

**INFORME DE GERENCIA, A LA JUNTA GENERAL ORDINARIA DE  
ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA "TRANS ESMERALDAS  
INTERNACIONAL S.A." REUNIDA EL DIA VIERNES 26 DE ABRIL DEL  
2009, RELATIVO AL EJERCICIO ECONOMICO DEL 2008.**

Señores Accionistas:

La presente Memoria Gerencial, que someto a vuestra consideración en esta Junta General, de conformidad al mandato que me imponen la Ley de Compañías y nuestro Estatuto Social, hará particular referencia a los resultados del Ejercicio Económico 2008 y la situación financiera de la Compañía reflejada en el Balance General cortado al 31 de diciembre del mismo año; pero, además, concluyendo en esta fecha un nuevo período de mi gestión, es mi obligación como administrador corresponder a la confianza de los administrados, rindiendo cuentas de mi gestión, para destacar los más importantes logros de este período; los principales obstáculos y problemas que debimos afrontar; la situación de la Compañía dentro del entorno general y las perspectivas futuras, que habrán de tenerse en cuenta en la administración de la empresa; será necesario también, desde la perspectiva gerencial hacer análisis, apreciaciones y recomendaciones sobre los retos que habrá que afrontar y las orientaciones que a mi juicio deberíamos seguir en la conducción de la empresa en la actual coyuntura. En lo económico, seremos muy puntuales en el análisis, concretándolo a realizar comparaciones con el ejercicio 2007, para identificar cambios posicionales, interpretar datos contenidos en los Balances y trazar proyecciones sobre el desenvolvimiento futuro, sin entrar al detalle, toda vez que la situación de la Compañía está reflejada en las cifras y resultados contenidos en los Balances sometidos a consideración de esta Junta General, que están ampliamente respaldados por los correspondientes anexos y notas explicativas y avalizados por los Informes emitidos por la señora Comisario y la Auditoria Externa.

En cuanto a la situación general de la Compañía, esta Junta tiene lugar cuando enfrentamos un entorno adverso; en efecto, estamos sumidos en medio de una crisis de alcance mundial y en la que sin duda los efectos o impactos más graves los asumiremos los países del tercer mundo y cuyos síntomas principales para nuestro país, han sido una caída estrepitosa de los precios del petróleo, nuestro principal producto de exportación, causando una disminución ostensible de los ingresos fiscales y un abultado déficit presupuestario; hay caída de los precios de los demás productos de exportación y dificultades para colocarlos en los mercados internacionales, porque ante la crisis que en el orden interno de cada país se traduce en la caída de los ingresos económicos familiares, pérdida de empleo, tendencia a reducir gastos, se adoptan por los Estados, políticas restrictivas a las importaciones, lo cual produce en el Ecuador recesión, pérdida de empleo, caída de los ingresos familiares, falta de circulante, incertidumbre, entre otros impactos, con crecientes rumores respecto a medidas económicas que puedan adoptarse y particularmente, la posibilidad de que nuestra economía sea desdolarizada, todo lo cual crea un clima no propicio que afecta al desenvolvimiento económico general; por otra parte, el país afronta también la caída significativa de las remesas que envían los emigrantes ecuatorianos y que en los últimos años han inyectado importantes recursos en nuestra economía. En ese contexto, el Gobierno Nacional, que fue generoso en su política de subsidios, que elevó significativamente la

inversión y el gasto público, que gastó sin previsión los ahorros provenientes de los excedentes petroleros, ha comenzado a tomar medidas y habrá de tomarlas a futuro, sobre todo, una vez superado el proceso electoral, las cuales tendrán fuertes impactos en la economía general y en nuestra actividad en particular; en efecto, ya se han aplicado restricciones a las importaciones, que van desde la prohibición hasta la modificación de aranceles, con la consiguiente elevación de precios de los bienes e insumos, que ya es notoria en los diversos insumos que adquirimos para nuestra actividad. Por otro lado, ante la caída de los ingresos fiscales, el Gobierno ha asumido una marcada tendencia fiscalista y a través del SRI se ha establecido una verdadera política persecutoria, de control y exigencias máximas, de exacción de recursos a toda costa en forma ilegal e injusta, que nos está impactando como empresa y en forma individual a cada accionista. Se han cambiado criterios y modificado las reglas de juego en perjuicio de los contribuyentes; citaremos algunas decisiones arbitrarias que nos han afectado: los transportistas: en función de la prestación de un servicio público y por nuestra calidad de conductores profesionales, gozamos de rebajas y exenciones en los derechos de matrícula de nuestros automotores y como la matriculación se hace para cuatro años, la exoneración se hacía por ese período; sucede que el SRI, modifica las reglas y decide que la exención se conceda y tramite anualmente, lo que no es debidamente divulgado, para que cada propietario se acerque anualmente a tramitar la exención; al no hacerlo por cada año, el SRI, procede a reliquidar los valores de las matrículas, cobrando los derechos como si se tratara de vehículos particulares, por los años en que no se ha tramitado la exención, con lo que los valores a pagarse suman miles de dólares. Por otra parte, en el año 2006, se venció el Permiso de Operación de la Empresa que otorga el Consejo Nacional de Tránsito, en el mes de febrero; por falta de colaboración de muchos accionistas en entregar en la Empresa su documentación y por la necesidad de aprovechar la coyuntura para lograr el despacho de petitorios formulados con mucha anterioridad por la empresa al Consejo Nacional de Tránsito, inherentes a cupos, frecuencias, cambios de hora y que los cambios se hagan constar en el nuevo Permiso de Operación, el ingreso del trámite se retrazó al mes de junio del 2006 y luego el trámite en el Consejo se demoró hasta noviembre del 2006, en que se nos otorgó el nuevo Permiso de Operación. Pues bien, este peregrino argumento sirve de pretexto al SRI, para que desde febrero hasta noviembre se considere a nuestros vehículos como de servicio particular para el cobro de derechos de matrícula, cuando los mismos no dejaron un día de prestar servicio público o estar fuera de la empresa cuyas operaciones son reportadas al SRI y sobre las cuales pagamos impuestos; el SRI, nos ha obligado a facturar los envíos de encomiendas y la venta de pasajes en todas nuestras oficinas y para el pago a cada propietario de unidad debemos hacerlo con la retención del 1% de impuesto a la renta, con lo cual se acabó la época del pago estimativo que se venía haciendo hasta hoy por cada accionista y hoy cada accionista cuyos ingresos brutos están ya controlados por el SRI, deberá llevar contabilidad y justificar todos los gastos realizados para obtener esos ingresos, pues de lo contrario, se verá forzado a pagar el impuesto a la renta sobre sus ingresos brutos, lo que podría ascender a varios miles de dólares anuales; según información disponible, está cerca la eliminación de la exención del IVA al transporte público, lo cual encarecerá el valor de los pasajes en 12 por ciento, generando la protesta de los usuarios y la disminución del flujo de pasajeros, mientras que la empresa deberá incrementar su personal para el manejo contable de ese impuesto.

El Gobierno, escaso de recursos, ha optado por el endeudamiento externo solicitando crédito a los propios organismos multilaterales a los cuales combatió; y, ha incrementado enormemente su endeudamiento interno, emitiendo bonos y se sirve a grandes sorbos los recursos del IESS, que pertenecen a los trabajadores y jubilados. Por lo mismo, el dogal de la deuda pública nos espera para los próximos años y nosotros ya hemos vivido las consecuencias del abultado endeudamiento público cuyo amortización llegó a comprometer más del 50% del presupuesto nacional, a costa de la desinversión pública, malos servicios, protestas sociales y paquetazos económicos para hacer pagar a los ecuatorianos el peso de la crisis y la irresponsabilidad de nuestros gobernantes.

Pero eso no es todo, señores accionistas, nuevas y más graves amenazas se ciernen sobre la empresa y cada accionista. Ellos provienen de la vigencia de la nueva Ley de Tránsito y sus perversos objetivos; no solo un sistema punitivo exagerado en multas y agravado en penas de privación de la libertad, sino la creación de nuevas infracciones con graves penas pecuniarias, suspensiones temporales y definitivas de las autorizaciones para operar en contra de las operadoras de transporte y la posibilidad de cada Conductor se vea impedido de trabajar al suspenderse temporal o definitivamente su Licencia de Conducir, por el sistema de resta de puntos. Más grave todavía es la disposición de la ley de que cada unidad tenga un tiempo de vida útil al cabo del cual deberá ser convertida en chatarra, lo cual deberá justificarse, para que se le autorice la reposición de la unidad; esto significa que en lo sucesivo no se podrá enajenar el vehículo o éste deberá permanecer en la empresa hasta que cumpla su tiempo de vida útil, pues de lo contrario, no podrá ser reemplazado, con lo que se pretende igualar a todas las operadoras y obligarnos a operar con unidades viejas hasta el final del tiempo que se establezca en el Reglamento. Nos preguntamos, si ha medida que se acerque el tiempo de vida útil, algún propietario querrá hacer inversiones y mantenimientos fuertes en su unidad que está próxima a convertirse en chatarra. Por otra parte, la baja rentabilidad de nuestro negocio determinan que ningún propietario pueda hacer provisiones para reposición de la unidad y menos aún en el período de amortización de la misma, por lo que la costumbre ha sido en un momento dado vender su unidad en uso para con el producto de su venta, dar la cuota de entrada de la nueva, por lo que al ser obligado a chatarrizar el vehículo en uso, el accionista se quedará en la calle, imposibilitado de renovar su unidad. Nos preguntamos si es posible aplicar las normas sobre depreciación y contar con las provisiones anuales para la renovación del vehículo? Mi estimación es de que las actuales tarifas deberán triplicarse, para que este propósito se cumpla, sin embargo, tal cual van las cosas, no se perfila una revisión de tarifas, que han permanecido congeladas por siete años, mientras los insumos suben cada día, afectando gravemente la productividad de nuestra actividad económica. Tenemos la clara percepción de que el propósito del Gobierno es quebrar a las actuales operadoras de transporte en manos de pequeños empresarios individuales, para entregarlo a la voracidad de grandes empresas capitalistas que ellas sí podrán imponer tarifas y condiciones; todo esto, ante la impasividad y miopía de una dirigencia que no percibe los peligros y propósitos de las decisiones que se vienen tomando en esta materia. En relación al sistema para la renovación de la Unidad, es preocupante el propósito de querer dar a la Ley efectos retroactivos, exigiendo que para la importación de la nueva Unidad se justifique previamente la

chatarrización de la anterior, lo cual resulta imposible de justificar, porque muchos propietarios han vendido ya su Unidad y esos vehículos están ya en poder de terceros.

Nuestra actividad, durante el año 2008, se ha desenvuelto en condiciones económicas adversas, con una economía en franca recesión, que reduce el volumen de actividades en la producción, comercio y turismo, por lo que las necesidades y posibilidades de movilización de las personas disminuye y con ello, se produce la caída de la productividad en nuestro negocio, por lo que considero que existe un alto grado de insatisfacción en todos los accionistas al no cumplirse sus legítimas expectativas sobre los rendimientos de su inversión y los riesgos asumidos. Adicionalmente, hemos debido afrontar situaciones contingentes que tienden a enronzarse, como el mal estado de la red de carreteras, el crudo invierno, el auge de la delincuencia traducido en constantes asaltos y robos a los pasajeros en las carreteras y en nuestras oficinas, los frecuentes paros y cierres de vías; el impacto de la elevación de los insumos que empleamos, mientras se mantienen congeladas las tarifas; al momento, esperamos la expedición del Reglamento a la nueva Ley de Tránsito, para saber cuales serán las reglas del juego a las que debamos someternos, siendo de particular interés el tiempo que se fije como vida útil de nuestros vehículos y la determinación de las características técnicas que deberán reunir los mismos para los distintos tipos de actividad, conociéndose que estaría por establecerse la exigencia de que los vehículos de transporte interprovincial tengan los motores atrás y ciertos equipamientos obligatorios, lo que hace suponer que sus costos de adquisición podrían superar los 200.000 dólares por cada Unidad, imposibles de financiar y amortizar con las actuales tarifas y peor aún, hacer provisiones para su reemplazo cuando se cumpla su tiempo de vida útil.

Nos preocupa y afecta la creciente tendencia a transferir 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. Muchos Municipios del País han construido Terminales y establecido condiciones de funcionamiento a su arbitrio, fijan las casas a su gusto, cobran arriendos exagerados y administran las mismas bajo presión de las Uniones locales de Cooperativas, estableciendo restricciones para las empresas que pertenecen a otras provincias; bastaría citar casos como los impedimentos para el ingreso a las Terminales de Ibarra, Ambato, entre otras, a las empresas de otras provincias y en nuestro caso particular, no se nos permitió ingresar a las Terminales de Portoviejo, Azogues y Cuenca, obligándonos a operar desde oficinas particulares, pero la audacia llega a extremos, porque en la ciudad de Quito, se nos ha hecho guerra a las empresas que operamos algunos turnos desde Terminales propias y se pretende que en las nuevas Terminales Generales, la asignación de Módulos se haga por sorteo, sin considerar nuestra condición domiciliaria en esta ciudad, ni el volumen de nuestras operaciones, es decir, los visitantes pretenden imponernos condiciones en nuestra propia casa, aupadas por FENACOTIP hoy en manos de las llamadas empresas chicas. En todo caso, no deja de preocuparnos el impacto que pueda resultar con el traslado de nuestras Operaciones a las Terminales Generales en Esmeraldas y Quito, sobre todo en esta última ciudad, donde nuestro fuerte ha sido la operación desde nuestras Terminales propias, por lo que estamos realizando gestiones para que se nos permita en Quito operar desde esas Terminales en los turnos de la noche y

mantener nuestras oficinas como puntos de venta de pasajes y recepción-entrega de encomiendas.

La empresa, que con mucho esfuerzo de sus accionistas ha logrado asumir una posición de vanguardia en el campo de la transportación interprovincial de pasajeros, deberá asumir nuevos retos y superar dificultades para mantenerse en esa posición; nuestras unidades tienen ya varios años de uso, mientras que las posibilidades de renovación enfrentan dificultades de costos, amortización, reglamentación, financiamiento y la certeza de cada accionista de que los rendimientos posibles no se compadecen con la inversión que debe realizarse; sin embargo, debemos estar claros que la mayor amenaza que afrontamos es la de que nuestro parque automotor no este al nivel de la competencia.

Otra grave amenaza proviene del creciente incremento de costos operativos, que en un considerable porcentaje hoy solventamos con las utilidades de la Estación de venta de combustibles, pero su margen de utilidad frente a una creciente competencia y al incremento de sus propios costos operativos, van reduciendo su aporte en el financiamiento de nuestros gastos; por otro lado, el deterioro de los ingresos de cada accionista, vuelven imposible que asumamos nuevos costos; por ello, debemos dar pasos conducentes a reducir costos operativos, como llegar a acuerdos con otras empresas para compartir terminales, oficinas y empleados en aquellas ciudades a las que servimos con uno o dos turnos y cuyos costos operativos nos resultan antieconómicos; estimo que es hora de pensar en la aplicación de estrategias, como la de concentrar nuestras operaciones en determinadas rutas, como lo hace la Cooperativa Ecuador, prestando servicio solo en la ruta Quito-Guayaquil y hacernos fuertes en esas rutas con la prestación de buenos servicios, lo cual nos permitiría reducir costos al abandonar rutas en las que por prestar un servicio marginal no somos competitivos y cuyos costos operativos no se ven compensados con la producción obtenida; además, esta medida nos permitiría desinvertir, poniendo en venta algunas Terminales como Machala y Huaquillas, restituyendo a los accionistas parte de sus aportes a la empresa contabilizados en la cuenta "Aportes para Capitalizaciones Futuras".

En medio de las dificultades, en el último período, hemos podido concretar algunas realizaciones, como la construcción y puesta en funcionamiento de nuestra Terminal en La Libertad, actual provincia de Santa Elena; la puesta en funcionamiento de la Terminal El Condado en la ciudad de Quito, que aspiramos se nos permita hacerlo funcionar como punto de venta de pasajes y recepción y entrega de encomiendas y para recoger y dejar pasajeros al paso, con el funcionamiento de la Terminal General de Carcelén. Adquirimos un terreno en la ciudad del Coca, para construir nuestra Terminal en esa ciudad y habiéndose ya elaborado los planos de construcción y presentado los mismos al Municipio para su aprobación, fuimos informados que el terreno había sido declarado de utilidad pública para construir un Museo; el trámite de expropiación continuó y gracias a las gestiones realizadas con la intervención de nuestro Asesor Jurídico pudimos acelerar el trámite y recuperar nuestra inversión; luego iniciamos tratos para adquirir un nuevo terreno, pero cuya ubicación ha sido cuestionada por varios accionistas como no conveniente, por lo que no hemos concretado la compra; por otro lado, la Alcaldesa de esa ciudad nos reiteró que está ya financiada la construcción de una nueva Terminal General a la que deben ir todas las

operadoras, y que a lo sumo lo que se podría permitir, es que se mantengan en el centro oficinas de venta de pasajes, pero no terminales, por lo que bien valdría que esta Junta debata y adopte una Resolución sobre lo que deba hacerse en esa ciudad.

Vieja aspiración de los accionistas ha sido la de contar con una nueva Sede Social, que responda al crecimiento institucional, por lo cual se procedió a la adquisición y adecuaciones de este Edificio, ubicado junto a nuestro garaje, lo que nos permite mayores facilidades operativas y de control, para lo cual, en buena parte se utilizó el producto de la venta de la antigua Sede Social que fue negociada con autorización del Directorio en 150.000 dólares; esta nueva Sede, a más de albergar nuestras oficinas administrativas, de contar con esta amplia Sala de sesiones y reuniones, dispone de un amplio local en la planta baja en el que se proyecta establecer un almacén de venta de repuestos y llantas en el ánimo de abaratar el costo de algunos de nuestros insumos; con el mismo fin se ha construido un galpón para taller de mantenimiento al interior del garaje.

El 7 de abril pasado, se inauguró la Terminal General de Esmeraldas, que será puesta en funcionamiento en los próximos días; en ella, la empresa debió invertir 48.000 dólares por la concesión de uso por 10 años de la oficina que ocuparemos, por la que además deberemos pagar un arriendo adicional de 2.800 mensuales que implican nuevos costos operativos, con la incertidumbre de no saber el impacto que tendrá la operación desde esa Terminal, mientras que hacemos gestiones para saber si podremos utilizar nuestra antigua Terminal como punto de venta de pasajes, pues el señor Alcalde, nos ha dicho de que hay la posibilidad de que se establezca un punto general de ventas en el centro de la ciudad y también que es posible que nuestra Terminal se expropie para construir un parqueadero. Se ha procedido hacer la reserva de oficinas en las Terminales de Quito, que entrarán en funcionamiento en estos días, buscando áreas suficientes y ubicaciones adecuadas. Está también en proceso de planificación la construcción de dormitorios en el terreno de Esmeraldas, próximo a la nueva Terminal Terrestre, mientras que el actual garaje de Esmeraldas deberá ser puesto a la venta porque no se permitirá el ingreso de las unidades al centro de la ciudad; hemos concluido en este periodo de gestión, la ampliación del edificio en la gasolinera de Santo Domingo de los Colorados, indispensable por razones de seguridad. Se ha avanzado en el proceso de amortización de obligaciones por los vehículos adquiridos por la empresa para cubrir diversas necesidades operativas y de control. Se han efectuado adquisiciones y equipamientos de oficinas para tecnificar su funcionamiento; se han incrementado nuevos puntos de venta de pasajes, consolidando nuestra presencia institucional; se han gestionado acuerdos con otras empresas para unificar tarifas en algunas rutas, estableciéndolas en los límites autorizados por el CNTT.

Durante el Ejercicio se han registrado varias transferencias de acciones, pues, mientras hay accionistas que por diferentes motivos decidieron dejar la empresa, siempre hay otros dispuestos a ingresar a formar parte de sus filas. A pesar de la pérdida de productividad por la crisis económica, el incremento de costo de nuestros insumos frente a la congelación de tarifas, nuestro parque automotor se mantiene estable y alcanza a 118 unidades, mientras que otras cuatro están listas en el Brasil para su importación; hemos procurado optimizar las mismas mediante los procesos de revisión, para asegurarnos que se hallen en condiciones operativas

apropiadas. Gracias a Dios, la inmensa mayoría de ellas han sido totalmente pagadas.

**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 gastos operacionales, habiendo en el Ejercicio fenecido superado los 250.000 dólares de ingresos por este concepto, siendo a la vez fuente de ingresos para cada accionista por los fletes que genera su transportación.**

Estamos trabajando en la implementación de un nuevo sistema contable acorde al crecimiento de la empresa y a las exigencias del SRI, para el efecto, se ha incrementado el personal de Contabilidad, que es una necesaria consecuencia del incremento en el volumen de operaciones. Estas exigencias nos impondrán realizar una retención total del producto de la venta de pasajes para cada turno, realizar una liquidación mensual de los mismos y proceder a su pago a cada accionista previa presentación de la respectiva factura por cada uno y efectuando la retención del 1% sobre la producción bruta. Cada accionista, a su vez, deberá llevar un control de sus ingresos y contabilizar todos sus gastos para hacer las deducciones del caso y presentar anualmente su Declaración del 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 crecido en el Ejercicio, estando integrado en su mayor parte por activos fijos (terrenos y construcciones) de uso directo en las actividades que desarrolla la Compañía; en efecto, la empresa cuenta con once Terminales propias: dos en Quito, Guayaquil, Santo Domingo de los Tsáchilas, Libertad, Esmeraldas, Atacames, Borbón, San Lorenzo, Machala y Huaquillas; garajes propios en Quito y Esmeraldas; un terreno en Esmeraldas donde funcionará próximamente el garaje; un terreno en Tonsura, donde funcionará una oficina de venta de pasajes; la Sede Social en Quito y la Estación de Gasolina en Santo Domingo.

Del total de activos de la Compañía que suman al 31 de diciembre del 2008, 3.245.320,04, tenemos que, 2.330.901,23, corresponden a activos fijos; en inmuebles tenemos: 1.086.466,93 en terrenos; 997.788,68, en edificios, y, 100.679,52 en construcciones en curso; todos estos bienes contabilizados a costos de adquisición, pero cuyos costos comerciales son más altos, conforme a un avalúo de los mismos que realizó la empresa, correspondiendo el resto a equipos de comunicación, equipos de computación, muebles y enseres, equipos de la Estación de Gasolina y tres vehículos.

En cuanto a los pasivos, hay que destacar que del total, 2.060.787,13, constituyen Patrimonio de la Compañía, repartidos en capital social, aportes para capitalizaciones futuras, reservas y utilidades no distribuidas; en tanto que las diferencias que corresponden a seguro de accidentes, provisiones sociales, impuestos por pagar, intereses por pagar, cuentas en curso y otras provisiones, se hallan respaldadas por las cuentas de los activos corrientes que al 31 de diciembre del 2008 sumaban 891.204,34, de los cuales 575.942,08 correspondían a activo disponible existente en Bancos y Caja.;

Mientras que el pasivo que corresponde a préstamos bancarios que al 31 de diciembre del 2008, sumaban 314.092,50, está cubierto con los aportes de capital que cada mes entregan los señores accionistas. En consecuencia, la empresa tiene garantizadas el cumplimiento de sus obligaciones con terceros, en lo que siempre hemos sido cuidadosos y para lo cual hemos hecho las respectivas provisiones. En todo caso, nuestro propósito es poder suspender lo más pronto que se pueda los aportes para capitalizaciones futuras para mejorar los ingresos de los señores accionistas y utilizar recursos provenientes de la venta de algunos inmuebles que se volverán innecesarios, como la actual Terminal de Esmeraldas y garaje.

El crecimiento que ha experimentado la empresa en los últimos años, se han traducido también en un incremento de los costos operativos y administrativos al contar con más empleados, sueldos más altos por tener mandos medios y asesorías, más gastos en arrendamiento de locales; más gastos en equipamiento de oficinas; más impuestos y contribuciones, por lo que a pesar del significativo monto de los ingresos durante el Ejercicio 2008, la utilidad bruta generada es de 40.928,25 dólares de la cual habrá que deducir reserva legal, participación de trabajadores e impuesto a la renta, debiendo esta Junta resolver el destino de la utilidad final, siendo recomendación de la Gerencia que la misma se mantenga dentro de las reservas de la Compañía para cualquier evento futuro.

Como ha ocurrido en los últimos años, los ingresos del Ejercicio 2008, han tenido por base los ingresos generados por la estación de venta de combustibles, con una utilidad bruta de 487.523,08, alcanzando sus gastos operativos a 101.771,55 y dejando como utilidad líquida la suma de 385.751,50 dólares; y, los ingresos por venta de guías de carga, en más de 250.000 dólares, es decir, que la empresa autogenera la mayor parte de sus ingresos, por lo que es necesario hacer todo lo necesario para conservar esos ingresos y de ser posible incrementarlos; no obstante, frente a la tendencia creciente de los egresos, requerimos implementar nuevas actividades que estando relacionadas con nuestro ~~objetivo~~ social, nos generen nuevos ingresos, para no tener que incrementar las cargas que ya soportan los señores accionistas. Por ello, se ha previsto instalar un almacén en la planta baja de este edificio para la venta de repuestos, llantas, lubricantes y establecer el servicio de remachadora de zapatas, servicio de alineación y balanceo, cambios de aceite y filtros, como alternativas que a la vez que generen ingresos a la compañía impliquen beneficio para sus accionistas mediante precios especiales y descuentos, por lo que desearía que esta Junta avalice esa decisión..

Otro de los cambios contables en proceso, será la unificación de los distintos aportes que pagan los accionistas en un solo valor mensual, habiéndose ya suprimido los descuentos que se hacían en diversas oficinas, quedando vigentes los de Guayaquil y Atacames, que pronto serán suprimidos, en cuanto avance la implantación del nuevo sistema. A este ticket se acumulará también el aporte para publicidad. También se ha dado otro tratamiento contable a los valores pagados por los accionistas por concepto de seguro de sus vehículos y los aportes al fondo navideño. Por otra parte, desde el 26 de marzo pasado, la Compañía ha sido calificada como CONTRIBUYENTE ESPECIAL, por su volumen anual de ventas, por lo que estará sujeta a más controles y exigencias contables y tributarias, siendo éstos los costos del crecimiento alcanzado. Esta nueva realidad tendrá implicaciones para cada accionista, que deberá afrontar un nuevo régimen

tributario y asumir nuevas obligaciones como la afiliación obligatoria de su personal que consta en la Ley de Tránsito y sobre lo cual el Ministerio del Trabajo está ya efectuando controles, a más de que será requisito presentar justificación al respecto para la próxima renovación de nuestro Permiso de Operación.

Las actuales dimensiones de la empresa, se han traducido en ingentes costos operativos reflejados en el volumen total de gastos anuales, a cuyo efecto, me permito citar los rubros más significativos, para que los señores accionistas tomen conciencia de su magnitud:

|  |                 |
|--|-----------------|
| - Sueldos y remuneraciones.....                      | U.S. 417.678,74 |
| - Aportes al Seguro Social.....                      | 66.056,59       |
| - Arrendamiento de inmuebles.....                    | 44.353,49       |
| - Pago de luz, agua, teléfonos.....                  | 23.490,10       |
| - Honorarios Profesionales.....                      | 34.321,99       |
| - Gastos de gestión.....                             | 17.009,01       |
| - Publicidad.....                                    | 21.181,32       |
| - Seguridad y Guardiania.....                        | 43.751,39       |
| - Impuestos y Contribuciones.....                    | 44.670,63       |
| - Suministros y Materiales.....                      | 24.875,09       |
| - IVA, pagado por la Empresa.....                    | 47.620,68       |
| - Gastos Financieros.....                            | 41.901,62       |
| - Depreciaciones.....                                | 103.292,54      |
| - Gastos y costos no deducibles.....                 | 46.280,19       |
| - Gastos y costos de la Estación de Combustibles.... | 101.771,55      |

El Patrimonio de la Compañía al 31 de diciembre del 2008, alcanza a 1.988.422,36 dólares, conformado por su capital social, aportes para capitalizaciones futuras, reservas, utilidades no distribuidas y resultados del Ejercicio. Destaco el nivel alcanzado por los Aportes para Capitalizaciones Futuras, cuyo monto se situó al cierre del Ejercicio en 1.477.409,17 dólares.

Señores Accionistas, los datos contenidos en los Balances están explicados y detallados ampliamente en las notas y anexos acompañados a los mismos, revisados por la señora Comisario y Auditados. No obstante, estamos dispuestos a dar las explicaciones que nos sean solicitadas.

Deseo formular a los señores Accionistas dos preocupaciones y a la vez dos pedidos: la primera, sobre las amenazas que se ciernen sobre la empresa, si no adoptamos decisiones urgentes y apropiadas sobre nuestro parque automotor; y, segunda, si no hay la comprensión y colaboración para que podamos hacer funcionar el nuevo sistema contable de la empresa. Sobre lo primero, estimo que bajo el actual estado de incertidumbre nacional y en medio de la crisis, resulta difícil emprender un proceso de renovación total de nuestras Unidades; que los que deseen y puedan hacerlo lo hagan, pero el resto, estimo, podría optar por mejorar sus actuales Unidades mediante la instalación de aire acondicionado en las que no disponen de este servicio, cambio de ventanas y sellamiento de las mismas y en las más antiguas, traspasar la carrocería a un chasis nuevo. En lo segundo, manejarse con ingresos mensuales, afiliar a su personal e implementar contratos de trabajo, facturar, llevar control sobre sus ingresos y gastos y declarar oportunamente sus impuestos. Señores, la época de la informalidad, pasó.

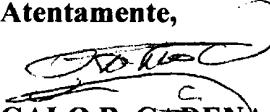
La gestión de la Compañía, se ha enmarcado en la Ley y en el Estatuto; la Junta General y el Directorio han sido los organismos de gobierno y han adoptado las decisiones que les compete; el Presidente y el Gerente hemos sido los ejecutores. El Directorio ha funcionado con regularidad y ha tomado decisiones ya por cuenta propia o a instancia de los administradores, con espíritu de colaboración y pensando en lo que más convenía a la Institución. Asesores, mandos administrativos intermedios al frente de funciones definidas, personal técnico y empleados han hecho parte y prestado su colaboración a la gestión administrativa, por lo que es menester consignar mi agradecimiento a todos ellos.

Hoy fenenecen los períodos de los actuales miembros del Directorio, Administradores, Comisarios y Auditores. Ustedes, señores Accionistas, con entera libertad, podrán tomar las decisiones que consideren más convenientes a los intereses de la Compañía y de cada Accionista. Nuestros cargos están a su entera disposición. En todo caso, quienes resulten electos, deberán continuar la ruta emprendida, con seriedad y responsabilidad; y, todos los Accionistas, estamos en el deber de prestar nuestra colaboración, para hacer posible el engrandecimiento de nuestra empresa.

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

Quito, 24 de Abril del 2009

Atentamente,

  
GALO B. CADENA ORTIZ  
GERENTE.

