

**INFORME DE GERENCIA, A LA JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA "TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL S.A." REUNIDA EL DIA VIERNES 13 DE MAYO DEL 2011, RELATIVO AL EJERCICIO ECONOMICO DEL 2010.**

**Señores Accionistas:**

Dando cumplimiento a lo ordenando en la Ley de Compañías y en el Estatuto de la Empresa, tengo a bien someter a vuestra consideración el presente Informe, que en lo principal estará referido a analizar los resultados del movimiento económico del Ejercicio 2010, como también, a destacar los hechos más relevantes de la gestión administrativa que hoy culmina al frente de la Gerencia de la Compañía.

Por otra, como Administrador de la Compañía, me corresponde examinar la situación de la Empresa dentro del entorno económico social del país en general y de la actividad económica dentro de la cual nos desenvolvemos, a fin de realizar proyecciones y formular recomendaciones sobre los medidas y decisiones que a mi entender deberían adoptarse en lo inmediato y mediano, para afrontar los riesgos y contingencias que se ciernen sobre la empresa y garantizar su adecuado desenvolvimiento en el futuro.

En la parte financiera, nos concretaremos a realizar algunas comparaciones entre los resultados alcanzados en el Ejercicio 2010, con respecto de los obtenidos en el Ejercicio 2009, a fin de reflejar los cambios de posición más importantes; igualmente, debemos hacer interpretación de datos contenidos en los Balances para poder realizar predicciones, tomar acciones o aplicar correctivos. En todo caso, señores Accionistas, debo manifestarles que la situación de la Compañía está reflejada fidedignamente en los resultados y las cifras contenidas en los Balances sometidos a consideración de esta Junta General, respaldados por los correspondientes anexos y notas explicativas y avalizados por los Informes emitidos por el Señor Comisario y por la Auditoria Externa.

En cuanto a la situación general del país y de nuestra actividad, esta Junta tiene lugar en un contexto sombrío, de incertidumbre total, con un futuro inmediato impredecible; vivimos un clima de inseguridad jurídica, generada por un Gobierno que no genera la menor confianza; que cambia constantemente las reglas del juego; que mantiene un elevado gasto público y una imprudente política de subsidios que le representan al Estado miles de millones de dólares al año; este elevado gasto público se pretende sostener mediante una agresiva política de recaudación de impuestos que le restan liquidez al sector privado y que además desestimulan la inversión. El gobierno tiene una visión negativa del transporte nacional, al que ha hecho objeto de persecución tributaria y lo ha sometido a normativas y exigencias, imposibles de atender con la actual rentabilidad del negocio, cuyas tarifas manejadas políticamente, no han sido revisadas desde el año 2003, a pesar del incesante incremento de nuestros costos operativos y de los insumos que utilizamos. Las reformas tributarias para modificar la base de cálculo para el pago anticipado del impuesto a la renta, es abusivo e ilegal y se vuelve confiscatorio, porque lo que pretende es que el Fisco obtenga recursos sin importar la suerte que corran las empresas; en nuestro caso, se estima como ingresos de la Compañía, aquellos provenientes de la venta de pasajes y de fletes cobrados por el

SUPERINTENDENCIA  
DE COMPAÑIAS  
30 MAYO 2011  
OPERADOR 14  
QUITO

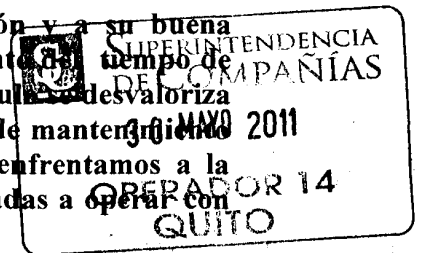
transporte de encomiendas, en los que la empresa es simple recaudador, pues dichos valores se entregan a los respectivos propietarios de las unidades que realizan el transporte y como tales ingresos son declarados por cada uno de ustedes, significa que estamos sometidos a una doble tributación por los mismos ingresos, como empresa y en forma individual por cada uno de los señores accionistas.

La devaluación del dólar frente a las monedas de otros países, han encarecido los productos que importamos, siendo así que el valor de los automotores de origen brasileño se han incrementado notablemente, al igual que el valor de los repuestos; este hecho, hace cada vez más difícil la renovación y el mantenimiento en condiciones óptimas de nuestro parque automotor; frente a este panorama, la normativa vigente sobre el tiempo de vida útil de los vehículos y las exigencias de los gobiernos seccionales que han asumido competencias en materia de tránsito, en el sentido de obligar a una más rápida renovación de vehículos, han puesto en el mercado una gran cantidad de vehículos usados, que en este contexto, se venden a precios bajos, con lo que la disponibilidad de recursos para adquirir una unidad nueva son escasos e insuficientes

Señores accionistas, habíamos advertido en el Informe del año anterior, sobre las amenazas que suponía la aplicación de la nueva Ley de Tránsito y sus reglamentos, por contener un sistema punitivo exagerado en lo que respecta al monto de las multas y agravado en cuanto a las penas de privación de la libertad, pero además, por la creación de infracciones graves pecuniarias y suspensiones temporales y definitivas de las autorizaciones para operar en contra de las operadoras de transporte; a la fecha, numerosos Conductores se ven ya impedidos de trabajar al suspenderse temporal o definitivamente sus Licencias de Conducir, por el sistema de resta de puntos. Por otra parte, los controles y restricciones sobre las Escuelas de Capacitación de Choferes, han determinado una marcada escasez de profesionales, habiéndose presentado casos de que nuestras unidades hayan quedado fuera de operación por falta de Conductores, lo cual también afecta a los procesos de selección de profesionales para confiar nuestras unidades a profesionales competentes.

El gobierno, con total desconocimiento de nuestra realidad geográfica, de los costos de los automotores y costos operativos, ha hecho expedir ha expedido una normativa por parte del INEN, que pretende imponer el uso de unidades motor atrás, con caja automática y sistema de suspensión de aire, para el servicio interprovincial, a partir del 2015, generando el rechazo de transportistas, conocedores de la realidad y de las implicaciones de dicha medida, en costos y en el aspecto técnico.

Vale mencionar, el impacto de las regulaciones sobre la vida útil de los automotores, que afecta a sus posibilidades de comercialización y a su buena conservación; puesto que a medida que se aproxime el vencimiento del tiempo de vida útil, se vuelve más complicada su comercialización; el vehículo se desvaloriza y se afecta su conservación, pues nadie hará inversiones fuertes de mantenimiento en un automotor próximo a salir de servicio ; con ello, nos enfrentamos a la disyuntiva de igualar a todas las operadoras hacia abajo, obligadas a operar con

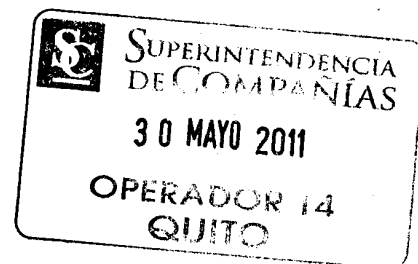


unidades viejas hasta el final del tiempo que se establezca en el Reglamento como tiempo de vida útil.

Además, no hay señales de que nuestra situación cambie, en consecuencia, seguiremos afrontando situaciones adversas que pueden conducir inexorablemente a la quiebra de nuestra actividad; por otra parte, debemos convivir en forma permanente con situaciones que afectan nuestra actividad, como el mal estado de la red de carreteras y las consecuencias del crudo invierno que provoca cierre de vías e interrupción del servicio; con el auge de la delincuencia traducido en constantes asaltos y robos a los pasajeros en las carreteras y en nuestras oficinas, ante la indolencia y falta de acción de las Autoridades; y, la tortura de circular en carreteras plagadas de los llamados rompe velocidades, construidos sin control, sin técnica, en forma abusiva y convertidos en trampas mortales para los conductores.

La transferencia de competencias en materia de tránsito a los gobiernos seccionales, que no tienen experiencia suficiente, que adoptan medidas arbitrarias e inconsultas y que se someten a las presiones de poderes locales, nos seguirán afectando y creando dificultades. Muchos Municipios del País han construido Terminales y establecido condiciones de funcionamiento a su arbitrio, fijan Tasas a su gusto, cobran arriendos exagerados por los locales y administran las mismas bajo presión de las Uniones locales de Cooperativas, estableciendo restricciones para las empresas que pertenecemos a otras provincias, a las que se nos impide el ingreso y dejar o recoger pasajeros; en nuestro caso particular, hemos afrontado ese trato discriminatorio en las Terminales de Portoviejo, Azogues, Cuenca, Lago Agrio, Santo Domingo de los Tsáchilas, obligándonos a operar desde oficinas o terminales particulares, mientras que en Quito, se pretende desconocer nuestro derecho a operar desde nuestras Terminales propias y que operemos desde las Terminales Generales, por lo que con otras Operadoras, continuamos nuestra acción legal ante el Municipio de Quito, en defensa de ese derecho, hasta las últimas consecuencias.

La empresa, en el entorno en que nos encontramos, ha tomado medidas para conservar nuestra posición e imagen en el campo de la transportación interprovincial de pasajeros, y deberá estar preparada para responder a los imperativos de la competencia y a las exigencias legales de los organismos de control del tránsito nacional; debemos ser capaces de asumir nuevos retos y enfrentar las dificultades que se nos presenten, para mantener esa posición; ante la imposibilidad de adquirir unidades nuevas, hemos optado por potenciar nuestro actual parque automotor, con medidas como la instalación de aire acondicionado en las unidades que no poseían ese servicio; se busca garantizar su mantenimiento y operación, mediante la importación de repuestos básicos y de llantas, estando próximas a llegar un nuevo pedido de 550 llantas y se hallan ya en nuestras bodegas repuestos para los vehículos y equipos de aire acondicionado; un grupo de accionistas han adquirido 16 chasis nuevos en los que se montaron las antiguas carrocerías de fabricación extranjera, mejorando la capacidad operativa de esas unidades.



Desde luego, debemos estimular a los señores Accionistas que deseen importar unidades nuevas, para lo cual es necesario buscar alternativas de financiamiento, a costos y plazos apropiados.

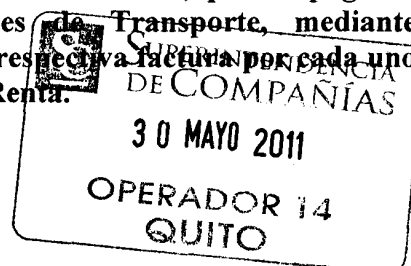
Cumpliendo Resoluciones de la Junta General de Accionistas y del Directorio, en el período de gestión que hoy concluye, se construyeron los dormitorios para el descanso de los socios en el nuevo garaje de Esmeraldas y el comedor; igualmente, se construyó la Terminal de Tonsura, para mejorar nuestra presencia en esa localidad. También se han hecho esfuerzos para mejorar la presentación de nuestras oficinas; desde luego, quedan asuntos pendientes, cuya conveniencia de ejecutarlos es necesario discutir, como la remodelación de la Terminal de Huaquillas. También hemos debido resistir presiones de algunos accionistas y la opinión del señor Presidente, para adquirir y construir una Terminal en el Coca, debido a que la Alcaldesa en varias ocasiones nos ha comunicado sobre la construcción de una nueva Terminal General y de que las Terminales privadas serán prohibidas.

El creciente incremento de costos operativos, y ante la eventualidad de obtener resultados negativos en el Ejercicio, nos obligó a solicitar al Directorio el incremento del ticket mensual para gastos administrativos y para no gravar más a los accionistas, se optó por sacrificar el proceso de capitalización de la empresa, por lo que los ochenta dólares que se destinaban a capitalización, incrementaron la contribución administrativa. Nuestros esfuerzos inmediatos deben estar orientados a generar nuevos ingresos y a reducir costos y debemos optimizar y reorientar nuestros activos, para darles la mayor productividad posible.

Durante el último Ejercicio se han registrado varias transferencias de acciones; algunos accionistas por diferentes motivos decidieron dejar la empresa, pero ventajosamente otros han ingresado a formar parte de la Compañía. Sin embargo, si nos preocupa, que ante la baja productividad que hoy afrontamos, sumados a nuevas obligaciones económicas, muchos accionistas opten para cambiar de actividad

La confianza de los usuarios en nuestro servicio de encomiendas, nos permite contar con significativos ingresos por la venta de guías de carga, constituyéndose en una fuente importante de financiamiento de nuestros costos operacionales, habiendo en el Ejercicio fenecido alcanzado la suma de 509.490,34, ostensiblemente inferior a los 620.634.06 dólares de ingresos por este concepto del Ejercicio 2009, cuya disminución es necesario examinar para establecer sus causas y aplicar correctivos, pero este servicio, es importante por que a su vez, es fuente de ingresos para cada accionista por los fletes que genera su transportación.

Estamos cumpliendo con las exigencias del SRI, contabilizando como ingresos la venta de pasajes y fletes cobrados por transporte de encomiendas, que son pagados a cada accionista propietario de las Unidades de Transporte, mediante liquidaciones mensuales, contra presentación de la respectiva factura por cada uno y efectuando la retención del 1% de Impuesto a la Renta.



A continuación entraremos a examinar los datos más relevantes de los Balances y realizar comparaciones con las cifras del Ejercicio anterior, para establecer cambios de posición, tendencias y proyecciones.

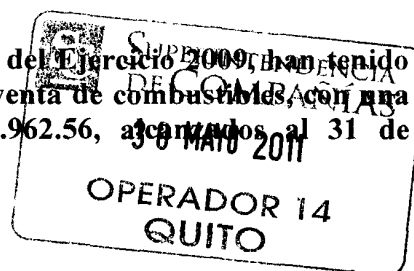
El total de activos de la Empresa ha decrecido en el Ejercicio 2010, bajando de de 3.438.324.65 al 31 de diciembre del 2009, a 3.224.568.63 al 31 de diciembre del 2010, atribuible, en parte a que se interrumpió el proceso de capitalización, destinando su valor a cubrir costos operativos; y, en parte, porque en el Ejercicio anterior se hallaban transitoriamente en poder de la empresa valores depositados o acreditados por el Banco Bolivariano para financiar la compra de equipos de aire acondicionado y que al ser entregados a los socios egresaron de contabilidad, activos fijos, experimentan una disminución de 2.092.325.49 a 2.043.919,78, como consecuencia de la venta de la Terminal de Esmeraldas y las depreciaciones de edificios, en estos activos están también comprendidos Equipos de Computación, Equipos de Comunicación, Equipos de la Estación de Combustibles y tres vehículos;

Los activos corrientes, que al 31 de diciembre del 2009 alcanzaron a 1.334.363.28, sufrieron también una disminución al 31 de diciembre del 2010, situándose en la suma de 1.180.648,85, liquidez que en todo caso nos garantiza el cumplimiento oportuno de nuestras obligaciones con terceros, pero además, la posibilidad de continuar los procesos de importación de llantas y repuestos.

En cuanto a los pasivos, hay que destacar que del total de pasivos, 2.462.612,69, al 31 de diciembre del 2010, constituyen el Patrimonio de la Compañía, cifra ligeramente superior a los 2.423.873.84 a que ascendía el Patrimonio de la Compañía al 31 de diciembre del 2009; repartidos en capital social, aportes para capitalizaciones futuras, reserva legal y reserva facultativa, utilidades no distribuidas y utilidades del Ejercicio; en tanto que el pasivo corriente que al 31 de diciembre del 2009, se situaba en 1.014.000,00 y que corresponden a seguro de accidentes, provisiones sociales, impuestos por pagar, intereses por pagar, cuentas en curso, fondo navideño y otras provisiones y que se hallan respaldadas por las cuentas de los activos corrientes, disminuyó ostensiblemente al 31 de diciembre del 2010, situándose en 739.730,63, es decir, que al final de este último ejercicio estamos mucho menos endeudados.

El crecimiento que ha experimentado la empresa en los últimos años en sus ingresos, se han traducido a su vez en un incremento de sus costos operativos y administrativos al requerir más empleados, tener que pagar sueldos más altos por contar en su personal con mandos medios y asesorías, se incrementan los gastos en arrendamiento de locales; debemos hacer más gastos en equipamiento de oficinas; pagar más impuestos y contribuciones, por lo que a pesar del significativo monto de los ingresos obtenidos en el Ejercicio 2010, la utilidad bruta generada es de apenas 22.225,31, antes de depurarla con la participación del 15 % de utilidad a favor de los trabajadores y el 25 % de Impuesto a la Renta, que juntos representan 40%., más el porcentaje obligatorio de reserva legal. siendo recomendación de la Gerencia que la misma se mantenga dentro de las reserva Facultativa de la Compañía para cualquier evento futuro.

Como ha ocurrido en los últimos años, los ingresos del Ejercicio 2009, han tenido por base los ingresos generados por la estación de venta de combustibles, con una utilidad bruta de 487.136,64, inferior a los 504.962.56, alcanzados al 31 de



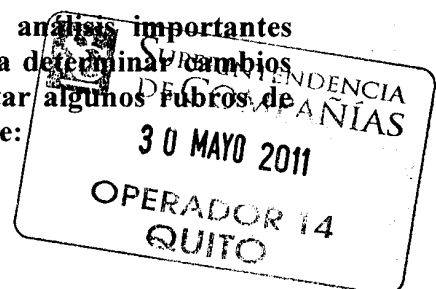
diciembre del 2009; sus gastos operativos, subieron de 51.627,36 a 53.012,87, sin incluir sueldos y beneficios sociales de su personal. Y pérdidas por robos; los ingresos por venta de guías de carga, cayeron de 620.634,06 dólares a 509.239,79, es decir, que no obstante las disminuciones experimentadas, la empresa autogenera la mayor parte de sus ingresos, por lo que es menester hacer todo lo necesario para conservar esos ingresos y de ser posible incrementarlos mediante correctivos y metodologías apropiadas; no obstante, frente a la tendencia creciente de los egresos, requerimos implementar nuevas actividades que estando relacionadas con nuestro objeto social, nos generen nuevos ingresos, para no tener que incrementar las contribuciones que ya soportan los señores accionistas. Por ello, es necesario poner a funcionar a la brevedad el almacén de venta de llantas y de repuestos en la planta baja de este edificio

Otro de los cambios contables en proceso, apunta a la paulatina centralización de la recaudación de los distintos aportes que pagan los accionistas, acumulándolos en un solo valor mensual, por lo que se han venido suprimiendo algunos descuentos que se hacían en diversas oficinas. Por otra parte, la Gerencia, para mejorar los ingresos de los Accionistas suprimió en enero del 2010, el descuento para el Fondo de Publicidad; sin embargo, después de realizar análisis presupuestario con el señor Contador, se decidió restablecerlo, considerando entre otros aspectos el impacto de la elevación de sueldos dispuesta desde enero 2010.

Por otra parte, estamos empeñados en mejorar el desempeño del personal de oficinas, por lo que constantemente hemos separando a aquellos que no cumplan a cabalidad su función y buscando seleccionar mejor al nuevo personal. Todo ello, implican gastos en pago de indemnizaciones laborales. La Empresa requiere, por otra parte, agudizar los controles y exigencias, sobre la recaudación y entrega a Contabilidad de los valores por venta de guías de carga, en la que hemos venido afrontando diversas irregularidades ya en alteración de valores recaudados o en dejar acumular deudas sin ingresar a Contabilidad, por parte de Jefes de oficina y Empleados de varias oficinas

Para cumplir con las políticas gubernamentales, la Gerencia ha venido impulsando el proceso de contratación laboral del personal de las unidades por parte de los propietarios de las mismas y presionando por su afiliación al IESS, con muchas resistencias de parte y parte, este proceso deberá completarse obligatoriamente hasta el 7 de junio del 2011, y accionista cuyo personal no esté a esa fecha asegurado, no podrá continuar trabajando con su unidad en la Compañía. Por otra parte, se recomienda a los señores accionistas se disciplinen en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y sobre todo, tengan cuidado en reunir y justificar documentadamente las deducciones legales a que tengan derecho, pidiendo y acumulando facturas de los gastos operativos de sus respectivas unidades...

A pesar de que la Auditoria Interna ha incluido en sus análisis importantes cuadros comparativos entre los Ejercicios 2009 y 2010, para determinar cambios posicionales, me permito a manera de ilustración, presentar algunos rubros de gastos referentes a los Ejercicios 2009 y 2010, respectivamente:



RUBRO	2009	2010-----
- Sueldos y remuneraciones..... U.S.	488.831.09	599.239,79
- Aportes al IESS y F.R	81.086.29	97.605,05
- Arrendamiento de inmuebles	73.105.82	120.928,99
- Pago de luz, agua, teléfonos.....	47.394.32	67.752,48
- Honorarios Profesionales.....	51.672.86	55.516,16
- Gastos de gestión.....	16.459.22	23.123,25
- Publicidad.....	36.177.59	36.812,78
- Seguridad y Guardianía.....	25.890.00	41.655,88
- Impuestos y Contribuciones.....	38.943.69	44.384,95
- Suministros y Materiales.....	48.972.69	63.298,95
- IVA, pagado por la Empresa...	56.219.27	74.900,75
- Gastos Financieros.....	24.234.19	5.553,10
- Depreciaciones.....	120.575.74	109.199,36
- Gastos y costos no deducibles...	19.895.30	20.595,97
Uniformes	00000000	7.470,86


Señores Accionistas, los datos contenidos en los Balances están explicados y detallados ampliamente en las notas y anexos acompañados a los mismos, han sido revisados por el señor Comisario y Auditados. No obstante, estamos dispuestos a dar las explicaciones que nos sean solicitadas en esta Junta General...

La gestión de la Compañía, se ha enmarcado en la Ley de Compañías y en el Estatuto; A la Junta General y al Directorio corresponde el gobierno y la determinación de políticas; al Presidente y al Gerente nos corresponde ser los ejecutores, contando con la colaboración de nuestros asesores, mandos administrativos intermedios al frente de funciones definidas, personal técnico y empleados en todos los niveles y funciones, todos los cuales han hecho su parte y prestado su colaboración a la gestión administrativa, por lo que es menester consignar en este Informe mi agradecimiento a todos ellos.

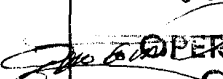
Someto a consideración de esta Junta, el Informe que antecede.

Quito, 13de mayo del 2010

Atentamente,

 SUPERINTENDENCIA  
DE COMPAÑÍAS

30 MAYO 2011

 OPERADOR 14

GALO B. CADENAS CORTIZ

GERENTE.