

Tabacundo, 14 de febrero de 2018.

## INFORME DE GERENCIA

### PERIODO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2.017

Señores Socios.

Cúmpleme presentar el informe de la gestión de gerencia durante el periodo con 1 de enero y el 31 de Diciembre de 2017. Una vez más trato de enfocarme en el TRANSPORTE ESCOLAR TRANSATENAS S.A con objetividad, sin embargo, ustedes señores Socios determinar si la misma ha sido acertada o requieren acciones sustanciales que permitan mejorar la actividad a futuro.

En base a los Indicadores Económicos y Sociales publicados a fines de 2.017, los datos del año han sido bastante negativos debido a los problemas en la estructura financiera general, han causado que en este periodo hayamos tenido que continuar con ajustes en los egresos de manera sumamente austera, pues hemos continuado como en el 2.016 con los problemas agudos de iliquidez sobre todo en el segundo semestre de 2.017. Para una clara ilustración de estos problemas, el Banco Central a diciembre de 2.017 publicó los siguientes datos:

	<u>2.016</u>
▶ <u>Deuda Externa Pública (Comparativo en Millones \$):</u>	<u>20371,000</u>
▶ <u>Inflación Anual (Enero-2017/Diciembre-2017):</u>	<u>0.90%</u>
▶ <u>Inflación Mensual (Diciembre):</u>	<u>0.09%</u>
▶ <u>Tasa de Desempleo Urbano :</u>	<u>5.36%</u>
▶ <u>Tasa de interés activa (Diciembre):</u>	<u>8.05%</u>
▶ <u>Tasa de interés pasiva (Diciembre):</u>	<u>5.07%</u>
▶ <u>Barril Petróleo (WTI a diciembre-16):</u>	<u>\$46,720</u>
▶ <u>Índice Dow Jones (a Diciembre 2016):</u>	<u>20093.00</u>
▶ <u>Riesgo País a Diciembre 2016):</u>	<u>569.00</u>

Como acotación general podemos definir que de acuerdo a los datos publicados internacionalmente el Ecuador ha concluido con menores problemas de los...

Es lamentable que los réditos políticos de determinados grupos o la figuración de representantes de elección popular primen antes que el principal objetivo que se plantea conjuntamente para salir de una crisis, que en gran medida ha sido ocasionada por el alza del precio del petróleo realizada con fines claramente políticos a nivel mundial.

En ausencia de una moneda local y ahorros fiscales, el gobierno se ha visto obligado a reducir la aún alta inversión pública y contener el aumento del gasto corriente.

Si bien es cierto que en el periodo de la Revolución ciudadana en el Ecuador se creó instituciones públicas, estructurando un gran Estado intervencionista redistributivo, se determinó un aumento del gasto social, del empleo público y del Producto Interno Bruto. Sin embargo, también desmanteló a grupos económicos ortodoxos liberales, pero no sustituyó por otros grupos propios y con un estructura social diferente, que produjo nuevamente el descenso del PIB y la disminución del consumo en los hogares, y la proliferación, otra vez, de la informalidad en la gran mayoría de nuestras ciudades.

Por supuesto, que esto obedece a un contexto internacional adverso de estancamiento económico de Estados Unidos, que ve con mucha preocupación el crecimiento internacional y de migraciones implementada por el gobierno americano encabezado por Trump. Se avecinan caídas serias de los principales índices económicos internacionales, lo que preocupa, sin lugar a dudas, a toda América Latina, al mundo en general y al Ecuador en particular.

El año arrancó con precio en alza del petróleo de \$42,76 por barril, culminando en diciembre de 2017 con un precio promedio de \$60,42 por barril. Con esta tendencia se logró estabilizar bastante bien la balanza y el Ecuador finaliza el año con perspectivas que las anunciadas al inicio del gobierno de L. Moreno.

El precio del petróleo comenzó a estabilizarse, según analistas, por la decisión de una pequeña, de los principales socios de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo), que se negaron a disminuir mayormente su producción. El ecuador (Quito y Napo) llegó el 31 de diciembre (último corte) a \$ 60,42 y con una expectativa de un poco más para enero – febrero de 2018.

Repito lo señalado en análisis anteriores en relación con el escenario mundial de alta incidencia directa en la economía ecuatoriana, altamente dependiente del petróleo, entre el 53% y 57% de sus exportaciones y eso determina que los ingresos por petróleo representen un 14,5% del Producto Interno Bruto.

## SITUACIÓN DE TRANSATENAS:

El establecimiento de salvaguardias a más de 2.800 productos redujeron significativamente las importaciones y encarecieron los insumos que utiliza el transporte; además, la crisis económica que enfrenta el país por la caída del precio del petróleo, la devaluación de la moneda de los países vecinos Perú y Colombia; y, la poca inversión extranjera han incidido también en la crisis del sector, esperamos que al firmarse el acuerdo de comercio con la unión europea y eliminarse las salvaguardias la situación mejore.

El sector de carga pesada enfrenta graves problemas estructurales ante la falta de políticas públicas para regular el ingreso de camiones al país, lo cual ha generado un desajuste de oferta y demanda; el crecimiento de volúmenes de carga interna y de exportación es menor al crecimiento del parque automotor durante la última década.

La oferta demasiado grande (220.000 camiones) para la escasa demanda de carga actualmente, no permite cobrar un precio justo en los fletes a pesar que se cubra el costo de operación. Al momento existe una subutilización de camiones y se estima que solo un 60% del parque vehicular, muchos transportistas pesados están trabajando con bajos fletes que se cobra y en consecuencia, no obtienen los ingresos suficientes para pagar las deudas a la banca privada o a la CFN, por lo cual hay morosidad en el pago de los fletes antes no se dio. El transporte pesado siempre tuvo una buena calificación en el aspecto social y financiero, pero hoy no se logra cancelar los créditos, hay cientos de procesos judiciales, el problema es de sostenibilidad del sector, lo cual está ocasionando la quiebra de muchos transportistas pesados.

Esa proliferación de camiones ha generado un mercado de fletes bajos y la falta de un transportista por no estar preparado empresarialmente para negociar con los generadores de carga. En los diferentes puertos del país muchas despachadoras de carga buscan al transportista a quien cobre el flete más bajo, y los transportistas ante la falta de ingresos viajan más barato por necesidad, por desesperación pues tienen que trabajar por día por falta de una estructura empresarial ya que no funcionan como verdadera empresa de transporte, sino en forma individual, lo cual les resta capacidad de negociación. A una empresa bien estructurada los generadores de carga no le abusan.

En base a lo anterior he tratado de no malgastar el tiempo, no desgastar, perder las oportunidades, que en las especialidades nuestras no se presenta y ansiada continuidad. No he permitido tampoco que nos destruyan las mentes orgullo de sabernos buenos y eficientes y, jamás nos hemos permitido seguir con vida institucional y con un afán de alcanzar mejores logros ha : manifiesta dosis de esperanza, a los montones de paciencia y a un honestos recursos que se nos ha confiado.

Para ello he tenido y se demuestra en los balances el apoyo, la confianza y el a la amistad y la confianza de los socios, que son fundamentalmente amigos en es un trabajo.

Por ello se requiere continuar contando con el apoyo de los socios de la compa hago llegar nuestro agradecimiento por el trabajo realizado durante todo el año pa

Muchas gracias,



Sra. Marisol Revelo.

**Gerente General**