el planteamiento de una estructura organizacional – funcional, análisis FODA, elaboración de políticas, procedimientos y manuales necesarios para la formalización.

5.7.1 Actividades

Las acciones que van a posibilitar la implementación de la propuesta son las siguientes:

- ✓ Identificar a las entidades involucradas en el proceso administrativo.
- ✓ Difundir los beneficios identificados dentro del proceso de formalización.
- ✓ Conocer los requisitos de la regularización en complemento a las exigencias dispuestas y difundidas por las entidades de control.
- ✓ Realizar una estructura funcional, con clasificación de los puestos
- ✓ Elaborar el Manual de procedimiento contable y plan de cuentas de la empresa.

- ✓ Organizar una gama de eventos de capacitación, concerniente a la actividad.

Planificación Estratégica

Principios y valores empresariales - ética profesional

Confianza: Para un proveedor de servicio se convierte en su principal activo, con el cual formará su carta de presentación.

Calidad: Ofrece responsabilidad y garantía en el servicio prestado, con personal preparado.

Cumplimiento: Atención inmediata, y satisfacción de las necesidades de los clientes.

Condiciones de la ética profesional

Actividad personal, puesta de una manera estable y honrada al servicio de los demás y en beneficio propio

Vocación: La elección de la profesión es libre y voluntaria

La finalidad del trabajo profesional: Es el bien común, tener un buen rendimiento en la actividad para beneficio mutuo con el cliente

Capacidad profesional: en lo intelectual (conocimiento) y moral (dignidad, seriedad, digna del aprecio de todos)

La responsabilidad profesional es un paradigma moral que proviene del conocimiento especial que cada uno posee. El profesional debe dominar una parte especial del conocimiento avanzado, particularmente el que tiene que ver con el bienestar de los demás

Políticas de una empresa de servicio

El compromiso que brinda la empresa amparados en las leyes que rigen a un país en los derechos del consumidor:

- ✓ Cultura del respeto y consideración hacia el cliente
- ✓ Atención personalizada

- ✓ Monitoreo del control de calidad
- ✓ Cumplimiento de las normas de seguridad y confiabilidad en la carga
- ✓ Capacitación constante del personal
- ✓ Realizar una proyección anual de los gastos

Misión

Brindar un servicio de calidad en el transporte de carga pesada, cumpliendo con los estándares de seguridad, garantía y tiempo de entrega, con el objetivo de ser líderes nacionales, con eficacia y eficiencia hacia nuestros clientes.

Lo que generará fuentes de trabajo para nuestra ciudad Guayaquil, de tal manera que el negocio se convierta rentable.

Visión

Alcanzar la meta de ser una de las empresas de prestigio y liderazgo a nivel nacional, destacada por la seriedad en el servicio, con miras a la expansión.

Así como también tener a los vehículos dotados de comunicación tecnológica de punta.

Objetivos empresariales

- ✓ Planificación de un programa de capacitación
- ✓ Implementación de un sistema contable
- ✓ Creación de un plan de cuentas
- ✓ Implementación de una base de clientes frecuentes

Entidades involucradas en el proceso de formación de la compañía

Cuadro 17. Entidades involucradas en el proceso de formación de la compañía

Entidades Involucradas		<ul style="list-style-type: none">• Superintendencia de Compañía
		<ul style="list-style-type: none">• Notaria
		<ul style="list-style-type: none">• Agencia Nacional de Tránsito
		<ul style="list-style-type: none">• Servicio de Rentas Internas
		<ul style="list-style-type: none">• Ministerio de Transporte y Obras públicas

Elaborado por: Mirella Solórzano.

Requisitos y pasos para constituir una compañía

Superintendencia de Compañía:

Requisitos:

- ✓ Ser mayor de edad
- ✓ Capaz de contratarse y obligarse

Pasos para constituir una compañía

- ✓ Carta dirigida a la superintendencia de compañías, solicitando el nombre de la empresa que se desea construir (deberá ser solicitada por un abogado)
- ✓ Se apertura una cuenta de integración de capital a nombre de la compañía que se va a crear, determinada cuenta deberá cumplir lo establecido en la ley de compañías, (toda compañía anónima deberá aportar el 25% de capital suscrito mínimo, que es de \$800 y estará conformada por 2 o más accionistas; y, las compañías de responsabilidad limitada deberá aportar el 50% del capital mínimo, que es \$400 y estará conformada por 2 hasta 15 socios), (Ref. Art. 95 de la ley de compañía).
- ✓ Emitida la cuenta de integración, la aprobación del nombre de la empresa, copia de cédulas y certificados de votaciones de los accionistas, se lleva toda la documentación antes descrita, a una notaría, el cual elabora la minuta y precede a elevarlo a escritura pública (4 testimonios entrega la notaria)
- ✓ Mediante una carta firmada por el abogado, se ingresa las escrituras para que un delegado de la superintendencia de compañías, realice el estudio y la aprobación del trámite.
- ✓ Luego de aprobado el trámite se deberá cumplir con los requerimientos que se encuentran especificados en la resolución aprobatoria del trámite.
- ✓ El extracto que nos entregan en la superintendencia de compañías, deberá ser enviado a uno de los periódicos de la ciudad, para su respectiva publicación.
- ✓ Se inscribe en el registro mercantil de la ciudad la escritura de constitución.
- ✓ Luego, se procede a inscribir en el registro mercantil de la ciudad los nombramientos de los representantes legales de la compañía y
- ✓ Con todos estos documentos se solicita a la superintendencia de compañías, que emita la hoja de registro de sociedades (documento que es obligatorio presentar al SRI para obtener el RUC)
- ✓ Por último para obtener el registro único de contribuyente se lleva la siguiente documentación:

Trámite en la Notaría:

- ✓ Copia de la cédula y papeleta de votación de los socios
- ✓ Nombre la compañía aceptada por la Superintendencia de Compañía
- ✓ Monto promedio de \$1.000,00 (costo de escritura)

Trámite en la Agencia Nacional de Tránsito:

- ✓ Oficio dirigido al director ejecutivo de la ANT
- ✓ Resolución de constitución de la compañía emitida por la superintendencia de compañías e inscrita en el registro mercantil o propiedad para compañías, o acuerdo ministerial emitido por la dirección nacional de cooperativas e inscrita en la misma.
- ✓ Resolución de la constitución jurídica emitida por la CNTTSV.
- ✓ Formulario de constatación de Flota Vehicular (informe consolidado original)
- ✓ Copias legibles de cédula de ciudadanía.
- ✓ Copias legibles papeleta de votación actualizada
- ✓ Copias legibles licencia (cooperativas)
- ✓ Copia de matrícula vigente
- ✓ Copia del contrato notariado de compra/venta. (en el caso de existir)
- ✓ Para automotores nuevos, se presentará copia certificada de la factura por la casa comercial o copia notariada
- ✓ SOAT vigente
- ✓ Copia certificada de la factura de la carrocería para el caso de microbuses, minibuses y buses.
- ✓ Acta de aceptación del nuevo socio, certificada por el secretario de la operadora de transporte (para cooperativas) o listado actualizado (últimos 2 meses) de accionistas emitido por la superintendencia de compañías (para compañías).
- ✓ Copia legible del RUC de la operadora.
- ✓ Declaración juramentada del dueño del vehículo de no ser miembro activo de la fuerza pública, tampoco vigilante, autoridad o empleado civil que trabaje en

los organismos relacionados con el tránsito y transporte terrestre o ha dejado de serlo hace 2 años o más.

- ✓ Si el vehículo es nuevo debe constar en el listado de productos homologados de la ANT. Para el caso de microbuses, minibuses y buses nuevos deben constar tanto su chasis como su carrocería en el listado de productos homologados de la ANT.
- ✓ Si el socio es quien conduce adjuntar declaración juramentada indicando que es el quien conduce el vehículo caso contrario adjuntar copia del contrato certificado en el ministerio de relaciones laborales y certificación del IESS de que el chofer se encuentra afiliado.
- ✓ Copia del nombramiento del representante legal
- ✓ Cedula de identidad del representante legal.

Servicio de Rentas Internas:

- ✓ Original del Formulario 01-A (resolución 0077) suscrito por el Representante Legal (descargar el formulario de la página web: www.sri.gob.ec)
- ✓ Presentar el original y entregar copia de la escritura pública de la constitución de la compañía con su respectiva resolución e inscripción en el registro en el registro mercantil.
- ✓ Original y copia de la resolución de aprobación de los estatutos de la personería jurídica.
- ✓ Presentar original y entregar copia del nombramiento del representante legal inscrito en el registro mercantil y en el Ministerio pertinente entidad que aprobó los estatutos
- ✓ Original del registro de sociedades (datos generales, accionistas y acto jurídico).
- ✓ Original y copia a color de cédula vigente legible o copia a color del pasaporte (extranjero), con tipo de visa vigente, presentar el original del certificado de votación (último proceso electoral) del representante legal.
- ✓ Original y entregar copia de la planilla de cualquier servicio básico, estado de cuenta (último trimestre) o el contrato de arrendamiento vigente, estos documentos deben estar a nombre de la compañía o del representante legal.

- ✓ Si el contribuyente no tuviese ninguno de los documentos anteriores a nombre de él, se presentará como última instancia una carta de cesión gratuita del uso del bien inmueble (modelo de carta solicitarlo en el counter), adjuntando copia de cédula del cedente y la planilla de cualquiera de los servicios básicos a nombre del cedente correspondiente a los tres últimos meses anteriores a la fecha de realización del trámite.
- ✓ **Patente Municipal.**- vigente a nombre de la compañía (si no presenta la Patente Municipal, en la ventanilla firmará un Oficio conminatorio).

Otros trámites

- ✓ Permiso cuerpo de bomberos (inspeccionan el lugar: extintor de incendios con la recarga del año vigente y su lugar de colocación; señalización de la salida de emergencia).
- ✓ Patente municipal (indispensable para el RUC)
- ✓ Permisos especiales
- ✓ Permisos de funcionamientos municipales (tasa de habilitación, uso de suelo, desechos sólidos, permiso de intendencia de policía, Ministerio de Salud, Ministerio de Turismo, Pago 1 x mil y afiliación a la Cámara de Comercio de Guayaquil,

IESS

Obtener número patronal y registro de empleados

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

- ✓ Copia de la cédula y papeleta de votación
- ✓ Copia de matrícula
- ✓ Copia del permiso de operación de la Agencia Nacional de Tránsito
- ✓ Nombramiento del Gerente de la empresa
- ✓ Copia del Ruc

Corporación Financiera Nacional

- ✓ Solicitud de crédito y anexos de información financiera

- ✓ Copias a color de cédula de ciudadanía y papeleta de votación del solicitante y su cónyuge.
- ✓ Copia del informe técnico favorable emitido por la Agencia Nacional de Tránsito.
- ✓ Factura proforma del vehículo o chasis a valor exonerado y/o carrocería a financiar
- ✓ Copia de matrícula del vehículo a renovar
- ✓ Certificados comerciales en formato de la CFN
- ✓ Certificados bancarios
- ✓ Certificado de socio y de ingresos de la cooperativa, compañía o empresa de transporte a la que pertenece el solicitante
- ✓ En caso de tener otros ingresos, adjuntar los certificados o justificativos respectivos.
- ✓ Para el caso de transporte escolar y carga pesada, adjuntar certificados de ingresos emitidos por cada contratante del servicio
- ✓ Copia de los documentos que sustenten los valores registrados como activos (pago de impuestos prediales, matrícula de vehículos, contratos, certificados bancarios, etc.)
- ✓ Copia de la última factura de un servicio básico del domicilio del solicitante (teléfono, luz, agua).
- ✓ Copia de RUC del solicitante y de la Cooperativa de Transporte
- ✓ Copia del permiso de operaciones vigentes
- ✓ En caso de vehículo nuevo, presentar informe técnico favorable emitido por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).
- ✓ Certificado de pesos y medidas (MOP)

Requisitos adicionales, para montos superiores a USD 20.000.00

- ✓ Copia de la última declaración del impuesto a la renta IVA o RISE
- ✓ Certificado de Rutas suscrito por la compañía o cooperativa a la que pertenece el solicitante.

Beneficios del Estado Ecuatoriano

Dentro de las políticas que ofrece el Estado, en el plan del buen vivir, y en apoyo a los grupos laborales asociados, otorga al sector laboral formal de la transportación de carga pesada, el beneficio de reemplazar sus vehículos obsoletos por nuevos; así como también la reducción de sus impuestos, bajos los siguientes mecanismos:

Servicios de Rentas Internas

Otorga rebajas en la matriculación y no grava impuestos, no sin antes certificar que el propietario del vehículo está afiliado y/o asociado a una cooperativa o compañía de transporte de carga pesada.

Cuadro 18. Incentivos en impuestos.

Fuente: Ley de Régimen Tributario

Ley de Régimen Tributario - Reglamento General Aplicación del Impuesto Anual de los Vehículos Motorizados
Rebaja del 80% en la matriculación (tiempo vigencia permiso operaciones)
Reducción de Impuesto: Obtención del 80% del impuesto causado (uso exclusivo actividad productiva)
Impuesto IVA se declara de forma semestral cuando exclusivamente se transfieran bienes o servicios gravados con tarifa cero. Es decir no grava IVA

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan Renovación de vehículos – CFN

Reemplazo de los vehículos viejos que cumplieron su vida útil por nuevos, para lograr la seguridad ciudadana, reducción de la contaminación ambiental, racionalización del subsidio al combustible, mejorar la competitividad industrial automotriz, eficiencia en la prestación de servicios. Realizando la suscripción de un convenio para el Programa de Renovación de los vehículos con el sector de la industria del transporte, mediante:

- ✓ exoneración de aranceles (fabricación nacional y/oimportado).
- ✓ Incentivo económico (vehículos que ingresan a chatarrización(bono como parte de pago para el nuevo vehículo).
- ✓ La CFN realizará los cobros mediante débito automático a las cuentas del cliente.
- ✓ La garantía, será el vehículo a adquirir.
- ✓ Periodo de gracia (en meses al capital); para el crédito directo el tiempo que requiera para entrar en operaciones.

Cuadro 199. Beneficios de la CFN

Fuente: Información CFN

Corporación Financiera Nacional - CFN	Microcrédito		Crédito Directo	
Monto	\$500,00	\$20.000,00	\$20.001,00	en adelante
Financiamiento		80%		80%
Cliente abona		20%		20%
Plazo (hasta)		5 años		8 años
Tasa de Interés		9,33%		9,33%

Elaborado por:Mirella Solórzano

5.7.7 Análisis Estratégico FODA

Análisis FODA del transportista independiente o informal

Cuadro No.20 Análisis Foda – Transportistas informal

Fuente: Transportista informal

	Fortalezas	Debilidades
ANALISIS INTERNO	Independencia (dueño absoluto de su negocio)	Fletes limitados
	Clientes propios y referidos	Desconfianza de nuevos clientes
	Libre competencia	Bajo precio de los fletes; poca ganancia
	Vehículos propios	Vehículos obsoletos
	Oportunidades	Amenazas
ANALISIS EXTERNOS	Ilimitación del destino de los viajes	Cansancio y peligro de accidentes en viajes largos
	Trabajo en equipo con sus compañeros (intercambio de fletes, según capacidad del vehículo)	Quedarse sin vehículo por obsoleto
		No obtiene beneficios del Estado
	Dedicación a la familia	Desaparición del negocio de trasportación

Elaborado por: Mirella Solórzano

ANÁLISIS ESTRATÉGICO FODA

Cuadro 20. Análisis Foda

Fuente: Análisis Estratégico

	Fortalezas	Debilidades
ANÁLISIS INTERNO	Experiencia en el negocio	Ingresos limitados
	Clientes propios y referidos	Desconfianza de nuevos clientes en el servicio
	Vehículos propios	Vehículos obsoletos que cumplieron su vida útil
	Liderazgo y trabajo en coordinación con compañeros estratégicos en ayuda mutua para cubrir ciertas rutas	Competencia entre miembros del gremio y no asociados
	Oportunidades	Amenazas
ANÁLISIS EXTERNOS	Ampliación del negocio con nuevos clientes	Incremento de la competencia
	Gozar de los beneficios y subsidios que otorga el Estado	No poder financiar vehículos nuevos, por el alto costo
	Gozar de buenas relaciones y apoyo mutuo entre compañeros	Restringir y eliminar beneficios y subsidios otorgados por el Estado
	Capacitación formal y desarrollo del profesional	Tener problemas con las autoridades de tránsito si no cumple con las reglas.

Elaborado por: Mirella Solórzano

Cuadro 21. Estrategia FO-FA-DO-DA

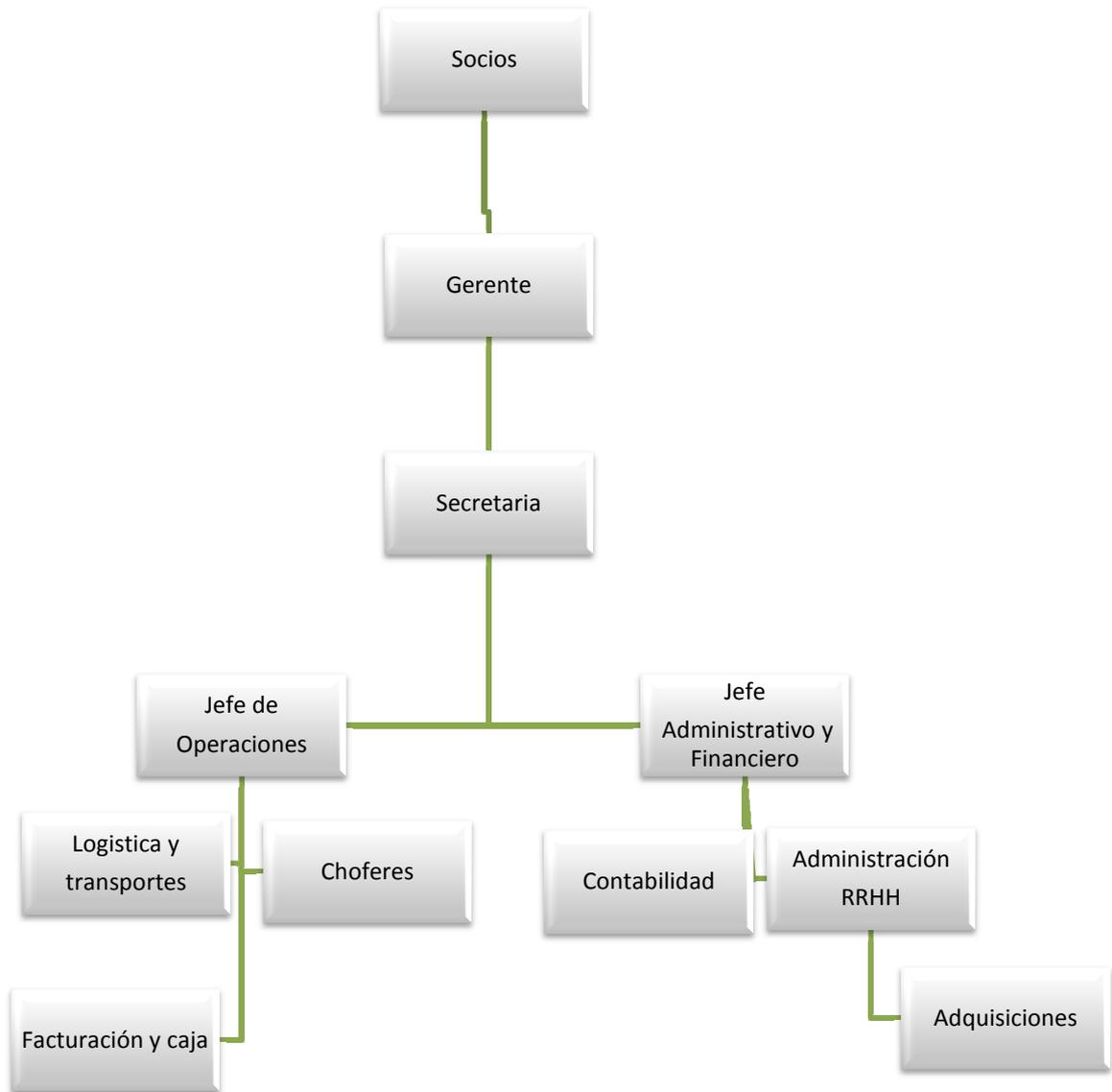
Fuente: Análisis Foda

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	Ampliación del negocio	Incremento de la competencia
ESTRATEGIA FO-FA-DO-DA	Gozar de buenas relaciones y apoyo mutuo entre compañeros	No poder financiar vehículos nuevos, por el alto costo
	Gozar beneficios del estado	Restricción o eliminación de los beneficios del estado
	Capacitación profesional	Orientación a cumplir con las reglas y procedimientos ante las autoridades de tránsito
Fortalezas	FO	FA
Experiencia en el negocio; Vehículos propios	La experiencia en el negocio, permitirá crear nuevas oficinas operativas	Contar con vehículos propios permitirá financiar y renovar sus unidades
Clientes propios y referidos; liderazgo y trabajo en coordinación con compañeros estratégicos en ayuda mutua para cubrir rutas	Contar con una buena cartera de clientes, permitirá su crecimiento económico y así capacitarse lo suficiente para crear nuevas estrategias de mercado	Debido al liderazgo y buenas relaciones que existe en el sector donde sus competidores se convierten en socios estratégicos, la necesidad permite buscar el desarrollo y bien común, con el fin de apoyarse en el cumplimiento de las reglas y procedimientos ante las autoridades
DEBILIDADES	DO	DA
Ingresos limitados; desconfianza de nuevos clientes	Gozar de los beneficios del estado le dan la oportunidad de hacer producir más su trabajo para mejorar sus ingresos	La desconfianza de los nuevos clientes, le permitirá buscar estrategias de mercado para ganarle a la competencia
Vehículos obsoletos que cumplieron su vida útil; competencia entre los gremios	Contar con un parque automotor obsoleto demanda la reposición de unidades por medio de los beneficios que el estado otorga	La competencia entre el gremio, permitirá buscar mecanismos de acuerdos que busquen el bien común cuando el Estado elimine los beneficios

Elaborado por: Mirella Solórzano

5.7.9 Organigrama Funcional

Cuadro 223. Organigrama Funcional



Elaborado por: Mirella Solórzano

5.7.10 Estructura Funcional y de responsabilidades

Manual de Funciones

El objetivo de un manual de funciones es describir la actividad que se realiza en un determinado puesto de trabajo, en cumplimiento de las tareas con responsabilidad, proyectadas a la misión, visión y políticas de la empresa.

Es una herramienta administrativa y no puede ser alterado salvo si se presentan cambios de escenarios.

Descripción de Funciones

Gerente General

Ejercerá la representación legal de la empresa. Será responsable ante los socios de las gestiones que realice y definirá las políticas empresariales.

Depende de los socios; y supervisará a las áreas de operaciones y administrativa.

Funciones Específicas:

- ✓ Representar civil y penalmente a la empresa
- ✓ Suscribir contratos, convenios y acuerdos con personas naturales y jurídicas, a favor de la empresa.
- ✓ Implementar políticas y procedimientos en mejoras de la empresa
- ✓ Coordinar las gestiones inherentes a la empresa con los responsables de áreas
- ✓ Realizar el seguimiento de la política de calidad de la empresa
- ✓ Definir la política del Recurso Humano
- ✓ Mantener informado a los socios sobre las gestiones realizadas
- ✓ Convocar a los socios o accionistas, cuando el caso así lo requiera

Requisitos:

- ✓ Edad: 30 – 45 años
- ✓ Título en Administración de empresas y/o carreras a fines
- ✓ Experiencia mínima de 2 años en cargos similares
- ✓ Capacidad para liderar, don de mando.

Jefe Administrativo y Financiero

Se reporta ante la gerencia. Es responsable de las gestiones administrativas y financiera de la empresa. Tiene a su cargo las áreas contabilidad, recursos humanos y adquisiciones.

Funciones Específicas:

- ✓ Representar al Gerente General, cuando lo delegue en asuntos relacionados a la empresa
- ✓ Preparar las convocatorias a sesiones de los socios y/o accionistas
- ✓ Mantener un control interno sobre las áreas que están bajo su responsabilidad
- ✓ Informar a los empleados sobre las políticas y objetivos de la empresa
- ✓ Administrar profesionalmente los activos de la empresa
- ✓ Control y administración del presupuesto de la empresa
- ✓ Informar a la gerencia sobre la situación financiera de la empresa
- ✓ Optimizar los recursos

Requisitos:

- ✓ Edad: 28 – 45 años
- ✓ Título en Administración de empresas y/o carreras a fines
- ✓ Experiencia mínima de 2 años en cargos similares
- ✓ Habilidad y capacidad de liderazgo, conocimiento en estrategias, objetivos empresariales, responsable, leal, comunicativo.

Secretaria

Se reporta ante la gerencia. Es responsable de las comunicaciones enviadas y recibidas, así como también de coordinar las citas y reuniones de la gerencia.

- ✓ Receptar las comunicaciones para la empresa
- ✓ Elaborar las comunicaciones que disponga la gerencia
- ✓ Llevar la agenda del gerente
- ✓ Mantener el archivo en orden y al día
- ✓ Contestar las llamadas telefónicas

Requisitos:

- ✓ Edad: 20 – 45 años
- ✓ Título en Administración Secretarial
- ✓ Experiencia mínima de 1 año en cargos similares
- ✓ Habilidad y capacidad para redactar, amable, educada, respetuosa, tener iniciativa, etc.

Asistente de Recursos Humanos

Se reporta al jefe administrativo. Es responsable de las gestiones administrativas del personal de la empresa.

Funciones Específicas:

- ✓ Gestionar programas de capacitación anual para todo el personal
- ✓ Llevar control de entrada y salida del personal
- ✓ Atender reclamos del personal
- ✓ Llevar un reporte de asistencia, atraso, inasistencia del personal
- ✓ Elaborar los roles de pago
- ✓ Llenar los formularios del décimo tercero y cuarta remuneración; así como también el pago de las utilidades para presentar oportunamente al Ministerio de Relaciones Laborales, en coordinación con el contador.
- ✓ Presentar oportunamente las planillas de aportación al IESS, para su cancelación
- ✓ Llevar control de la nómina, préstamos, descuentos, vacaciones, etc.
- ✓ Solicitar mensualmente el certificado de cumplimiento de obligaciones patronales ante el IESS
- ✓ En coordinación con el Jefe Administrativo elaborar los manuales de procedimientos y funciones que ameriten su creación.

Requisitos:

- ✓ Título en Administración de empresas y/o carreras a fines
- ✓ Experiencia mínima de 1 año en cargos similares
- ✓ Habilidad y destreza con los números y trato con el público, trabajo a presión.

Adquisiciones

Se reporta al jefe Administrativo y Financiero. Coordina la provisión de materiales y útiles de la empresa

Funciones Específicas:

- ✓ Recibir y tramitar los requerimientos de bienes y servicios, que realicen las diferentes áreas
- ✓ Tener una base de los proveedores
- ✓ Planificar, ejecutar y controlar la adquisición de bienes y servicios
- ✓ Revisar la calidad del producto, en caso de mala calidad devolver
- ✓ Llevar un auxiliar de control de egresos conforme el presupuesto ordinario asignado para el año
- ✓ Custodiar la mercadería en bodega

Requisitos:

- ✓ Edad: 20 – 35 años
- ✓ No indispensable título universitario
- ✓ Debe ser amable, buen trato con el público y responsable

Contador

Se reportará ante el jefe administrativo y financiero. Es responsable de llevar la contabilidad de la empresa.

Funciones Específicas:

- ✓ Elaboración de los Estados Financieros
- ✓ Contabilizar la nómina 1 días antes de la quincena
- ✓ Revisar, analizar y ejecutar las cuentas por cobrar a empleados (décimo tercero y cuarto sueldo; préstamos, aportes patronales e individuales al IESS, vacaciones, etc.
- ✓ Registrar asientos por provisiones varias (jubilación patronal, desahucio, seguros, etc.
- ✓ Calcular y realizar declaración de impuestos ante el SRI

- ✓ Evaluar y examinar los resultados de los Estados Financieros, considerando áreas críticas para buscar solución.
- ✓ Gestionar los trámites inherentes a la empresa ante las entidades de control SRI y Superintendencia de Compañías
- ✓ Tener una contabilidad organizada
- ✓ Controlar el presupuesto de la empresa
- ✓ Ejercer control en la contabilidad
- ✓ Conciliación bancaria

Requisitos:

- ✓ Título en Contabilidad y Auditoría
- ✓ Experiencia en cargos similares de 5 años
- ✓ Conocimiento en contabilidad de costo
- ✓ Conocimiento contabilidad NIIF

Requisitos:

- ✓ Edad: 25 – 45 años
- ✓ Título de Contador Público Autorizado
- ✓ .Debe ser leal, íntegro y responsable

Jefe de Operaciones

Se reportará a la Gerencial, es responsable de dirigir a las áreas de logística, transporte, choferes y caja/facturación. Participa en la toma de decisiones de los objetivos de la empresa.

Funciones Específicas:

- ✓ Define la política comercial, para el área terrestre, para un tiempo determinado.
- ✓ Informe periódico a la gerencia sobre la evolución del mercado y de la competencia.
- ✓ Responsable del incremento de clientes
- ✓ Supervisar el desempeño del personal a su cargo
- ✓ Coordinar los pedidos de flete con los clientes

- ✓ Velar por el mantenimiento de los vehículos (lubricantes, combustible, repuestos, etc); así como también que cuenten con los permisos y revisión al día
- ✓ Seleccionar a los proveedores de su área
- ✓ Elaborar un cronograma de las actividades a realizarse y cumplidas semanalmente.
- ✓ Gestionar los viáticos y sobre-tiempo del persona a su cargo
- ✓ Mantener un control entrada y salida de los vehículos
- ✓ Reportar las novedades y requerimientos ante el Gerente
- ✓ Realizar monitoreo de satisfacción del cliente
- ✓ Mantener una base de los clientes
- ✓ Responsable del cumplimiento, según las leyes, sobre transporte de mercadería peligrosa
- ✓ Participar e incluir al personal en los eventos de capacitación

Requisitos:

- ✓ Edad: 28 – 45 años
- ✓ Título en ingeniería industrial, mecánico, y/o carreras a fines
- ✓ Experiencia mínima de 1 año en cargos similares
- ✓ Capacidad para liderar y manejo de conflictos.

Auxiliar de logística y transporte

Es responsable de la gestión de los flujos físicos (mercadería). Se reportará al Jefe de Operaciones.

Funciones Específicas:

- ✓ Coordinar el transporte y distribución de bienes hasta el cliente.
- ✓ Coordinar el traslado de la mercadería con los recursos y equipos necesarios
- ✓ Asignar el chofer y vehículo para que transporte la carga
- ✓ Preparación de los pedidos hasta su ejecución
- ✓ Realizar las gestiones de logística, (asignación del vehículo de acuerdo a la carga, el lugar, la distancia, etc.).

Requisitos:

- ✓ Edad: 20 – 35 años
- ✓ Estudios en logística y transporte

Chofer

Depende del jefe de operaciones, es responsable de la conducción y custodia del vehículo de propiedad de la empresa, revisando diariamente la condición del vehículo.

Funciones Específica:

- ✓ Conducir la carga al destino solicitado y en el vehículo asignado.
- ✓ Responsable que el cliente firme la documentación concerniente a la carga. Previo a esto deberá revisarla que este en buenas condiciones (embalaje correcto, bultos que no estén mojados, etc.), tipos de mercaderías, y solicitar los documentos que sean necesarios para asegurarse de la carga.
- ✓ Mantener en buenas condiciones el vehículo.
- ✓ Custodiar la carga delegada
- ✓ Coordinar con el jefe de transporte el abastecimiento de combustible.
- ✓ Reportar las novedades acontecidas en los fletes
- ✓ Mantener buen trato con el cliente

Requisitos:

- ✓ Edad: 25 – 35 años
- ✓ Ser chofer profesional
- ✓ Experiencia mínima de 1 año en conducir camiones
- ✓ Indispensable que sea responsable, respetuoso y honrado
- ✓ Tener conocimientos de las leyes de tránsito

Cajera/Facturación

Se reporta ante el jefe de operaciones. Es responsable de las gestiones de cobranzas

Funciones Específicas:

- ✓ Receptar los pagos de los clientes
- ✓ Emitir la factura a nombre del cliente
- ✓ Realizar gestiones de cobranzas (cuentas a créditos)
- ✓ Reportar al jefe de operaciones, mensualmente las gestiones realizadas ante los clientes.
- ✓ Cierre de caja

Requisitos:

- ✓ Edad: 20 – 40 años
- ✓ Tener conocimientos básicos contables (indispensable)
- ✓ Experiencia en cargos similares (no indispensable)
- ✓ Necesario que tenga buen trato con el público, facilidad de palabra, de buen carácter, honrada, etc.

5.7.10 Políticas Administrativas

- ✓ La Junta General de Accionistas se reunirá ordinariamente dos veces al año y extraordinariamente cuando el caso amerite.
- ✓ La Estructura organizacional estará formada por departamentos en coordinación con la Gerencia
- ✓ La Gerencia realizará una reestructura orgánica – funcional, previa autorización de la Junta General de Accionistas, cuando el caso lo amerite
- ✓ La organización deberá contar con Políticas, Manuales de Funciones, Reglamento Interno, Manual de seguridad de carga.
- ✓ El personal en general deberá dar buena imagen corporativa
- ✓ El personal deberá ser cordial con el cliente
- ✓ Indispensable el trabajo en equipo
- ✓ El personal deberá tener principios éticos
- ✓ El personal deberá tener capacidad para resolver sus problemas.
- ✓ El personal femenino deberá utilizar uniforme

Cuadro 234.Flujos Operativos de la Empresa de Transporte de carga

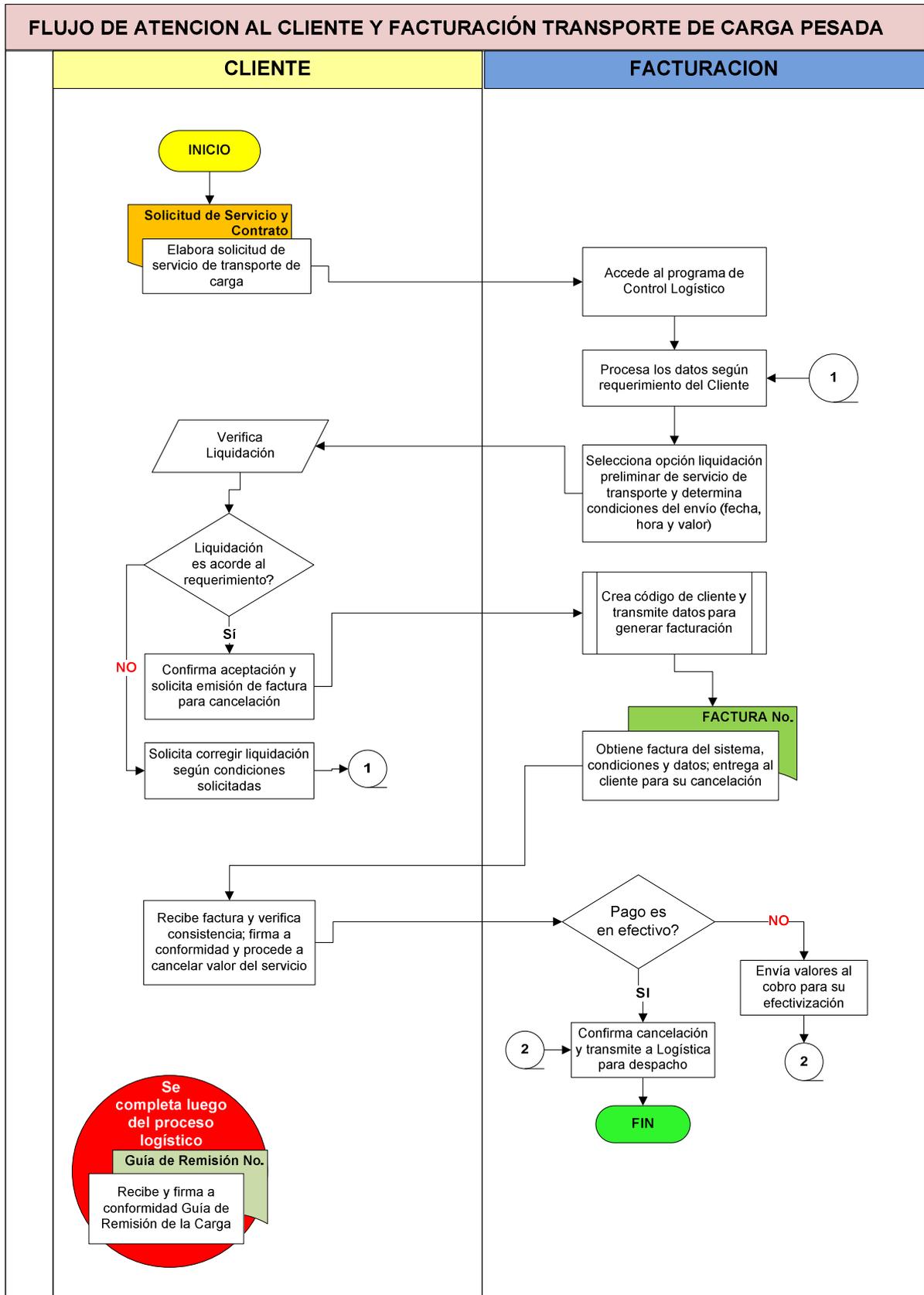


Figura 11. Flujo básico del Control de Proceso.



Elaborado por: Mirella Solórzano

Manual de Seguridad – Transporte de Carga Terrestre

Objetivo.- Direccionar a los integrantes de logística, como generadores de carga, operadores logísticos, aseguradoras, transportadoras de carga y a todos quienes desarrollan actividad de carga comercial en transporte terrestre.

Contrato de transporte de carga.- Es una relación jurídica de compromiso, en el que transportador habilitado se obliga con el remitente y/o destinatario a trasladar un producto o mercadería, de un lugar a otro, a cambio de un precio fijado (flete). Bajo las condiciones estipuladas en documento, con el fin de dar seguridad y evitar conflictos, en la negociación.

Su naturaleza se forma mediante el acuerdo entre las partes, con obligaciones recíprocas como recibir, conducir y entregar la mercadería en buen estado en el lugar y plazo pactado.

Las obligaciones son recíprocas, por lo que es conveniente antes de firmar el contrato el cliente debe estar de acuerdo con las políticas que tenga la empresa, a fin de evitar malos entendidos. La contraprestación económica es el flete.

Integrantes de un Contrato

- ✓ Generador de carga o remitente,
- ✓ Empresa de transporte
- ✓ Propietario y/o conductor (transportista)
- ✓ El destinatario

La empresa de transporte y el cliente deben cumplir con las siguientes obligaciones y deberes:

Cuadro 26. Obligaciones y Deberes

CLIENTE	Empresa Transporte	Chofer
Obligaciones/deberes	Obligaciones/deberes	Obligaciones/deberes
Dar nombre y dirección del destinatario	Obligada a entregar la mercadería en buen estado	Conocer y respetar las señales y normas de tránsito
Lugar, fecha y hora de la entrega	Prestar el servicio con vehículos adecuados para la carga	Portar licencia de conducción tipo E; SOAT vigente; permiso de operaciones; certificado de operación regular o especial, según el caso
Características de la mercadería	Seleccionar al conductor que va a realizar la entrega	No transportar personas particular no autorizadas
Condiciones de cargue y descargue	Tener seguro de carga	Usar cinturón de seguridad
Embalaje y distribución técnica	Velar por la seguridad de los conductores. Que estén afiliados al IESS	En caso de asalto, informar inmediatamente
Recibir información del estado de la mercadería en tránsito	Cumplir con las condiciones del contrato	En caso de accidente, esperar a la autoridad correspondiente e informar a la empresa
Ejecución del contrato, conforme condiciones	Planificación del viaje, observando las medidas de seguridad	Estar afiliado al IESS

Elaborado por: Mirella Solórzano

Obligación del seguro

El seguro es un instrumento financiero que permite al contratante transferir los riesgos de daño, robo, o pérdida durante la movilización de la carga.

El seguro es contratado por la empresa y/o el dueño de la mercadería para cubrir a las personas o mercaderías transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

La empresa transportista no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

En caso de que tanto la empresa transportadora como el cliente tenga seguro, en el evento de que suceda una eventualidad deberán acordar quien cobra la prima.

Control operativo y de seguridad

El departamento de operaciones, logística y transporte, entre sus actividades, están:

- ✓ Elaborar planes de rutas urbanas y nacionales
- ✓ Mantener un registro de números telefónicos de la policía, cuerpo de bomberos, hospitales, defensa civil, talleres mecánicos, etc.
- ✓ Controlar el cumplimiento de los planes de transportes
- ✓ Monitoreo al conductor (celular, radio)
- ✓ Coordinar descanso de los conductores, como medida de seguridad
- ✓ Elaborar y controlar indicadores de gestión
- ✓ Controlar sus operaciones con estándar de calidad y tecnología.

Selección del conductor

En la documentación que presenta, comprobar la autenticidad de la información.

- ✓ Cédula de identidad
- ✓ Libreta militar
- ✓ Licencia de conducción
- ✓ Referencias personales
- ✓ Referencias de trabajo
- ✓ Visita domicilio

Selección de la compañía aseguradora

- ✓ Analizar los productos que ofrece
- ✓ Que la póliza se ajuste a los requerimientos de la empresa de transporte

Clasificación de la mercadería según su naturaleza

Mercadería peligrosa

Son las mercaderías que pueden ser usadas con fines terroristas o pueden causar efectos graves en los materiales y las personas. y son las siguientes:

- ✓ Explosivos
- ✓ Gases
- ✓ Líquidos inflamables
- ✓ Sólidos inflamables
- ✓ Sustancias inflamables
- ✓ Sustancias corrosivas
- ✓ Materiales radioactivos
- ✓ Sustancias peróxidos orgánicos
- ✓ Sustancias tóxicas infecciosas.
- ✓ Materia corrosivas del grupo de embalaje

El procedimiento para el traslado de esta mercadería, se realizará tomando las medidas necesarias, evitando el mínimo contacto con ella durante su traslado. Deberán contener las respectivas etiquetas señalizadoras diseñadas para el efecto.

Recomendaciones para las actividades de carga

- ✓ Receptar datos personales del cliente
- ✓ Solicitud de copia de la cédula de identidad si es persona natural
- ✓ Evaluar la mercadería (frágil, perecible, etc.)
- ✓ Mantener la base de información de los clientes, actualizada

Principios contables

A fin de que los estados financieros puedan ser interpretados por terceros, es necesario que sean preparados con sujeción a un cuerpo de reglas o convenciones, como son los principios contables generalmente aceptado:

- ✓ **Equidad.-** La equidad entre intereses opuestos debe ser una preocupación constante en contabilidad. Los estados financieros deben prepararse con equidad.
- ✓ **Entidad Contable.-** Los estados financieros se refieren a entidad económica específica, que son distintas al dueño.
- ✓ **Empresa en marcha.-** Se presume que no existe un límite de tiempo en la continuidad operacional de la entidad económica y por consiguiente, las cifras presentadas no están reflejadas a sus valores estimados de realización.
- ✓ **Bienes económicos.-** Los estados financieros se refieren a hechos, recursos y obligaciones económicas susceptibles de ser valorados en términos monetarios.
- ✓ **Moneda.-** La contabilidad mide en términos monetarios.
- ✓ **Período de tiempo.-** Los estados financieros resumen la información relativa a períodos determinados de tiempo.
- ✓ **Devengado.-** La determinación de los resultados de operación y la posición financiera deben tomar en consideración todos los recursos y obligaciones del periodo.
- ✓ **Realización.-** Los resultados económicos solo deben computarse cuando sean realizados.
- ✓ **Costo histórico.-** El registro de las operaciones se basa en costos históricos (producción, adquisición o canje)
- ✓ **Objetividad.-** Los cambios de activos, pasivos y patrimonios deben ser contabilizados cuando sea posible medir los cambios.
- ✓ **Criterio prudencial.-** La medición de los recursos y obligaciones en la contabilidad, requiere que estimaciones sean incorporadas para los efectos de distribuir costos, gastos e ingresos entre periodos de tiempo relativamente cortos.
- ✓ **Significado o importancia relativa.-** Al ponderar la correcta aplicación de los principios y normas, necesariamente aplicarse en sentido práctico.
- ✓ **Uniformidad.-** Los procedimientos de cuantificación utilizados deben ser uniformemente aplicados de un periodo a otro

- ✓ **Contenido de fondo sobre la forma.-** La contabilidad pone énfasis en el contenido económico de los eventos aun cuando la legislación puede requerir un tratamiento diferente.
- ✓ **Dualidad Económica.-** La estructura de la contabilidad descansa sobre la partida doble.
- ✓ **Relación fundamental de los Estados Financieros.-** Los resultados del proceso contable son informados de manera integral mediante el estado de situación financiera y de resultados, siendo complementarios.
- ✓ **Exposición.-** Los estados financieros deben contener toda la información y discriminación básica y adicional para la interpretación de la situación financiera y de los resultados económicos.

Funciones de la Contabilidad

- ✓ **Históricas.-** Se manifiesta por el registro cronológico de los hechos económicos que van apareciendo en la vida de la empresa, ejemplo registro de los pagos que se van haciendo.
- ✓ **Estadísticas.-** Es el reflejo de los hechos económicos en cantidades que dan una visión real de la toma como queda afectada la situación de la empresa, ejemplo, ver crecimiento de la empresa en 3 años
- ✓ **Financiera.-** Analiza la obtención de los recursos, para hacer frente a los compromisos de la empresa, ejemplo, ver con que dinero cuenta la empresa.
- ✓ **Fiscal.-** Es saber cómo le afecta las disposiciones fiscales, conocer todos los impuestos existentes, ejemplo, IVA, renta, impuesto único.
- ✓ **Legal.-** Conocer los artículos del código de comercio, código del trabajo y otras leyes que puedan afectar a la empresa para que la contabilidad refleje de manera legal el contenido de la actividad.

Manual de Contabilidad

En la actualidad debido al avance tecnológico, la contabilidad se la lleva en forma computarizada, en programas ya establecidos y solo se registran los valores y automáticamente se obtienen los resultados.

Definiciones:

Contabilidad.- Es la técnica auxiliar de la Economía cuya finalidad es apoyar los procesos en la administración de una empresa de manera de aportarle eficiencia. La información sirve a los altos ejecutivos a la toma de decisiones.

Es el arte de registrar, clasificar y sintetizar en forma significativa expresándolos en dinero los actos y las operaciones que tengan aunque sea parcialmente características y de interpretar sus resultados.

Ciclo Contable.- Conjunto de pasos o fases de la contabilidad que se repiten en cada periodo contable, durante la vida de un negocio, se inicia con el registro de las transacciones en el libro diario; libro mayor; elaboración del balance de comprobación; hoja de trabajo; estados financieros; contabilización en el libro diario de los asientos de ajuste, traspaso a la cuentas del libro mayor y finalmente el balance de comprobación.

Superávit.- Diferencia entre los ingresos y los Gastos durante un lapso de tiempo.

Reinversión.- Inversión de los intereses, dividendos y plusvalías, producida por una inversión.

Identificación de las cuentas

Activos: Recursos contralados por la empresa, cuantificado en términos monetarios y del que se espera un beneficio económico futuro

Activo Corriente: Son aquellos que tienen liquidez y pueden convertirse en efectivo, ejemplo: caja y banco; cuentas por cobrar, otras cuentas por cobrar, inventarios y gastos pagados por anticipado.

Caja y Banco: representa el efectivo de la empresa 100%, en la empresa o depósito en bancos.

Cuentas por Cobrar: Son productos de las ventas a crédito y dinero que la empresa tiene que recibir de sus clientes (deudores)

Otras Cuentas por Cobrar: Son cuentas por cobrar de una transacción diferente al giro del negocio.

Inventarios: Son las existencias que tienen la empresa en su almacén (materia prima, productos en proceso, productos terminados) dependiendo del giro del negocio.

Gastos pagados por anticipado: Son pagos que realiza la empresa anticipadamente, por algún producto o servicio (seguros, alquiler).

Activo no corriente: Son aquellos con menor grado de liquidez, y se pueden convertir en efectivo en un plazo mayor a un año, ejemplo: terreno, maquinarias, equipo, inmuebles y depreciación.

Activos Fijos.- Son terreno, edificios, maquinarias y mobiliario de la empresa.

Depreciación.- Es el desgaste de la vida útil de un bien considerado como activo fijo, cuyo periodo de vida es de un año.

Pasivos.- Obligaciones presente de la entidad, cuantificada en términos monetarios y del que se espera una disminución futura de los beneficios económicas, por hechos del pasado. Son obligaciones contraídas por la entidad.

Pasivo corriente: Son aquellas deudas que deben honrarse a corto plazo (1 año máximo), ejemplo: proveedores, bancos, empleados, etc.

Pasivo no corriente: Son aquellas deudas que deben honrarse en el largo plazo (más de 1 año)

Patrimonio.- Conjunto de bienes, derechos e inversiones de la Entidad

Hipoteca: Son deudas de largo plazo que tiene la empresa con entidades financieras por algún crédito hipotecario.

Capital: Inversión inicial y aportes posteriores que hayan realizado los dueños de la empresa o accionistas para la constitución y operación de la misma.

Ingresos.- Es el flujo de entrada bruta de beneficios económicos o de un potencial de servicio, que se genera durante el ejercicio.

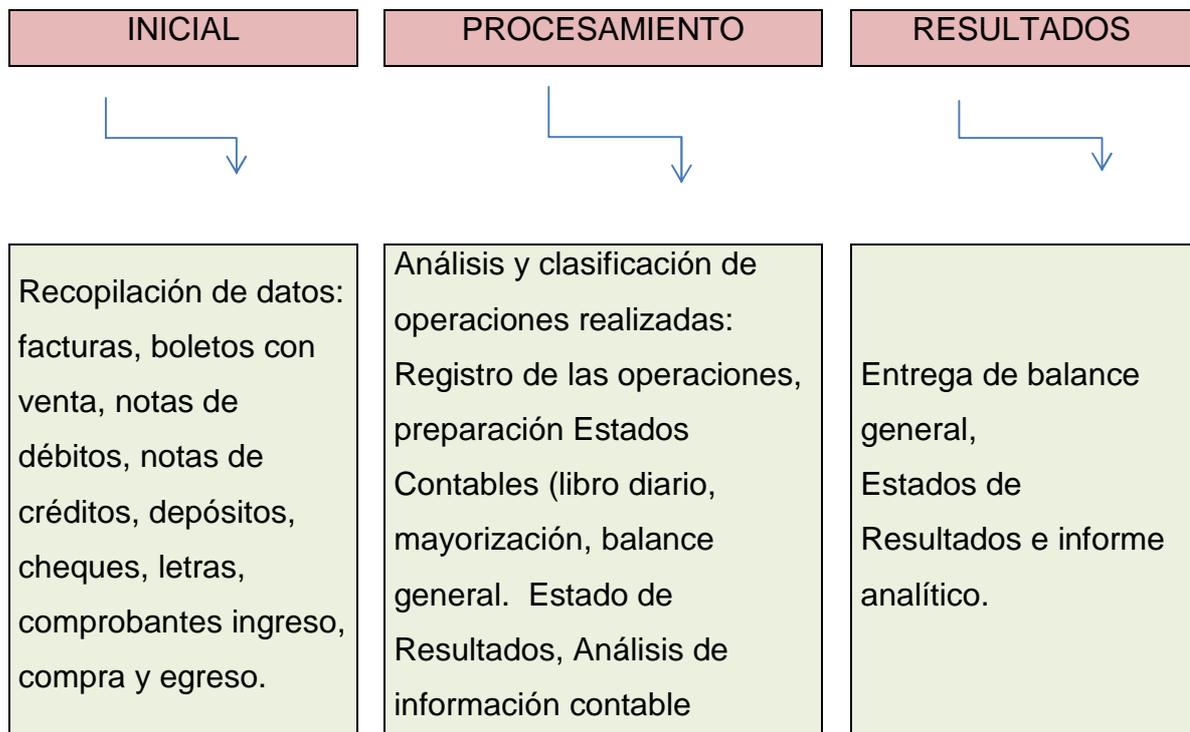
Gastos.- Son los egresos de fondos propios

Activo intangible.- Son inversiones que no ocupan espacio físico, si no que sirven para la operación de una actividad, y son amortizables, ejemplo: patentes, gastos de construcción y franquicias, derecho de llaves, etc.

Inversión.- Es la gestión financiera con fines de obtener rentabilidad, que puede ser en efectivo, bienes o papeles; a corto y largo plazo.

Proceso contable

Cuadro 25. Proceso Contable.



Elaborado por: Mirella Solórzano

Tipos de cuentas

Cuentas de Activo	Cuentas de Pasivo
Caja	Proveedores
Banco (cta.cte)	Acreedores
Letras por cobrar	Letras por pagar
terrenos	Cuentas por pagar
	Inst. de previsión por pagar
Bienes raíces	Préstamos bancarios
Herramientas	
Muebles y útiles de oficina	Impuestos por pagar
Maquinarias	Impuesto Único
Instalaciones	Impuesto retenido
Mercaderías	Capital
Clientes	Sueldos por pagar
Deudores	Arriendos por pagar
Retiros personales	IVA- Debito Fiscal
Letras de Cobranzas	
Acciones	
IVA - Crédito Fiscal	

Cuentas de Resultados

Resultado Pérdidas	Resultados Ganancias
Gastos Generales	Ventas
Sueldos Pagados	Intereses cobrados
Leyes Sociales	Descuentos obtenidos
Impuestos Pagados	Recargos cobrados
Descuentos concedidos	Arriendos cobrados
Intereses pagados	Sueldos cobrados
Costo de Ventas	Honorarios cobrados
Arriendos pagados	Arriendos cobrados

Recordar

Las cuentas de Activo, si tienen saldo, éste siempre será deudor

Las cuentas de Pasivo, si tienen saldo, éste siempre será Acreedor

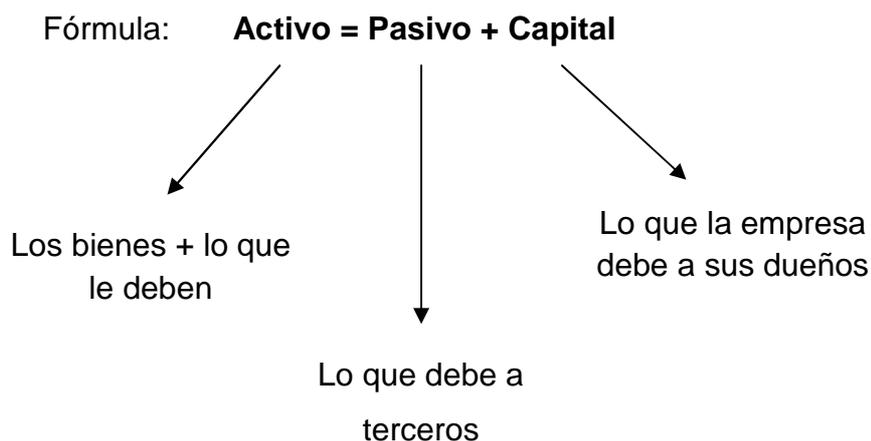
Las cuentas de Pérdida, tendrán saldo deudor

Las cuentas de Ganancias, tendrán saldo acreedor

Ecuación Contable

Toda empresa que inicia con un inventario, denominado información inicial. Es un listado detallado de los bienes y deudas que posee el comerciante, y con los que empieza su actividad comercial.

Está compuesto por Activo, Pasivo y Capital



Fórmula para calcular el capital: $\text{Activo} - \text{Pasivo} = \text{Capital}$

- ✓ Casas o locales
- ✓ Galpones

Bienes raíces

- ✓ intangibles
- ✓ Maquinarias
- ✓ Herramientas
- ✓ Mercaderías
- ✓ Dinero
- ✓ Instalaciones
- ✓ Edificios

Sistema Contable

Libro Diario.- Es un documento numerado que le permite registrar en forma cronológica y ordenada los movimientos que se han efectuado en las cuentas.

Se registran todos los ingresos y egresos efectuados por la compañía, en el orden que se vaya realizando durante el período (compras, ventas, pagos, cobros, gastos, etc.)

El asiento de cada transacción indica qué cuentas deben cargarse y cuáles deben acreditarse posteriormente en el mayor.

Fecha	Descripción	Referencia	Debe	Haber

Libro Mayor.- Es donde se registran las cuentas de activos, pasivos y patrimonio de la empresa, provenientes del libro diario, con el fin de conocer su movimiento y saldo.

Los cargos y créditos a distintas cuentas, según se muestra en los asientos de diario, se registran en las cuentas mediante el proceso llamado pasar al mayor.

Su función es agrupar y sintetizar la información que nos servirá para formar el balance.

Caja		Cliente	
Debe	Haber	Debe	Haber
\$			\$

Balance de comprobación de sumas y saldos.- Es un registro contable que se realiza con los saldos del libro mayor, que permite comprobar que la suma de débitos y créditos de estas cuentas sean iguales, observando el principio de la partida doble, es as que la suma de saldos deudores y acreedores de las cuentas también sean iguales.

Cuenta	Sumas Debe	Sumas Haber	Saldo debe	Saldo haber

Balance General

Es un Estado Contable final, que muestra a una fecha determinada la situación económica y financiera de una empresa.

Se lo realiza al cierre del ejercicio contable, diciembre 31 de cada año y su resultado final será de pérdida o ganancia. Esta compuesto por el activo; pasivo y patrimonio.

Activo.- Todo lo que posee la empresa, como resultado de un suceso pasado del cual se espera obtener un resultado.

Pasivo.- Todo lo que la empresa debe, producto de un suceso pasado y del cual se espera desembolsar.

Capital.- Es el resultado de las cuentas del activo y pasivo.

Activo		Pasivo	
Activo corriente		Pasivo Corriente	
Caja y Bancos		Cuentas por pagar	
Clientes		Deuda a corto plazo	
Cuentas por cobrar		Empleados	
Inventarios		Intereses por pagar	
Gastos Pagos por Anticipado		Total Pasivo Corriente	
Total Activo Corriente		Pasivo No corriente	
Activo No corriente		Deuda a Largo Plazo	
Edificio		Total Pasivo No Corriente	
Vehículos		Total Pasivo	
Depreciación		Patrimonio	
Activo Fijo Neto		Capital	
Total Activo No corriente		Utilidades Acumuladas	
		Total Patrimonio	
Total Activo		Total Pasivo + Patrimonio	

Estado de Resultados

Contiene información analítica de todos los factores que durante el periodo contable alteraron el patrimonio de la empresa. Las pérdidas y las ganancias originadas por los movimientos de ingresos y gastos realizados durante el periodo contable, nos lleva a la realización de los estados financieros. Nos entrega información acerca de la liquidez y solvencia de la empresa.

Se registran las cuentas que han generado ingresos y gastos. Cuando los ingresos superan a los egresos, existe utilidad. Cuando los egresos superan a los ingresos, existe pérdida de ejercicio económico.

	Valor	Total
INGRESOS		
Servicios Prestados		
Intereses Ganados		
Arriendos Recibidos		
TOTAL DE INGRESOS		
EGRESOS		
Sueldos y Salarios		
Gastos de Publicidad		
Gastos de Seguros		
Gastos Generales		
Gastos de Intereses		
TOTAL DE EGRESOS		
PERDIDA DEL EJERCICIO		
Total Activo		

Estados Financieros

Son documentos contables cuyo objetivo es informar sobre la situación financiera y los resultados de la empresa.

- ✓ Libro Diario
- ✓ Balance de comprobación de sumas y saldos
- ✓ Balance General
- ✓ Estado de Resultados

Instrucciones Generales

Todas las transacciones financieras que realice la empresa, originará una transacción contable, la que será analizada y definida para su correspondiente registro, según corresponda.

Estas transacciones deberán contar con el respaldo y soporte documental, de manera que garantice su validación.

El responsable del registro contable, verificará que estos documentos (recibos, facturas, comprobantes de caja, contratos, etc.) que respaldan la operación, cumplan con los requisitos exigidos por el Servicio de Rentas Internas y demás disposiciones y formalidades legales.

En el registro de cuenta se considerarán las normas contables dispuestas por la Superintendencia de Bancos y Seguros contenidas en los Catálogos de Cuentas y en lo no previsto en dicho catálogo se aplicará las NIIF's.

Campo de Aplicación

La política contable es aplicada al departamento de Contabilidad, Finanzas, Bodega y Facturación.

Políticas Contables Para la Presentación de los Estado Financieros

Políticas contables son los principios, métodos, convenciones, reglas y procedimientos adoptados por la empresa en la preparación y presentación de sus Estados Financieros.

La Superintendencia de Banco mediante Resolución No.06.Q.ICl.004 de 21 de agosto del 2006 adopto las normas internacionales de información financiera NIIF para PYMES, adicional y obligatoriamente la aplicación de las mismas por parte de compañías sujetas a su control y vigilancia ratificada en Resolución No. Adm, 08199 del 3 de julio de 2008, a partir del ejercicio económico 2009.

Mediante Resolución No.08.G..DSC.010 de 29 de noviembre de 2008, introdujo un cronograma de aplicación obligatorio de aplicación de acuerdo a las categorías de las empresas.

La Resolución clasifica a las pequeñas y medianas empresas bajo las características siguientes:

- ✓ Activos inferiores a los \$4.000.000.00
- ✓ Menos de 200 empleados

Con la finalidad de realizar la consolidación de los Estados Financieros en el marco de las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), acorde a las Normas Internacionales NIIF y NIC, vigentes en el Ecuador por disposición de la Superintendencia de Compañías. Es necesario considerar las siguientes políticas contables:

Nota a los Estados Financieros

Se debe incluir la revelación de políticas contables en todas las cuentas consideradas importantes y aquellas que tienen saldos significativos en relación a periodos anteriores.

- ✓ Según la NIC 8, los cambios en la política contable, debe efectuarse solo si una norma o interpretación lo requiere o el cambio suministra información más fiable y relevante respecto a la situación financiera, resultados económicos o los flujos de efectivo.

Revelación en las notas a los Estados Financieros

La información a revelarse es:

Nota de operaciones (NIC 1), requerimiento de la naturaleza de sus operaciones y actividades, domicilio legal, indicar que es una PYME y cualquier información adicional que revele cambios fundamentales en los incrementos y disminuciones de producción.

Notas de información financiera no descrita en los Estados Financieros, como detalle de las cuentas incobrables.

Notas de políticas contables, según indicado numeral 1

Notas de desagregación de la composición de rubros presentados en el Balance,

Notas sobre otra información financiera, no considerada en los Estados Financieros, como cuentas de contingencia, patrimoniales, situación tributaria, riesgos financieros.

Efectivo y sus equivalentes

Para el flujo de efectivo se considera equivalentes de efectivo los valores obtenidos en actividades propias del negocio.

Caja General

El dinero en efectivo deberá ser depositado en plazo de máximo de 48 horas en la cuenta bancaria.

Valores inferiores a \$2.000.00, serán considerados para pagos en efectivo, mayor a ese se girara un cheque a favor del beneficiario.

Bancos

Los sobregiros bancarios, se solicitará al banco solo en casos fortuitos que amerite esta acción, previa autorización de la gerencia y con el débito soporte.

Cuentas por Cobrar

Las cuentas por cobrar tendrán un periodo de tiempo en recuperación de 60 días hasta el valor de \$3.000.00, sobre el limite se extenderá el plazo a 90 y 120 días, según el caso.

Inmovilización material

Se realizará 2 veces al año un inventario físico sobre los saldos en libro, aplicando NIC 16 y NIIF 17 para PYMES – Propiedad, Planta y Equipo.

Valuación

Estos activos se valúan al costo o valor revaluado, menos pérdidas por desvalorización y menos depreciación acumulada.

Tratamiento de mejoras, reparaciones y mantenimiento

Las mejoras se activan, las reparaciones como mantenimientos se reconocen en los resultados del periodo.

Revelaciones

Se deben relevar los activos revaluados, saldos, procedimiento y nombre del revaluador, su depreciación y si existen alguno en uso. Detallar los activos depreciados y los que se encuentran en garantía.

Pérdidas por deterioro (Sección 27 NIIF para PYMES, reconocimiento y medición)

Se debe reconocer el menor valor de los activos, de la siguiente manera:

- ✓ Disminución significativa en el mercado del activo
- ✓ Cambios extremos en todos los campos que afectan al activo (legal, comercial, etc.)
- ✓ Cambios en la forma como el activo es usado.
- ✓ Daño física del activo
- ✓ Comprobación que el rendimiento económico del activo no es el esperado.

Revelación

Se deben revelar los activos que han sufrido pérdidas por deterioro, reconocidas en el Estado de Resultados, e indicar las circunstancias que lo motivaron.

Compensación por tiempo de servicios (Sección 28 NIIF para PYMES)

Registro y revelación

La compensación por tiempo de servicio, se registra a medida que se devenga el valor a cancelar al trabajador, de acuerdo a las normas legales. Esto debe ser revelado en las notas de los Estados Financieros. Como política contable el tratamiento seguido para su registro, pago y el saldo a la fecha de reporte.

Ingresos diferidos (Sección 23 NIIF para PYMES)

La NIC no reconoce ingresos diferidos, los pagos anticipados son anticipo de clientes (pasivo)

Ingresos (Sección 23 NIIF para PYMES)

Reconocimiento

Los servicios se reconocen cuando los ingresos pueden ser medidos con fiabilidad, y en el periodo contable que presta el servicio. Posiblemente la empresa reciba beneficios económicos por esta transacción.

Revelación

Se debe revelar las políticas contables de reconocimiento de los ingresos, método utilizado en el porcentaje de terminación de operaciones de prestación de servicios; intereses, regalía, ingresos producidos por intercambio de bienes o servicios.

Ingresos y Gastos Financieros

Reconocimiento

Los ingresos y gastos financieros deben ser reconocidos utilizando la base de acumulación.

Revelación

Se deben revelar el reconocimiento de los ingresos y gastos financieros; composición de los gastos de acuerdo a su naturaleza. En el Estado de Pérdidas y Ganancias se presenta como gasto.

Impuesto a la Renta y Participación de los Trabajadores

Diferido

Reconocimiento

Se reconoce el impuesto a la Renta Diferido y la Participación de los Trabajadores mediante el Pasivo del Balance General.

Revelación

Se debe revelar en el Balance General el impuesto diferido (activo o pasivo); en el Estado de Pérdidas y Ganancias por separado el gasto, por impuesto diferido, y el

componente corriente; de existir impuesto diferido reconocido directamente contra el Patrimonio Neto.

Se debe incluir en los Estados Financieros una conciliación entre el gasto (ingreso) por impuesto a la Renta contable con el impuesto a la Renta corriente, el monto de diferencias temporales deducibles por las cuales no se ha reconocido el impuesto diferido.

Contingencias (Sección 21 NIIF para PYMES)

Revelación

Son aquellas operaciones calificadas como probables, en el campo tributario, laboral, civil, administrativo, etc., informando la naturaleza de la contingencia, opinión de la gerencia y los posibles efectos financieros, en caso no estimarse, se detallará por qué no se puede.

El Balance de Apertura se ajustará a las políticas contables emitidas en las NIIF, en momentos de transición, de acuerdo a la Disposición emitida por la Superintendencia de Compañías.

Plan de Cuentas

<i>Codigo</i>	<i>Nombre</i>
1	ACTIVO
11	Activo corriente
111	Efectivo
11101	Caja
11102	Bancos
112	Inversiones a corto plazo
11201	Inversiones a corto plazo
113	Cuentas y documentos por cobrar
11301	Clientes
11302	Transportista
11303	Cartera Judicial
11304	Empleados
11308	CXC Jurídico
11309	Accionistas
11390	Otras cuentas por cobrar
114	Impuestos
11401	Impuestos
116	Inventarios
11602	Materiales y suministros de pesca
117	Importaciones en transito
118	Diferidos
11801	Gastos Anticipados
11802	Cargos diferidos
12	Propiedad planta y equipo
121	No depreciables
12101	Terreno
122	Depreciables
12204	Vehiculos
12206	Equipos de computacion
12207	Equipos de comunicación
12208	Equipos de Oficina
123	Depreciación acumulada (-)
12301	Depreciación acumulada
124	Obras y activos en proceso
12401	Edificios
125	Importaciones en tránsito
13	Inversiones permanentes
131	Inversiones en acciones
14	Gastos anticipados y cargos diferidos LP
141	Gastos anticipados y cargos diferidos LP
14101	Gastos anticipados LP
14102	Gastos diferidos LP

Elaborado por Mirella Solórzano

Cuenta del Pasivo

Codigo	Nombre
21	PASIVO CORRIENTE
211	Obligaciones bancarias
21101	Sobregiros bancarios
21102	Obligaciones entidades financieras
212	Cuentas por pagar
21201	Transportistas
21202	Proveedores locales
21205	Atención a Clientes
21206	Cuentas por pagar accionistas
21210	Accionistas aportes-ahorro
21290	Otras cuentas por pagar
214	Pasivos acumulados por pagar
21401	Nominas por pagar
21402	Beneficios sociales por pagar
21403	Retenciones IESS por pagar
215	Impuestos por pagar
21501	Impuesto al valor agregado (IVA)
21502	Retenciones en el IVA
21503	Retenciones en la Fuente
21504	Impuesto a la Renta
22	Pasivos NO Corrientes
221	Obligaciones Bancarias a LP
222	Cuentas por pagar accionistas LP
22206	PATRIMONIO
3	Patrimonio
31	Capital Social
311	Capital Pagado
31101	Aporte Futuro Aumento de Capital
312	Reservas
31201	Reserva Legal
31202	Reserva Facultativa
31203	Reserva Revalorizac.Patrimonio
31204	Reserva capital
314	Reexpresión Monetaria
31401	Reexpresión Monetaria
315	Resultados
31501	Resultado años anteriores
31502	Resultado presente ejercicio

Elaborado por Mirella Solórzano

Cuenta de ingresos

Código	Nombre
4	INGRESOS
51	Ingresos por ventas
410	Ventas
41002	Ventas de hielo
41099	Servicio de transporte
5	COSTOS
	Costos de Venta del Producto Terminado
51	Costos de Ventas
51001	Costo Venta Materia Prima
51090	Costo de Venta producto terminado
51099	Costo de servicios recibidos
52	Aplicación de costos
521	Aplicación de costos
52190	Productos terminados
55	Costo de operación
551	Mano de obra directa
55101	Mano de obra directa
	Gastos generales de operación
552	Gastos generales de operación
55201	Mano de obra indirecta
55202	Costo de operación

Elaborado por Mirella Solórzano

Cuenta de Gastos

6	GASTOS
61	Gastos
611	Gastos generales de operación
61101	Gastos del personal
61102	Gastos de viajes
61103	Transportes y movilización
61104	Gastos de gestión
61105	Servicios profesionales
61106	Servicios públicos
61107	Mantenimientos y reparaciones
61108	Alquileres
61109	Arrendamiento Mercantil
61110	Seguros
61111	Suministros y materiales
61112	Donaciones
61113	Reservas cuentas incobrables
61114	Amortización de diferidos
61115	Suscripciones y afiliaciones
61116	Impuestos y contribuciones
61117	Deprecaciones
61190	Otros gastos
612	Gastos de ventas
61201	Gastos del personal
61202	Gastos de viajes
61203	Transportes y movilizaciones
61204	Gastos de gestión
61205	Gastos de publicidad y promoción
61290	Otros gastos
613	Gastos Financieros
61301	Banco de Guayaquil
61309	Préstamos a terceros
614	Gastos NO deducibles
61401	Gastos de operación

Elaborado por Mirella Solórzano

7	OTROS INGRESOS
71	Otros Ingresos
711	Ingresos Financieros
71101	Ingresos Financieros
712	Otros Ingresos
71201	Otros Ingresos
71202	Ganancia por ventas de activos
72	Resultado
721	Utilidad del ejercicio
72101	Rentabilidad del periodo
8	OTROS EGRESOS
81	Otros egresos
811	Otros egresos no operacionales.
81101	Otros egresos no operacionales.

Elaborado por Mirella Solórzano

CAPACITACIÓN

La capacitación es el conjunto de actividades que proporcionan conocimientos y habilidades al individuo.

Toda organización requiere de personal calificado en conocimientos y destrezas, bajo el análisis de puestos, plan de recursos humanos, la oferta y calidad del mercado de trabajo.

Antes de realizar una capacitación es necesario medir las debilidades en conocimientos del individuo y prepararlo o fortalecerlo científicamente para ejercer una actividad diferente a la que siempre ha ejercido.

Razón por la cual se ha preparado un conjunto de actividades de capacitación acorde a las necesidades de la población que incursiona al comercio formal.

Con el fin de que se capacite el mayor número de socios, se realizará la gestión con el SECAP para la suscripción de un acuerdo que los costos de los cursos no causen impacto en el bolsillo de los socios, y puedan instruirse a bajos costos.

Estos cursos pueden ser reemplazados para los dicte personal capacitado de la Federación de transportista de carga pesada de Guayaquil, para cual los costos por

persona solo serán referenciales, ya que una vez convertidos en compañía la federación asumirá un porcentaje.

Plan de capacitación para el año 2013

Cuadro 26. Plan de capacitación.

No.	NOMBRE DEL EVENTO	Fecha del evento	Horario	Duración Total	Lugar
1	Actualización Tributaria	Abril 02	09:00 - 17:00	8 horas	Aulas de la Federación Provincial de Transportistas de Carga Pesad - vía Pascales por Petroecuador
		Abril 09	09:00 - 17:00	8 horas	Aulas de la Federación Provincial de Transportistas de Carga Pesad - vía Pascales por Petroecuador
		Abril 16	09:00 - 17:00	8 horas	Aulas de la Federación Provincial de Transportistas de Carga Pesad - vía Pascales por Petroecuador
		Abril 23	09:00 - 17:00	8 horas	Aulas de la Federación Provincial de Transportistas de Carga Pesad - vía Pascales por Petroecuador
2	Legislación Salarial y Laboral	Abril 04-08	08:00 - 16:00	40 horas	Centro Múltiple Durán - Samuel Cisneros Vía Peñón del Río
		Abril 11-15	08:00 - 16:00	40 horas	Centro Múltiple Durán - Samuel Cisneros Vía Peñón del Río
		Abril 18 - 22	08:00 - 16:00	40 horas	Centro Múltiple Durán - Samuel Cisneros Vía Peñón del Río
3	Técnicas y ventas servicios al cliente	Abril 15	09:00 - 17:00	8 horas	Instalaciones de Durán, Secap
		Abril 16	09:00 - 17:00	8 horas	Instalaciones de Durán, Secap
		Abril 17	09:00 - 17:00	8 horas	Instalaciones de Durán, Secap
4	Análisis y Estrategias para la recuperación de cartera	Mayo 01-03	18:30 – 21:00	7,5 horas	Cámara de Comercio de Guayaquil, Av. De Las Américas, frente ex aeropuerto
		Mayo 08-10	18:30 – 21:00	7,5 horas	Cámara de Comercio de Guayaquil, Av. De Las Américas, frente ex aeropuerto
		Mayo 15-17	18:30 – 21:00	7,5 horas	Cámara de Comercio de Guayaquil, Av. De Las Américas, frente ex aeropuerto
		Mayo 22-24	18:30 – 21:00	7,5 horas	Cámara de Comercio de Guayaquil, Av. De Las Américas, frente ex aeropuerto
5	Manejo Portal compras publicas	Mayo 6-7	08:30 - 18:00	19 horas	Contraloría General del Estado Aulas de Capacitación, Sauces VII
		Mayo 13-14	08:30 - 18:00	19 horas	Contraloría General del Estado Aulas de Capacitación, Sauces VII
		Mayo 20-21	08:30 - 18:00	19 horas	Contraloría General del Estado Aulas de Capacitación, Sauces VII
		Mayo 27-28	08:30 - 18:00	19 horas	Contraloría General del Estado Aulas de Capacitación, Sauces VII

Plan de capacitación para el año 2013

Cuadro 27. Plan de capacitación.

No.	NOMBRE DEL EVENTO	Fecha del evento	Horario	Duración Total	Lugar
6	Contabilidad básica y gestión tributaria	Junio 3-4	07:00 – 09:00	8 horas	Cámara de Comercio de Guayaquil Av. de las Américas, frente ex aeropuerto
		Junio 17,-8	16:00 – 18:00	8 horas	Cámara de Comercio de Guayaquil Av. de las Américas, frente ex aeropuerto
7	NIIF PARA PYMES	Julio 01-05	15:00-18:00	15 horas	SECAP – Instalaciones en Duran
		Julio 08-12	15:00-18:00	15 horas	SECAP – Instalaciones en Duran
		Julio 15-19	15:00-18:00	15 horas	SECAP – Instalaciones en Duran
		Julio 22-26	15:00-18:00	15 horas	SECAP – Instalaciones en Duran
8	Seguridad, eficiencia en la transportación, manejo de carga terrestre	Junio 1	09:00-17:00	8 horas	Oficinas. Victor Emilio Estrada #727 y Guayacanes 2do piso Oficina 2
		Junio 8	09:00-17:00	8 horas	Oficinas. Victor Emilio Estrada #727 y Guayacanes 2do piso Oficina 2
9	Manejo de Productos Peligrosos	Junio 3-7	07:00 – 08:30 16:00 – 18:00	6,5 horas	Secap - Instalaciones en Duran
		Junio 10-14	07:00 – 08:30 16:00 – 18:00	6,5 horas	Secap - Instalaciones en Duran
		Junio 17-21	07:00 – 08:30 16:00 – 18:00	6,5 horas	Secap - Instalaciones en Duran
		Junio 24-28	07:00 – 08:30 16:00 – 18:00	6,5 horas	Secap - Instalaciones en Duran

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: **Seminario “Actualización Tributaria”**

Fecha: Mayo 04 Hora: 17:00 – 21:00

Mayo09 Hora: 17:00 – 21:00

Mayo16 Hora: 17:00 – 21:00

Mayo23 Hora: 17:00 – 21:00

Lugar: **Aulas de la Federación Provincial de Transportistas de Carga pesada – vía Pascuales por Petroecuador**

Costo: \$60,00 + IVA

Cuadro 29. Actualización Tributaria

No.	Contenido	Duración aproximada	Objetivo
1	Aplicación de la tabla de Impuesto a la Renta para Personas Naturales, año 2013	40 Horas	Mantenerse actualizado en las últimas reformas
2	Nueva tarifa Impuesto a la Renta para Sociedades a partir del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones		
3	Cálculo de Dividendos considerado como Ingresos Gravados y sujetos al Pago del Impuesto a la Renta para Personas Naturales Residentes		
4	Taller Práctico de Dividendos		
5	Conciliación Tributaria aplicando los incentivos tributarios dentro del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones		
6	Taller Práctico de Conciliación Tributaria		
7	Reinversión de utilidades		
8	Cálculo del Anticipo de Impuesto a la Renta		
9	Taller Práctico del Anticipo de Impuesto a la Renta		
10	Modificaciones en el Impuesto a la Salida de Divisas		
11	Nuevos Límites de Gastos Personales 2013		
12	Aplicación del Nuevo Instructivo Sancionatorio		

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: “*Legislación Salarial y Laboral*”

Fecha: Mayo 04, 11, 18, 25 Hora: 08:30 – 16:30
Junio 01

Junio 01, 08, 15, 22, 29 Hora: 08:30 – 16:30

Lugar: Centro Múltiple Durán - Samuel Cisneros Vía Peñón del Río

Costo: \$65,00 + IVA

Cuadro 28. Legislación Salarial y Laboral

No.	CONTENIDO	DURACIÓN APROXIMADA	OBJETIVO
1	Derecho laboral	40 horas	Solucionar problemas de índole laboral y salarial, en base a aspectos legales vigentes relacionados con la prestación de servicios, con responsabilidad y honestidad
2	Fuentes del Derecho		
3	Interpretación en materia laboral: LOSEP, Código de Trabajo y Autónomas (reglamentos y leyes)		
4	Estructura de los contratos laborales		
5	Clasificación de los contratos individuales		
6	Análisis de los temas y subtemas planteados del régimen laboral y salarial: por horas, a destajo y obra cierta.		

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: *“Técnicas de Ventas y Servicio al Cliente”*

Fecha: Junio15 Hora: 09:00 – 17:00

Junio16 Hora: 09:00 – 17:00

Junio17 Hora: 09:00 – 17:00

Lugar: Servicio de Capacitación Profesional - SECAP
Instalaciones de Duran

Costo: \$53,00 (Incluye IVA)

Cuadro 29. Técnicas de Ventas y Servicio al Cliente

No.	Contenido	Duración aproximada	Objetivo
1	Introducción Atención al Cliente	8 horas	Motivar al participante a mejorar la calidad del servicio; llevar a cabo comunicaciones eficaces y eficientes con el cliente; desarrollar competencias que permitan aplicar el proceso de
2	Servicio al cliente, elementos y características		
3	El Control de los procesos de atención al cliente		
4	Estrategias de Mercadotecnia		
5	Elementos de la Comunicación Efectiva		
6	El Vendedor como persona de marketing		
7	Técnicas de organización y planificación de venta		
8	Carta de venta		
9	Técnicas de venta por e-mail, marketing		
10	¿Por qué se pierden los clientes?		
11	Trato al cliente		
12	tipos de cliente		
13	¿Qué es una queja?		
14	Cómo abordar y superar una queja o reclamo		
15	La habilidad para escuchar		
16	La habilidad para preguntar		
17	¿Cómo responder ante una situación conflictiva		
18	El Autocontrol		
19	La ética		

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: “Asistente Contable”

Fecha: Junio 01, 08, 15, 22,29 Hora: 08:30 – 17:30

Lugar: SECAP - Instalaciones de la SECAP en Durán.

Costo: \$45,00 (incluye IVA)

Cuadro 30. Asistente Contable

No.	Contenido	Duración aproximada	Objetivo
1	Contabilidad Básica	45 horas	Motivar al participante a mejorar y recuperar la cartera vencida
2	Contabilidad Comercial		
3	Contabilidad de Costos		
4	Tributación Fiscal		

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: *Seminario “Manejo del Portal de Compras Públicas”*

Fecha: Junio 06, 07 Hora: 08:30 – 18:00
 Junio13, 14 Hora: 08:30 – 18:00
 Junio20, 21 Hora: 08:30 – 18:00
 Junio27, 28 Hora: 08:30 – 18:00

Lugar: Contraloría General del Estado - Aulas de Capacitación, Sauces VII

Costo: \$65,00 + IVA

Cuadro 31. Manejo del Portal de Compras Públicas

No.	Contenido	Duración aproximada	Objetivo
1	Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, reglamento y resoluciones	19 horas	Mantener una relación de negocio con el Estado
2	Manejo del Portal de Compras Publicas		
3	Como preparar y controlar de forma correcta los procesos de Contratación Pública como entidad contratante		
4	Cómo participar de forma eficiente como proveedor del Estado		
5	Generalidades y Normas Comunes a todos los Procedimientos de Capacitación Pública		
6	Atribuciones del INCOP		
7	Cambios fundamentales en el sistema		
	Notificaciones		
	Herramientas del sistema,		
8	PAC Plan anual de contratación		
9	Clasificador central de productos		
10	Búsqueda de procesos		
11	Cronograma de procesos		
12	Convalidaciones de errores de forma		
13	Elaboración de pliegos de procedimientos de contratación pública		
14	Procedimientos precontractuales		
15	Procedimiento subasta inversa electrónica		

Elaborado por: Mirella Solórzano Cedeño

Plan de Capacitación

Evento: “*Contabilidad Básica y Gestión Tributaria*”

Fecha: Julio 03, 04 **Hora:** 07:00 – 08:30

Julio 17, 18 **Hora:** 16:30 – 18:00

Lugar: Cámara de Comercio de Guayaquil

Av. de las Américas, frente ex aeropuerto

Costo: \$50,00

Cuadro 32. Contabilidad Básica y Gestión Tributaria

Unidad	Contenido	Duración aproximada	Objetivo
1	Contabilidad General	3 horas	Tener conocimientos contables para ejercer como auxiliar
2	Contabilidad en Costos		
3	Contabilidad Bancaria		
4	Gestión Tributaria (declaraciones al SRI)		

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: "Manejo de Productos Peligrosos"

Fecha: Julio 03 - 07, Hora: 07:00 – 08:30
 Julio 10 - 14 Hora: 16:00 – 18:00
 Julio 17 – 21 Hora: 07:00 – 08:30
 Julio 24 - 28 Hora: 16:00 – 18:00

Lugar: SECAP Instalaciones en Duran

Costo: \$50,00

Cuadro 33. Manejo de Productos Peligrosos

UNIDAD	CONTENIDO	DURACIÓN APROXIMADA	OBJETIVO
1	Identificación de peligros y valoración de los riesgos	20 Horas	Aplicar herramientas administrativas y operativas que permitan optimizar los resultados y las instalaciones brindarle al supervisor los conocimientos adecuados para que gestione soluciones prácticas en su lugar de trabajo
	Identificación de los peligros		
	Vías de entrada al organismo		
	Clasificación de las sustancias peligrosas		
	Riesgos en la salud		
	Medición y evaluación de los riesgos químicos		
	Ficha de datos de seguridad		
	Riesgos en el almacenamiento		
	Medidas preventivas de acuerdo a criterios de seguridad		
	Identificación y rotulado de productos peligrosos		
Uso equipos de protección personal			
2	Almacenamiento de productos químicos		
	Clasificación y recolección de los desechos		
	Disposición final de los desechos		
	Cumplimiento de los requerimientos legales en la disposición de los desechos.		
3	Manejo, control y disposición de los desechos químicos.		
	Características de los residuos peligrosos		
	Responsabilidad de los generadores		
	Envasado etiquetado, almacenamiento señalización		
	Disposición de los residuos		
	Fuentes de generación de efluentes líquidos		
	Tipos de contaminantes		
Herramientas para identificar fuentes de fluentes líquidos			

Elaborado por: Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: “Seguridad, Eficiencia en la Transportación y Manejo de Carga Terrestre”

Fecha: Julio 01 Hora: 09:00 – 17:00

Julio 08 Hora: 09:00 – 17:00

Lugar: SECAP Instalaciones en Duran

Costo: \$60,00

Cuadro 34. Seguridad, Eficiencia en la Transportación y Manejo de Carga Terrestre

Unidad	Contenido	Duración Aproximada	Objetivo
1	Elementos Importantes en la Transportación	8 horas	Definir una metodología para realizar transportación carga y descarga, en condiciones seguras y rentables para la empresa - Procedimientos de seguridad para disminuir los riesgos en la carga - transportación - descarga.
	El recurso humano		
	El vehículo		
	La carga		
2	El recurso humano - El conductor y su ayudante		
	Calidad en el servicio - Imagen de la empresa		
	Selección del conductor		
	Control documental		
	Como elaborar el presupuesto del viaje.- El reportaje de gastos del viaje y su importancia		
	Elaboración y control de rutas		
3	Selección del vehículo y equipo de arrastre		
	Por ruta		
	Por destino		
	Por tipo de carga		
4	El vehículo - Herramienta de trabajo		
	Mantenimiento preventivo		
	Mantenimiento predictivo		
5	Riesgo de la carga		

Elaborado: por Mirella Solórzano

Plan de Capacitación

Evento: *NIF para Pymes*

Fecha: Agosto 01-05 Hora: 15:00 – 18:00

Agosto 08-12 Hora: 15:00 – 18:00

Agosto 15-19 Hora: 15:00 – 18:00

Agosto 22-26 Hora: 15:00 – 18:00

Lugar: **SECAP – Instalaciones en Duran.**

Costo: \$55,00 + IVA

Cuadro 35. NIF para Pymes

No.	Contenido	Duración aproximada	Objetivo
1	Modulo I	15 Horas	Tener conocimientos contables para ejercer como auxiliar
	Pequeñas y medianas entidades		
	Estado de Situación financiera		
	Estado del resultado integral y estado de resultados		
	Estado de cambios en el patrimonio y estado resultados y ganancias acumuladas		
	Estado de flujos de efectivo		
	Hechos ocurridos después del periodo sobre el que se informa		
	Informaciones a revelar sobre partes relacionadas		
	Motas a los estados financieros		
2	Módulo II		
	Inventarios		
	Políticas contables, estimaciones y errores		
3	Módulo III		
	Propiedades, planta y equipo		
	Deterioro del valor de los activos		

Elaborado por: Mirella Solórzano

Proceso Costo – Beneficio de las actividades

Cuadro 36. Costo – Beneficio

Actividad	Costo	Beneficio
Obtener información de los trámites	Alto	Ahorro en el tiempo
	Medio	Tener la información a la mano y directamente preparar los documentos necesarios para iniciar los trámites de cada entidad.
	Bajo	Ahorro de dinero
Difusión de los beneficios	Alto	Incentivo a la formalización
	Medio	Ahorro económico
	Bajo	Aumento del autoestima del transportista
Conocimiento contable básico	Alto	Saber cómo obtener un resultado favorable de acuerdo a sus gastos e ingresos
	Medio	Saber cómo clasificar los valores en una cuenta, de acuerdo al ingreso o gasto
	Bajo	Cómo poner el precio a un flete
Estructura funcional	Alto	Organización y planificación de sus actividades
	Medio	Conocer en que departamento realizar alguna gestión
	Bajo	Cultura general
Capacitación	Alto	Empresario en el negocio del transporte
	Medio	Adquiere conocimientos en su campo de acción
	Bajo	Tener iniciativa

Elaborado por: Mirella Solórzano

5.7.2 Recursos, Análisis Financiero

Para llevar a cabo el presente proyecto se utilizaron los siguientes recursos humanos, materiales y financieros:

Cuadro 37. Recursos, Análisis Financiero

Medios	Cantidad	Valor	Valor Total
Materiales			
Escritorio	1	\$ 130,00	\$ 130,00
Computador	1	\$ 620,00	\$ 620,00
Impresora	1	\$ 90,00	\$ 90,00
Resma Papel bond	2	\$ 4,80	\$ 9,60
Pendrive	1	\$ 25,00	\$ 25,00
Esfero	10	\$ 0,50	\$ 5,00
Lápiz	2	\$ 0,35	\$ 0,70
Resaltador	1	\$ 0,70	\$ 0,70
Tinta para impresora	2	\$ 35,00	\$ 70,00
Copias para encuestas	250	\$ 0,03	\$ 7,50
Gastos de Movilización			
Gasolina	25	\$ 2,00	\$ 50,00
Parqueadero	15	\$ 1,00	\$ 15,00
Varios			\$ 100,00
Otros Gastos			
Asistentes para encuestas	3	\$ 50,00	\$ 150,00
TOTAL...\$		\$ 909,38	\$ 1.273,50

Elaborador: Mirella Solórzano

5.7.3 Impacto

El impacto que conlleva la norma que obliga al sector del transporte informal a regularizarse, implica una serie de cambios, no solo estructurales y organizativos, sino también de mentalidad, de proyección y visión hacia el futuro, que requiere de la buena voluntad y cambio de actitud de los actores con un solo objetivo, **que a partir de hoy se forma el nuevo empresario en el negocio de la transportación**, con la convicción que estarán mejor que ayer, porque al final todos ganan, el Estado, los gremios, los clientes y finalmente el país.

5.7.4 Cronograma

Para la elaboración del presente proyecto se procedió conforme el siguiente detalle:

Cuadro 38. Cronograma

CAPITULO V	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO
PROPUESTA				
5.1 TEMA				
5.2 FUNDAMENTACIÓN				
5.3 JUSTIFICACIÓN				
5.4 OBJETIVOS				
5.4.1. Objetivo General de la propuesta				
5.4.2. Objetivo Específico de la propuesta				
5.5 Ubicación				
5.6 FACTIBILIDAD				
5.7 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA				
5.7.1 Actividades				
5.7.2 Recursos, Análisis Financiero				
5.7.3 Impacto				
5.7.4 Cronograma				
5.7.5 Lineamiento para evaluar la propuesta				
ENTREGA DEL PROYECTO				

Elaborado: por Mirella Solórzano

5.7.5 Lineamiento para evaluar la propuesta

Legalizar a todos los transportistas informales de carga pesada, ubicados no solo en la provincia del Guayas, porque la ley es para todo el país, si no en todas las regiones del Estado Ecuatoriano, implica la creación de centros de información y apoyo a los transportistas acreditados y anexos a las entidades competentes relacionadas con el control del transporte, que bien podrían ser las Universidades técnicas y de especialización en carreras como “Logística y Transporte; Conducción y Manejo de vehículos” con sus prácticas, principalmente en las áreas de conducción; mecánica y reparaciones menores; disposiciones legales y reglamentarias relacionadas al tránsito y cumplimiento tributario y contable

principalmente; atención al cliente; estrategias de ventas de servicio y transportes – seguro y confiado, actividades que la Universidad Estatal pudiera prestar servicio de capacitación en las principales áreas como formación de profesionales del volante, choferes profesionales, incluso viéndolo como visión futurista creación de la carrera “profesionales en el negocio de la transportación”, es decir la formación un verdadero empresario.

mediante un operativo en conjunto entre todas las entidades públicas involucradas en el proceso, lo que tendrá un impacto positivo tanto para el estado que realizará más control sobre esta actividad económica como para los transportistas que gozarán de beneficios tanto del Estado como de la Federación.

CONCLUSIONES

Basada en los resultados obtenidos con las técnicas de las encuestas y entrevistas a personas inmersas en la actividad de la transportación de carga pesada, así como también a especialistas en la materia se determina que el proceso de regularización incidirá en:

- ✓ El reconocimiento como persona jurídica, a través de la gestión administrativa con las entidades públicas inmersas en la formalización, previo la obtención de los requisitos para la constitución.
- ✓ Aprovechar los beneficios con que el estado contribuye para el desarrollo de las pequeñas organizaciones, mejorando sus unidades vehiculares y lograr el buen vivir.
- ✓ Permitir la transparencia de los gastos e ingresos, mediante la aplicación de un registro contable y al final de un periodo obtener un resultado a favor o en contra.
- ✓ Creación de una estructura organizacional, procedimientos y reglas para el desarrollo de la actividad empresarial.

RECOMENDACIONES

Al iniciar una etapa empresarial, el transportista formal luego de la capacitación correspondiente, se recomienda:

- ✓ Planificación de objetivos estratégicos anuales
- ✓ Medición y evaluación periódica del rendimiento empresarial.
- ✓ Análisis y estudio de mercado de los costos actualizados y tarifas de fletes.
- ✓ Implementación de un sistema informático de costos para el cálculo de tarifas de fletes origen/destino, con información relevante como gastos administrativos; combustible; lubricantes, tipo de mercadería, distancia, etc.
- ✓ Mantenerse siempre informado y actualizado en las emisiones de los Decretos Ejecutivos, Resoluciones, Disposiciones, etc., emitidas por las entidades reguladoras, relacionadas al giro del negocio.

Pensamiento

“En tiempos de cambios, quienes están abiertos al aprendizaje se adueñan del futuro, mientras que aquellos que crean saberlo todo estarán bien equipados para un mundo que ya no existe”.²⁷

²⁷(Hoffer, Acción Empresarial, 2011)

BIBLIOGRAFÍA

.. (25 de 12 de 2012). *es.scribd.com/doc/55495206/3/CLASIFICACION-DEL TRANSPORTE*. Obtenido de *es.scribd.com/doc/55495206/3/CLASIFICACION-DEL TRANSPORTE*.

ALBIZU GALLASTEGI, E., & LANDETA RODRIGUEZ, J. (2011). *Dirección Estratégica de los Recursos Humanos*. Mexico: Piramide.

ALBIZU GALLESTEGI, E., & LANDETA RODRIGUEZ, J. (2011). *Dirección Estratégica de los Recursos Humanos*. Mexico: Piramide.

arnaldo12. (enero de 2011). *Google academico*. Recuperado el 08 de 01 de 2013, de Google academico: www.buenastareas.com

BARQUIN, R. (0 de 07 de 1981). *Universidad de Valencia*. Obtenido de <http://www.uv.es/rabargil/port/trans/nGM.pdf>

BERMEO, H. X. (21 de 12 de 2009). *Google academico*. Recuperado el 01 de 01 de 2013, de Google academico: www.dspace.espol.ec/bitstream/123456789/11414/6/ORDON

Bermeo, H. X. (01 de 01 de 2013). *Google academico*. Obtenido de Google academico: www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/11414/6/ORDON

BERMEO, H., & Ximena, O. (21 de 12 de 2009). *GA*. Obtenido de www.dspace.espol.ec/bitstream/123456789/11414/6/ORDON

BURGUET, C. S. (ENERO - FEBRERO de 2007). LOS COSTES DE TRANSPORTE EN LA TEORIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL. MODELOS Y APLICACIONES.

CALVOPIÑA, D. (2008). *Escuela Politecnica Nacional*. Obtenido de bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/1064/1/CD-1888.pdf

CARRILLO, A., VINUEZA, G., & GUILLERMO, M. (Abril de 2011). *Google Academico*. Obtenido de Google Academico: <http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/4860>

CARRILLO, A., VINUEZA, G., & Mauricio, G. (11 de 2011). *Escuela Politecnica del Ejercito (repositorio digital)*. Recuperado el 12 de 12 de 2012, de <http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/4921>

CATALINA. (s.f.). *CAPITULO DOS*. Recuperado el 31 de AGOSTO de 2012, de [CAPITULO DOS: catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lde/diaz_h_m/capitulo2](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lde/diaz_h_m/capitulo2)

CHRISTOPHER, M. (2012). *Logística - Aspectos estratégicos*. D.F.Mexico: Limusa S.A.

Coulter, S. P. (2010). *Administración*. Mexico: Pearson.

DE RUS Ginés, C. J. (2003). *Google Academico*. Obtenido de Google Academico: <http://www.antonibosch.com>

deConceptos.com. (s.f.). *CONCEPTO DE CARRETERA - DEFINICION EN DECONCEPTOS.COM*. Recuperado el 30 de AGOSTO de 2012, de [CONCEPTO DE CARRETERA - DEFINICION EN DECONCEPTOS.COM: deconceptos.com/ciencias-sociales/carretera](http://deconceptos.com/ciencias-sociales/carretera)

DEFINICION.DE. (s.f.). *DEFINICION DE FLETE - QUE ES, SIGNIFICADO Y CONCEPTO*. Recuperado el 31 de AGOSTO de 2012, de [DEFINICION DE FLETE - QUE ES, SIGNIFICADO Y CONCEPTO: definicion.de/flete](http://definicion.de/flete)

DELGADO, R. C. (24 de FEBRERO de 2007). *DECRETO EJECUTIVO 676. CONSIDERANDO . QUITO, PICHINCHA-ECUADOR, ECUADOR.*

Diario el Telegrafo. (17 de 7 de 2012). *Google academico*. Obtenido de www.telegrafo.com.ec/economia/item/control-acabara-con

DIARIO EL TELEGRAO. (17 de 07 de 2012). *www.eltelegrafo.com.ec*. Obtenido de 190.95.205.35/.../control-acabara-con-el-transport...-

EL METODO O SISTEMA ABC METODOLOGIA. (s.f.). Recuperado el 31 de AGOSTO de 2012, de www.definicionabc.com/economia/costo.php

Enciclopedia. (s.f.). *Yahoo.es*. Recuperado el 09 de 01 de 2013, de [Yahoo.es: enciclopedia.us.es/index.php/Historia_del_transporte](http://Yahoo.es:enciclopedia.us.es/index.php/Historia_del_transporte)

FENATRAPE. (30 de JULIO de 2012). ANTTTSV Y SRI DEBEN UNIR FUERZAS PARA COMBATIR LA INFORMALIDAD. *EL TRANSPORTADOR* , pág. 9.

FERREL, H. A. (ENERO de 2007). www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html . Recuperado el 28 de AGOSTO de 2012, de IVAN THOMPSON: www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html

GUAMAN, G. M. (2011). *ESTUDIO PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA PESADA EN LA CIDUADE SANGOLQUI*. SANGOLQUI: TESIS.

Gustavo, D. R. (s.f.). *Google Academico*. Obtenido de Google Academico.

GWINN, R. P., & et al., :. (1998). *HISTORIA DEL TRANSPORTE*. BUENOS AIRES: ENCLOPEDIA BARSA.

Hoang, P. (2009). *Business and Management*. IBID Press.

INTERNAS:, S. D.

INTERNAS:, S. D. (2009). *Registro Oficial No.565, abril 7*. Quito.

INTERNAS:, S. R. (2012). *Resolución No.NAC-DGERCGC12-00040 de febrero 02*. Quito.

JARRIN, C. (FEBRERO de 2009). PROYECTO DE PESOS Y MEDIDAS. *EL TRANSPORTADOR* , pág. 10.

Jose, B. J., & Carlos, O. C. (2007). *ESTUDIOS GERENCIALES, Administracion Recursos de distribucion*, . mayo.

JOSE, B., CARRERA, O., & GOMEZ, J. P. (MARZO de 2007). ADMINISTRACION DE RECURSOS DE DISTRIBUCION, INDICADORES PARA LA PRIORIZACION EN TRANSPORTE.

KOONTZ, H., & WEIHRICH, H. (2004). *ADMINISTRACION - Una perspectiva Global*. Mexico: McGraw-Hill Interamericana.

KOONTZ, H., & WEIHRICH, H. (2004). *Administración - Una perspectiva global*. Mexico: MacGraw-Hill Internamericana.

KOONTZ, H., & WEHRICH, H. (2004). *Administración - Una perspectiva global*. Mexico: McGraw-Hill Interamericana.

KOONTZ, H., & WEHRICH, H. (2004). *Administración - Una perspectiva global*. Mexico: McGraw-Hill Interamericana.

MARIN AREVALO, K. V. (12 de 11 de 2012). *repositorio.utmachala.edu.ec*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/123456789/697>

MEJIA, R. M. (2004). *INVESTIGACION TRANSPORTE PESADO DE LA EMPRESA TRANSCOMERINTER CIA LTDA HACIA EL MERCDO COLOMBIANO*. GUAYAQUIL: TESIS.

MELLADO, J. E. (7 de SEPTIEMBRE de 2009). *TOPOGRAFIADOCENTE*. Recuperado el 31 de AGOSTO de 2012, de TOPOGRAFIADOCENTE: www.todoexpertos.com/categorias/ciencias-e-ingenieria/ingenieria-agronomos/respuestas

meneses, r. (24 de 06 de 2011). *slideshare*. Obtenido de <http://www.slideshare.net/leandro3381/21010102201-8412987>

NORIEGA, C. C. (2009). *CREACION DE UNA EMPRESA, ENCARGADA DEL PROCESO MANUAL Y ESPECIALIZADA EN COMERCIALIZAR MANGO CURTIDO LA CIUDAD DE GUAYAQUIL*. GUAYAQUIL: TESIS.

NORMALIZACION:, I. E. (1996). *Reglamento Técnico Ecuatoriano - Emisiones de vehículos automotores y motores de veh.usados*. Quito.

Oliva Jara, L. (13 de diciembre de 2007). *La producción y la empresa*. Recuperado el 12 de Febrero de 2011, de http://iesdolmendesoto.org/wiki/index.php?title=Unidad_4._La_producci%C3%B3n_y_la_empresa

PERMISO - SIGNIFICADO DE PERMISO DICCIONARIO. (s.f.). Recuperado el 31 de AGOSTO de 2012, de PERMISO - SIGNIFICADO DE PERMISO DICCIONARIO: es.thefreedictionary.com/permiso

PINO, E. (2012). *Enciclopedia del Ecuador*. Recuperado el 12 de SEPTIEMBRE de 2012, de www.encyclopediadelecuador.com

PRIEDE BERGAMINI, T. e. (2010). *Creación y Desarrollo de Empresa*. Ediciones Piramide.

PUBLICAS, D. D. (MAYO de 2009). PLAN RENOVACIÓN LLEGO A OTAVALO. *EL TRANSPORTADOR*, pág. 12.

REPUBLICA, P. D. (2012). *Decreto Ejecutivo No. 1196 - RO 25 de junio*. Quito.

Search books, presentations, business, academics. (s.f.). Obtenido de es.scribd.com/doc/55495206/3/CLASIFICACION-DEL-TRANSPORTE

SOLDADURA URUGUAYA. (1998). *HISTORIA DEL TRANSPORTE*. BUENOS AIRES - CHICAGO - MEXICO: ENCICLOPEDIA BARSÁ.

TELEGRAFO, D. E. (2011). *El factor legal favorece al sector del transporte pesado en el Ecuador*.

Telegrafo, D. E. (17 de 07 de 2012). *Google*. Recuperado el 07 de 01 de 2013, de Google: www.telegrafo.com.ec/economia/item/control-acabara-con

THOMPSON, I. (ENERO de 2007). *DEFINICION DE LOGISTICA - Promonegocios.net*. Recuperado el 28 de AGOSTO de 2012, de DEFINICION DE LOGISTICA - Promonegocios.net : www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html

THOMPSON, I. (ENERO de 2007). *DEFINICION DE LOGISTICA - Promonegocios.net*. Recuperado el 28 de AGOSTO de 2012, de DEFINICION DE LOGISTICA - Promonegocios.net : www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html

THOMPSON, I. (ENERO de 2007). *DEFINICION DE LOGISTICA - Promonegocios.net - IVAN THOMPSON*. Recuperado el 28 de AGOSTO de 2012, de DEFINICION DE LOGISTICA - Promonegocios.net - IVAN THOMPSON: www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html

Thomson. *Curso de Economía moderna*.

Thomson, I. (2001). *El desarrollo institucional del transportes en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte*. Santiago de Chile: CEPAL.

THONSON, J. (1974). *TEORIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE*. MADRID: ALIANZA EDITORIAL S.A.MADRID.

TRANSPORTE, F. -F. (MAYO de 2008). *GUIA PARA TRANSPORTISTA*. Recuperado el 31 de AGOSTO de 2012, de GUIA PARA TRANSPORTISTA: www.fecatrans.com/b8-2008.pdf

TRANSPORTISTAS, F. N. (2012). ANTTTSV Y SRI deben unir fuerzas para combatir la informalidad. *El Transportador*, pág. 9.

VERA, M. (17 de 07 de 2008). *Tecnologico Megacompu*. Recuperado el 5 de 11 de 2012, de <http://www.megacompu.net/programas.cgi>

Wehrich, H. K. (2003). *ADMINISTRACION, Una perspectiva glbal*. Mexico: McGraw-Hill Interamericana.

WikipediA. (21 de Diciembre de 2012). *Transporte - Wikipedia, la enciclopedia libre*. Obtenido de Transporte - Wikipedia, la enciclopedia libre: wikipedia.org/wiki/transporte

WikipediA. (s.f.). *Yahoo.es*. Recuperado el 09 de 01 de 2013, de Yahoo.es: es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril

Xavier, Z., & Marcelo, M. (05 de 01 de 2007). *GA*. Obtenido de www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/4302

Zunino, X. M. (05 de 01 de 2007). *Google Academico*. Obtenido de Google Academico: www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/4302

ANEXO

ANEXO 1: ENTREVISTAS.

Guayaquil, 17 septiembre de 2012

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS

DE CARGA PESADA

Entrevista No. 1

Nombre del entrevistado: Amador Contreras.

Actividad y/o cargo: Transportista informal de carga pesada, en trámites de formalización

Teléfono:

Preguntas:

1) ¿Cuál es su situación actual en relación a la norma que exige a través de los organismos de control, regularizarse?

Nos estamos formalizando entre 3 compañeros, porque nos obligan a tener una operadora (compañía o cooperativa).

Hay que salir adelante, trabajo para Holcim y nos están pidiendo la formalización, caso contrario no se podrá ejercer el servicio de transporte en esa compañía.

Afuera tendrán que agremiarse los informales, para tener carros nuevos; los carros que son de los años 80 para abajo salen de circulación, se está peleando por los que están en buenas condiciones.

2) ¿Qué dificultades se le han presentado?

Estamos mal porque exigen y no facilitan el trámite de permiso de operación, tengo 2 años y no sale.

Piden documentos tras documentos, que certifiquen se no hemos sido empleados del estado, si se ha aportado al IESS, etc.

¿Cuáles son los requisitos que ustedes solicitan para integrarse como socio a su compañía?

El carro, mínimo debe ser del 81 en adelante

- ✓ Profesional tipo E
- ✓ Asegurado al IESS
- ✓ Aportación económica mensual de \$40.00 y para el ingreso el monto de \$1.500.00
- ✓ Tener el SOAT
- ✓ Matrícula al día
- ✓ Cédula y papeleta de votación

3) ¿Cuánto tiempo se le llevo realizar los trámites para formalizar la compañía?

El tiempo de los trámites fueron de 3 a 5 meses, a través de la Federación se pidió la factibilidad del negocio, adjunto la resolución, placa, matrícula, SOAT, licencia profesional, etc.; va una delegación de la CTE para la revisión técnica de los carros, emite un informe para la Agencia Nacional de Tránsito.

4) ¿Por qué no decidió ingresar a una cooperativa ya formada en lugar crear una compañía?

Ingresar como socio a una cooperativa, representaba un aporte aproximado de \$8.000.00 y con la opción de un solo vehículo, mientras que formar la compañía resulto mucho más ventajosa

5) ¿Qué desventaja tiene el informal, frente a la regularización?

- ✓ En el puerto marítimo no dejan entrar a los camiones si no es de una compañía, y la paga es muy buena.
- ✓ En Manabí están deteniendo por no tener el permiso de operaciones (prisión)
- ✓ Desajuste en los costos de los fletes, por trabajo independiente

- ✓ Incentiva al ladrón y a la desocupación
- ✓ Los carros viejos se retiran de la circulación, pero no hay dónde llevarlos

6) ¿Qué proyecciones tiene a futuro?

Gozar de los beneficios del estado, así como también los de la Federación de transportistas de carga pesada, que tienen convenios con talleres mecánicos, y lubricadores, para el mantenimiento de los vehículos, aunque no sería nada mal soñar despierto y tener nuestros propios talleres, para beneficio de los socios.

7) ¿Por qué usted ha trabajado en la informalidad?

Porque antes se trabajaba así, no había problemas, si no que este gobierno exige.

8) ¿Conoce cuáles son los beneficios que otorga el estado?

Los beneficios del estado son la chatarrización de los carros a cambio de la renovación; importación directa de un vehículo sin aranceles y bajos impuestos.

9) ¿En la informalidad, cómo le resulto el negocio económicamente?

No ha sido muy rentable, no se ha podido progresar y solo ha sido para sostenerse.

10) ¿Qué ventajas observa usted que tiene la regularización?

El orden y legalización

Guayaquil, 12 diciembre de 2012

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 2

Nombre del entrevistado: Señor Joffre Álvarez

Actividad y/o cargo: Transportista informal de carga pesada

Teléfono:

Preguntas:

1) ¿Cuál es su posición frente a las medidas adoptadas por las entidades del estado, como es SRI y CTE, en los trámites que exigen estos organismos de control para regularizarse?

No me gusta, pagar los impuestos no hay problema, yo pago, prefiero la independencia completamente, los cooperados hacen paro y eso no me agrada.

2) ¿Porque cree usted que el Estado ha tomado estas medidas?

No entiendo, pienso que para vigilarnos mejor y saber dónde está cada sujeto, el ingreso de cada persona y los egresos.

3) ¿Por qué usted ha trabajado en la informalidad?

Aparte que no me gusta la legalidad, me gusta la libertad y por otra parte escojo el trabajo a realizar, si quiero o no.

4) ¿Están recibiendo el apoyo de los gremios y de las autoridades competentes para gestionar los trámites de formalización y qué problemas se le ha presentado con estos cambios?

No, el problema que no todos los socios tienen los vehículos, y no hacen nada para agilizar los trámites, solo dos personas tenemos todo al día.

5) ¿En el tiempo que usted tiene en la actividad, cómo ha mejorado su estilo de vida y/o se mantiene estable?

Si he progresado en algo, pero ahora el trabajo esta cuesta abajo

6) ¿Cuáles son sus expectativas con la formalización de la transportación de carga pesada?

Solo seguir trabajando, no sé cuánto cobrará la compañía o el porcentaje por gastos administrativos.

7) ¿Cómo están tomando, esta medida, sus compañeros?

Un poco preocupante porque el plazo se cumple y no todos tienen los documentos al día, lo que retrasa todo el trámite.

8) ¿Qué ventajas observa usted que tiene la regularización?

Tal vez la ayuda que el gobierno da con la chatarrización y el pago de menos impuestos.

Guayaquil, 12 diciembre de 2012

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 3

Nombre del entrevistado: Ernesto Gutiérrez

Actividad y/o cargo: Transportista informal de carga pesada

Teléfono:

Preguntas:

- 1) ¿Cuál es su posición frente a las medidas adoptadas por las entidades del estado, como es SRI y CTE, en los trámites que exigen estos organismos de control para regularizarse?**

Esto me repercute en problemas con los vigilantes, detención de los carros, contratar abogado, tiempo y dinero.

- 2) ¿Porque cree usted que el Estado ha tomado estas medidas?**

Las personas que más tienen no pagan impuestos, antes no facturaba, ahora me exigen pagar impuestos.

- 3) ¿Por qué usted ha trabajado en la informalidad?**

Trabajaba en la informalidad, porque nadie aplicaba la ley, se podía hacer como uno quisiera, y no había problemas. Por otra parte trabajaba como quería.

- 4) ¿De qué manera están recibiendo el apoyo de los gremios y de las autoridades competentes para gestionar los trámites de formalización y qué problemas se le ha presentado con estos cambios?**

Estamos recibiendo el apoyo de la Federación con la documentación ante los organismos de control, y el problema que se presenta es que en estas entidades no aceleran los trámites, especialmente el permiso de operaciones.

- 5) ¿En el tiempo que usted tiene en la actividad, cómo ha mejorado su estilo de vida y/o se mantiene estable?**

Mi estilo de vida no ha mejorado, lo considero casi igual, las cosas suben de precio, los repuestos, el mantenimiento del vehículo, y todo lo demás sube.

6) ¿Cuáles son sus expectativas con la formalización de la transportación de carga pesada?

Si inicio una actividad continuarla

7) ¿Cómo están tomando, esta medida, sus compañeros?

Los socios no tienen carros actualizados a nombre de ellos, hay que hacer cambio de propietario por lo que están preocupados, y esto demora los otros trámites.

8) ¿Qué ventajas observa usted que tiene la regularización?

No muchas ventajas, el respaldo del Estado.

Guayaquil, 20 diciembre de 2012

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 4

Nombre del entrevistado: Señor Rene Álvarez

Actividad y/o cargo: Transportista informal de carga pesada

Teléfono:

Preguntas:

- 1) **¿Cuál es su posición frente a las medidas adoptadas por las entidades del estado, como es SRI y CTE, en los trámites que exigen estos organismos de control para regularizarse?**

Considero que es una medida normal y debida.

- 2) **¿Porque cree usted que el Estado ha tomado estas medidas?**

Para tener un mejor control sobre el gremio de la transportación de carga pesada.

- 3) **¿Por qué usted ha trabajado en la informalidad?**

Porque antes no se exigía el formalizarse, ahora sí.

- 4) **¿De qué manera están recibiendo el apoyo de los gremios y de las autoridades competentes para gestionar los trámites de formalización y qué problemas se le ha presentado con estos cambios?**

Estamos recibiendo todo el apoyo del gremio de la transportación de carga pesada, el problema que se ha presentado es que nos coge como nuevos, básicamente en la documentación.

- 5) **¿En el tiempo que usted tiene en la actividad, cómo ha mejorado su estilo de vida y/o se mantiene estable?**

Mi estilo de vida, siempre ha sido estable.

- 6) **¿Cuáles son sus expectativas con la formalización de la transportación de carga pesada?**

Mejorar económicamente, porque la organización debe sobresalir.

7) ¿Cómo están tomando, esta medida, sus compañeros?

Preocupados, no saben como hacer.

8) ¿Qué ventajas observa usted que tiene la regularización?

Solo el respaldo del Estado.

Guayaquil, 20 diciembre de 2012

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 5

Nombre del entrevistado: Señora Alexandra Caixa

Actividad y/o cargo: Transportista informal de carga pesada

Teléfono:

Preguntas:

- 1) ¿Cuál es su posición frente a las medidas adoptadas por las entidades del estado, como es SRI y CTE, en los trámites que exigen estos organismos de control para regularizarse?**

No estoy de acuerdo, tengo un camión y tengo que pagar mensualmente \$6.000.00, deberíamos tener un trance, soy una persona que no tengo cupo y debí pagar \$10.000.00, para asociarme, busque quien me ayude, y es un problema por el permiso de operaciones.

- 2) ¿Porque cree usted que el Estado ha tomado estas medidas?**

Para tener un mayor control sobre esta actividad.

Hay sobre endeudamiento en ciertos transportistas, y ya no seríamos terciarizados, ya nos podríamos ganar el dinero del viaje neto.

No hay ganancia, solo pérdidas, todo sube, las llantas, repuestos, el sueldo de los choferes, pero el flete no sube.

Hubo posibilidad de comprar un terreno, pero el transporte no es muy rentable, un viaje de Guayaquil a Quito & viceversa esta por los \$720.00 pero, solo me gane \$460,00 (la diferencia que la queda la terciarizadora.

Las compañías ya tienen los contratos licitados, el terciarizador se gana del 15 al 20% por flete. Por lo que aún regularizados, todo será igual.

3) ¿Por qué usted ha trabajado en la informalidad?

Nos llenaron la cabeza de gusanitos, que el transporte era bien pagado y rentable, no me asesore y compre el carro de paquete, con la primera letra vi que no era verdad lo que decía la gente y me dedique a la informalidad.

4) ¿De qué manera están recibiendo el apoyo de los gremios y de las autoridades competentes para gestionar los trámites de formalización y qué problemas se le ha presentado con estos cambios?

No se está recibiendo apoyo, igualmente hay que pagar abogado para los trámites, si no se está al día en las cuotas no tienes las facilidades que ellos brindan. Te cobran comisión por lo que están dando, hay personas que te venden los viajes y los pagos no son inmediatos, te demoran entre 45, 60 y hasta 120 días en cancelar. Debería ser flete ido, flete cobrado, solo cambio de casa es al contado/efectivo.

5) ¿En el tiempo que usted tiene en la actividad, cómo ha mejorado su estilo de vida y/o se mantiene estable?

Se han complicado las cosas, estoy en banca rota y voy a vender el carro, no es rentable, no genera ingresos más bien gastos.

6) ¿Cuáles son sus expectativas con la formalización de la transportación de carga pesada?

No tengo ninguna, más bien estoy preocupado, esperamos que se regularicen las tarifas y sean fijas.

Por otra parte que sea una oportunidad en el tratamiento especial de las pólizas de seguro, seguro de carga, en los combustibles, la facturación, otros como llantas, alineación, etc.

Por último nunca más terciarizadoras, que han abusado con el cobro del 15 al 20% de comisión por conseguir un flete.

7) ¿Cómo están tomando, esta medida, sus compañeros?

Preocupados, buscando donde afiliarse

8) ¿Qué ventajas observa usted que tiene la regularización?

No hay ventajas, la Agencia Nacional de Tránsito debería ver la vida útil y ver cuantos camiones requiere el Ecuador las unidades viejas.

En cuanto a la reducción de los impuestos, lo considero bueno, principalmente en el pago de matrícula por el impuesto verde, por un camión mula se paga \$12.000,00, ahora con la exoneración el pago es de \$4.000.00, muy significativo.

Guayaquil, 12 febrero de 2013

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 6

Nombre del entrevistado: Aníbal Álvarez

Actividad y/o cargo: Presidente Provincial de Transportista de Carga Pesada del Guayas - FETRANSPEG

TELÉFONO: 099484766

Preguntas:

- 1. ¿Qué criterio tiene la Federación de Transportistas de carga pesada, con las medidas adoptadas por las entidades del estado, como es SRI y CTE, de no dar trámite a los transportistas informales y de qué manera tienen el apoyo de ustedes?**

Se ha luchado contra transportación informal y el intermediario que hacia bajar los precios.

La realidad que vive el transporte de carga pesada es que estamos en el proceso de legalización y constitución, por la cantidad de la demanda en nuestros trámites para el permiso que dificulta cumplir con los requisitos que solicita el SRI. Sin embargo estamos gestionado ante dicha entidad pública todos los trámites de regularización.

- 2. ¿Con esta medida, cuál será el futuro de los transportistas informales?**

En realidad no deben existir transportistas independientes, la ley de Tránsito no ampara a este tipo de actividad informal, por lo tanto no va a poder seguir ejerciendo esta actividad y desaparecerá.

- 3. ¿Qué proyectos tiene el gremio de la transportación, ahora que recibirán a más cooperados?**

Nuestro objetivo principal es que todos los transportistas estén debidamente legalizados, con ello consideramos que se eliminaran la informalidad y al intermediario, a la vez que podremos establecer fletes reales que nos permitan renovar nuestras unidades y ser competitivos, así como también prepararlo en conocimientos de costos para que tenga una visión diferente empresarial, mediante la capacitación, que sepan diferenciar los gastos para obtener una utilidad.

La Federación ha crecido, los beneficios que tenemos por delante es legalizarlos con ello vamos a luchar en mejorar los fletes para que en la actualidad nos permitan mejorar nuestra condición de trabajo, actualmente vivimos endeudados ya que las costos operativos sigan subiendo en cambio los fletes siguen bajando por la competencia desleal que existen entre los transportistas regulados y todos los informales.

4. ¿Cuál es la posición de la Federación frente a las autoridades competentes respecto a la aplicación de estas medidas?

Durante más de 5 años hemos venido trabajando con las autoridades para que hagan cumplir con la ley que se encuentra vigente desde 1996, y que por la falta de controles se ha venido incrementando la informalidad.

Hoy por hoy las autoridades han iniciado los controles y prácticamente los informales se están legalizando.

5. ¿Qué impacto prevé la Federación sobre los transportistas formales e informales con este cambio y cuáles son sus expectativas?

Nuestra expectativa en el cambio de transporte informal es de legalizar sus unidades para que realmente dejen de pensar como simple conductores y se conviertan en verdaderos empresarios del transporte.

6. ¿Qué cantidad de transportistas independientes, ya están formalizados y cuantos forman parte de la Federación?

Exactamente estadísticas no la tenemos, se dice que aproximadamente existen más de 40.000, de los cuales calculamos que en nuestra provincia, existen un 80% formalizados.

En otras provincias como Los Ríos, El Oro y Manabí los porcentajes son bien bajos. En el 2005 existían aproximadamente 8 compañías legalmente constituidas, actualmente existen unas 350 legalizadas, y otras en trámites.

7. ¿Cuántos transportistas informales existen actualmente?

No tenemos una cifra oficial, por obvias razones, sin embargo se estima un aproximado de 2.000 personas, localizados en la ciudad de Guayaquil, sin considerar que existe una gran cantidad que vienen de otras provincias, especialmente de Los Ríos.

Guayaquil, 20 de febrero de 2013

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 7

Nombre del entrevistado: Stalyn Poveda

Actividad y/o cargo: Sociólogo

Teléfono:

Preguntas:

- 1) ¿Qué opinión le merece la norma que obliga a los transportistas de carga pesada a regularizarse?**

La regularización es necesaria y sostenida en el tiempo y en el espacio, el independiente no está obligado a llevar una contabilidad, el manejo de una empresa genera el carácter asociativo en el desarrollo y desprendimiento evolutivo del país

El asociativo tiene las ventajas competitivas de precios y productos del mercado.

Un transportista independiente no es sujeto de crédito, porque no tiene las suficientes garantías con sus bienes, no así cuando se es parte de una asociación que responde jurídicamente.

Los gremios deben apuntar hacia la gestión empresarial de sus afiliados, integrándose con un modelo equilibrado, sin abuso del mercado, por cuanto han existido grupos que han abusado en exceso.

“No hay nada más difícil hacer triunfar que poner en vigencia leyes y reglas, el innovador recibe el apoyo tibio de quienes serán los beneficiarios”

2) ¿Qué aporta la Regularización?

Al desarrollar productos y emprendimientos asociativos se considera que esto está determinado por el carácter del Estado, su modelo de políticas públicas.

Cuando el Estado asume de regulador orienta su estructura de poder público a ordenar y controlar toda la dinámica del modelo productivo que se desarrolla en el país.

Esta medida para el sector del transporte es un ordenamiento que pretende organizar todo el sistema de transportación para garantizar la legitimidad de quien realiza la actividad, origen y destino de la mercadería, vinculada a la regulación del Servicio de Rentas Internas, con la observación asociativa y tránsito que establece la normativa vigente y garantiza la seguridad.

Guayaquil, 2 de marzo de 2013

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA

Entrevista No. 8

Nombre del entrevistado: Economista Iván Rubio

Actividad y/o cargo: Asesoría en Proyectos

TELÉFONO: 0980914814

Preguntas:

- 1) ¿Qué opinión tiene usted sobre la norma que obliga a los transportistas de carga pesada a regularizarse?**

Regularización.- Desde el punto de vista de la academia siempre va a distorsionar la economía.

Se regula cuando los mercados son imperfectos, la regularización siempre va a ser distorsión en los agentes económicos.

El mercado del transporte es un oferente, tiene mucha demanda. No hay gobierno desde el punto de vista de la academia que tener a regularizar, restringe la actividad.

Se van a encarecer los servicios, muchos mercados no van a llega

Desde el punto de vista económico por el lado de los impuestos no hay mercado negociable, esto terminará encareciendo los servicios.

Precios, los costos del transporte en términos económicos afecta mucho el precio final del producto generado.

El que el Estado se meta a regularizar viene a constituir una distorsión del mismo. La presencia del Estado distorsiona el mercado, los agentes económicos, buscan el equilibrio.

Cuando sucede esto, es que la política económica no regula los objetivos y termina generando inflación, hay que ver pasa.

Caso particular cuando el estado restringió el ingreso de vestimenta extranjera al país e internamente promociono el producto nacional, ¿qué paso? sencillamente nuestro producto subió de precio. Sin embargo cuando el Agente económico desea ingresar o buscar meter el producto, lo hace como sea, por Colombia, Courier, etc. igual entra, qué consiguió el estado? No recaudó, la ropa de afuera lo de adentro sube, igual entra por algún lado.

Cuando el estado se mete anti-técnicamente, distorsiona y restringe al gremio del transporte. En materia económica primero la ideología política tiene que alinearse al país.

En Estados Unidos, cuando van hacer algún cambio en las leyes, primero envían el proyecto a la academia, para que hagan un estudio, en Ecuador se envía a la Asamblea y si no es discutido en el tiempo reglamentario, entra por ley.

El tema impuesto es un tema de regularización del estado, no regula nada, aumenta, y se convierte en tema social.

El impacto es fuerte, muchos se quedarán fuera, esto es un promedio del 35% del gremio que dejará la actividad.

Guayaquil, 10 marzo de 2013

FORMALIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS

DE CARGA PESADA

Entrevista No. 9

Nombre del entrevistado: Teniente Jhonn Intriago

Actividad y/o cargo: Técnico en Tránsito

Preguntas:

2) Qué opina sobre la norma que obliga a los transportistas de carga pesada a regularizarse?

El artículo 50 de la Ley de Transporte Terrestre y Tránsito Vial, señala tres tipos de documentos habilitantes:

Público: Contrato de operación

Comercial: Permiso de operaciones

Cuenta Propia: Autorización

La regularización es la mejor medida que el Estado ha tomado, por cuanto, por una parte el Servicio de Rentas Internas los exonera, por otro lado es la manera más indicada de ejercer un control para que no existan más incrementos ilegales de vehículos que muchas veces no se sabe la procedencia, el destino, ni qué tipo de cargamento transportan.

Se mejora todo, existen muchos camiones de la sierra y de otras provincias que vienen a la costa a trabajar ilegalmente, dañando los negocios de los legales, sin embargo ellos no permiten que los guayaquileños vayan a trabajar a Quito, muchas veces, la Federación del Guayas, nos ha solicitado operativos para detener estas arbitrariedades.

Una ciudad modelo en transportación es la ciudad de Curitiba en Brasil, donde no se registran casi accidentes de tránsito.

CONTROL DE PESOS Y MEDIDAS. FIGURA 1



CONTROL DE PESOS Y MEDIDAS. FIGURA 2



ENTREVISTA CON EL SOCIÓLOGO.

FIGURA 3

