

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO



FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

PROGRAMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN COHORTE 2023

Tema: Las reformas tributarias en el sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá y su incidencia en la liquidez

Trabajo de Titulación, previo a la obtención del Título de Cuarto Nivel de Magíster en Tributación

Modalidad del Trabajo de Titulación: Proyecto de Titulación con Componentes de Investigación Aplicada

Autora: Licenciada Noemi Isabel Morocho Guanuchi

Directora: Doctora Patricia Paola Jiménez Estrella Magíster

Ambato – Ecuador

2025

APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

A la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría
El Tribunal receptor de la Defensa del Trabajo de Titulación presidido por Doctor Carlos Alberto Barreno Córdova Magíster, e integrado por las señoras: Licenciada Silvia Janeth Navas Alcívar Magíster e Ingeniera Ana Consuelo Córdova Pacheco Magíster, designados por la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato, para receptar el Trabajo de Titulación con el tema: “LAS REFORMAS TRIBUTARIAS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CANTÓN CUMANDA Y SU INCIDENCIA EN LA LIQUIDEZ”, elaborado y presentado por la señora Licenciada Noemi Isabel Morocho Guanuchi, para optar por el Grado Académico de Magíster en Tributación; una vez escuchada la defensa oral del Trabajo de Titulación, el Tribunal aprueba y remite el trabajo para uso y custodia en las bibliotecas de la Universidad Técnica de Ambato.



Dr. Carlos Alberto Barreno Córdova Mg.

Presidente y Miembro del Tribunal de Defensa



Lic. Silvia Janeth Navas Alcívar Mg.

Miembro del Tribunal de Defensa



Ing. Ana Consuelo Córdova Pacheco Mg.

Miembro del Tribunal de Defensa

AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

La responsabilidad de las opiniones, comentarios y críticas emitidas en el Trabajo de Titulación presentado con el tema: “LAS REFORMAS TRIBUTARIAS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CANTÓN CUMANDÁ Y SU INCIDENCIA EN LA LIQUIDEZ”, le corresponde exclusivamente a: Licenciada Noemi Isabel Morocho Guanuchi, Autora bajo la Dirección de Doctora Patricia Paola Jiménez Estrella Magíster, Directora del Trabajo de Titulación; y el patrimonio intelectual a la Universidad Técnica de Ambato.



Lcda. Noemi Isabel Morocho Guanuchi

c.c.: 0603391913

AUTORA



Dra. Patricia Paola Jiménez Estrella Mg.

c.c.: 1802934230

DIRECTORA

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que el Trabajo de Titulación, sirva como un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos de mi trabajo, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este, dentro de las regulaciones de la Universidad.



Lcda. Noemi Isabel Morocho Guanuchi

c.c. 0603391913

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

Pág.

PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	ii
AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	iii
DERECHOS DE AUTOR.....	iv
ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS.....	v
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	viii
AGRADECIMIENTO.....	ix
DEDICATORIA	x
RESUMEN EJECUTIVO	xi
ABSTRACT.....	xii
CAPÍTULO I.....	1
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1. Introducción.....	1
1.2. Justificación.....	3
1.3. Objetivos	5
1.3.1. General	5
1.3.2. Específicos	5
CAPÍTULO II	6
MARCO TEÓRICO	6
2.1. Antecedentes investigativos	6
2.2. Fundamentación científica.....	8
2.2.1. Variable independiente: reformas tributarias	8
2.2.1.1. Reformas tributarias.....	8
2.2.1.2. Estructura tributaria	8
2.2.1.3. Impuesto a la renta.....	9
2.2.1.4. Retención en la fuente.....	9
2.2.1.5. Simplificación del proceso tributario.....	9
2.2.1.6. Recaudación tributaria	9
2.2.1.7. Facturación electrónica	9

2.2.2. Variable dependiente: liquidez en el sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá.	10
2.2.2.1. Base legal.....	10
2.2.2.2. Indicadores financieros	11
2.2.2.3. Liquidez	11
2.2.2.4. Rentabilidad	11
2.2.2.5. Costos.....	11
CAPÍTULO III.....	12
MARCO METODOLÓGICO.....	12
3.1. Tipo de investigación.....	12
3.2. Población o muestra	12
3.3. Prueba de hipótesis	13
3.4. Recolección de información	14
3.5. Procesamiento de la información y análisis estadístico	16
CAPÍTULO IV	18
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	18
4.1. Identificar las principales reformas tributarias que han afectado al sector de transporte de carga pesada durante el periodo 2022 - 2023	18
4.2. Evaluar el impacto de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá analizando los cambios en sus ingresos, costos y flujo de efectivo.....	21
4.3. Proponer estrategias y recomendaciones para la gestión financiera y el cumplimiento tributario de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá, permitiendo la mitigación de los efectos negativos de las reformas tributarias en su liquidez.....	37
CAPÍTULO V.....	39
CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES, BIBLIOGRAFÍA, ANEXOS	39
5.1. Conclusiones.....	39
5.2. Recomendaciones	41
5.3. Bibliografía	42

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Matriz operadoras de carga pesada del cantón Cumandá.....	15
Tabla 2 Compras y ventas años 2022 - 2023.....	21
Tabla 3 Variación Absoluta y Relativa	23
Tabla 4 Monto Promedio de facturación	26
Tabla 5 La doble retención y su incidencia en la liquidez del accionista	26
Tabla 6 Pregunta N.º 10.....	27
Tabla 7 Pregunta N.º 5.....	28
Tabla 8 Media mensual	30
Tabla 9 Media anual	30
Tabla 10 Chi cuadrado	31
Tabla 11 Estadísticos de prueba Chi cuadrado	32
Tabla 12 Resumen del modelo	33
Tabla 13 Análisis de varianza (ANOVA)	33
Tabla 14 Resumen del modelo y estimaciones	34
Tabla 15 Determinación de la doble retención de I/R.....	35
Tabla 16 Índice de liquidez compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá	36
Tabla 17 Índice de liquidez accionistas de las compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá	37

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Emisión de facturas con puntos de emisión.....	4
Gráfico 2 Emisión de facturas sin puntos de emisión.....	4
Gráfico 3 Aplicación porcentajes de retención sector de transporte de carga pesada	19
Gráfico 4 Aplicación porcentajes de retención sector de transporte de carga pesada	20
Gráfico 5 Pregunta N.º 4	24
Gráfico 6 Pregunta N.º 5	25
Gráfico 7 Pregunta N.º 10	25
Gráfico 8 Medias marginales estimadas	29
Gráfico 9 Recta de mejor ajuste	34
Gráfico 10 Índice de liquidez compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá	36

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento sincero:

En primer lugar, a Dios que ha permitido mi existencia a él que es fuente de fortaleza y sabiduría, quien ha guiado mis pasos en este proceso académico y personal.

A la Universidad Técnica de Ambato por abrirme sus puertas y darme la oportunidad de continuar con mi formación profesional.

A la Facultad de Contabilidad y Auditoría por el excelente nivel educativo brindado durante todo este nivel de formación académica.

A mi estimada tutora Dra. Patricia Jiménez por su paciencia, orientación y sus valiosos aportes que enriquecieron el desarrollo de este trabajo de investigación.

A mi amada familia a cada uno de ellos que siempre están ahí en cada momento para darme su apoyo incondicional.

Noemi Morocho.

DEDICATORIA

A mi amado esposo por su amor, y su apoyo durante todo este proceso, por ser mi compañero de vida y por creer en mí incluso cuando yo dudaba.

A mis hijos fuente de inspiración y motivación diaria, cada esfuerzo realizado en este trabajo ha tenido como objetivo el deseo de darles un ejemplo de perseverancia y superación.

A mis padres por ser el pilar en el que se sostiene mi vida, gracias por sus enseñanzas gracias por enseñarme el valor del esfuerzo y darme siempre su amor incondicional

A mis hermanos por su cariño por acompañarme de cerca o a la distancia en este camino.

Con todo mi corazón dedico este logro a todos ustedes mi amada familia, quienes son mi mayor fortaleza.

Noemi Morocho.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación analiza la incidencia de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá, orientado a una mejora en la gestión y sostenibilidad financiera.

La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo y cualitativo, no experimental aplicado, la población analizada fueron las diez operadoras de transporte de carga pesada del cantón Cumandá y su muestra responde a la formula generalmente aceptada para este tipo de investigación, para la recolección de datos se realizó utilizando las técnicas como encuesta y entrevista las mismas que fueron realizadas a los representantes legales, y accionistas de las compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá.

Para evaluar el impacto de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios de las compañías objeto de estudio se realizó un análisis de variación absoluto y relativo el cual nos permite entender el comportamiento de los datos proporcionando una perspectiva tanto en términos numéricos como en proporciones relativas.

Por otro lado, para evaluar el impacto de las reformas tributarias se realizó la comparación entre los valores retenidos con la aplicación de la resolución N°. NAC-DGERCG22-0000052 para ello se consideró los datos de compras y ventas del estado de resultados de los años 2022 y 2023; hallamos además el coeficiente de correlación de PEARSON que arrojo el valor de 0.0998 lo cual indica que existe una correlación lineal extremadamente fuerte y positiva entre las variables en análisis.

Para obtener el índice de liquidez se realizó un análisis comparativo entre el índice de liquidez de los años 2022 y 2023; considerando la sumatoria de activos y pasivos corrientes de las compañías analizadas, arrojando como resultado que el índice de liquidez del año 2022 fue 2.44 mientras que el índice de liquidez del año 2023 fue de 3.21 lo cual refleja la incidencia de la aplicación de la resolución objeto del estudio.

DESCRIPTORES: REFORMAS TRIBUTARIAS, LIQUIDEZ, RETENCIÓN, IMPUESTO, IMPUESTO A LA RENTA, OPERADORA DE TRANSPORTE, IMPACTO, COMPRAS, VENTAS, INCIDENCIA.

ABSTRACT

The present research analyzes the impact of recent tax reforms on the liquidity of freight transport operators and their business partners in the canton of Cumandá, aiming to enhance overall financial management and long-term economic sustainability.

The research was conducted using a mixed-methods approach, combining both quantitative and qualitative methodologies, within a non-experimental applied framework. The population analyzed consisted of the ten heavy freight transport operators in the canton of Cumandá. The sample was determined based on a formula generally accepted for this type of study. Data collection was carried out through techniques such as surveys and interviews, which were administered to the legal representatives and shareholders of the heavy freight transport companies in the canton of Cumandá.

To evaluate the impact of tax reforms on the liquidity of the operators and partners of the companies under study, an absolute and relative variation analysis was conducted. This approach allows for a comprehensive understanding of data behavior by providing insights both in numerical terms and relative proportions.

Furthermore, to assess the impact of tax reforms, a comparative analysis was conducted on the withheld amounts resulting from the application of Resolution No. NAC-DGERCG22-0000052. For this purpose, purchase and sales data from the income statements for the fiscal years 2022 and 2023 were considered. Additionally, the Pearson correlation coefficient was calculated, yielding a value of 0.0998, which indicates an extremely strong and positive linear correlation between the variables under analysis.

To determine the liquidity index, a comparative analysis was conducted between the liquidity ratios for the years 2022 and 2023. This analysis considered the total current assets and liabilities of the companies under study. The results showed that the liquidity index for 2022 was 2.44, while for 2023 it increased to 3.21, reflecting the impact of the implementation of the resolution under analysis.

KEYWORDS: TAX REFORMS, LIQUIDITY, WITHHOLDING, TAX, INCOME TAX, TRANSPORT OPERATOR, IMPACT, PURCHASES, SALES, TAX INCIDENCE

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

Según Jaramillo & Balbín (2017) indican que la mayoría de las naciones tiene una organización tributaria reflejada en el estatuto tributario, el cual indica quienes deben tributar. Sin embargo, los gobiernos de acuerdo con sus políticas económicas, financieras y tributarias a través de las reformas tributarias buscan aumentar la capacidad de recaudar para desarrollar las actividades necesarias.

Se ha señalado al sector de transporte como una de las actividades de gran importancia debido al impacto positivo en el progreso económico de los países. El transporte de carga constituye sin lugar a duda una base esencial en la dirección económico industrial de cualquier país, ya que facilita el movimiento y transporte de productos, materias primas entre otros (Guerrero et al., 2020).

Según el Boletín Analítico del Índice de Actividad Económica (2023) en el Ecuador la actividad de transporte y almacenamiento aporta al valor agregado bruto (VAB) con un 6.7% ocupando el quinto lugar en importancia.

La Superintendencia de compañías valores y seguros Supercias en el año 2017, señaló que el 39% de compañías dedicadas a la actividad de carga pesada reportaron utilidades en cero y de estas más de la mitad tuvieron ingresos menores a \$10.000; también indicó que las operadoras de transporte no poseen flota vehicular propia. (Zambrano & Orellana, 2018).

Las operadoras de transporte son personas jurídicas constituidas conforme el marco legal ecuatoriano, su principal objetivo es prestar servicio de traslado de cargas para atender diversos requerimientos de sus clientes.

Según el censo del año 2022, el cantón Cumandá tiene 16.602 moradores; se encuentran domiciliadas 10 operadoras de carga pesada con 266 accionistas; al año 2023 la facturación alcanzó 9,228.040.31 según los estados financieros reportados a la superintendencia de compañías valores y seguros Supercias por cada una de las operadoras.

La resolución N° NAC-DGERCGC22-0000052, reforma a la resolución N° NAC-DGERCG17-00000295, de fecha 16 de mayo de 2017 realizada por el Servicio de rentas internas, ha generado una intermediación forzada entre el prestador del servicio de transporte (socio o accionista) y el cliente, interviniendo en la facturación la operadora sin que esta preste directamente el servicio obligando a la operadora a facturar y tributar por un servicio que no presta, es decir los socios de las operadoras ya no pueden ser asignados como puntos de emisión por lo que se ven obligados a enfrentar una doble retención que impacta directamente a su liquidez. Esta situación es particularmente preocupante en un escenario en donde la liquidez es esencial para cubrir costos operativos, salarios, mantenimiento de vehículos y otros gastos que afectan directamente a los dueños de los vehículos.

El principal objetivo de este estudio es analizar la incidencia de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá orientando a una mejora en la gestión y sostenibilidad financiera.

Para ello se plantea también otros objetivos que buscan identificar las principales reformas tributarias que han afectado al sector de transporte de carga pesada durante el período 2022 – 2023, así como también evaluar el impacto de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y accionistas del sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá analizando los cambios en sus ingresos, costos y flujo de efectivo a fin de proponer estrategias y recomendaciones para la gestión financiera y el cumplimiento tributario de las mismas, permitiendo la mitigación de los efectos negativos de las referidas reformas en su liquidez.

Lo que permite tener un abordaje integral que facilitará una comprensión profunda de las dinámicas fiscales y financieras que enfrenta el sector. Por lo tanto, el desarrollo del documento inicia con una fundamentación científica y antecedentes investigativos que constituye en la descripción del sustento teórico – científico de las variables identificadas en el estudio.

Se detalla el tipo de estudio, universo, prueba de la hipótesis, se continua con el procesamiento de la investigación y el análisis estadístico; por último, se presentan las conclusiones y recomendaciones del estudio.

1.2. Justificación

En los últimos 10 años según datos de la SUPERCIAS la actividad en análisis a experimentado un notable crecimiento, pasando de 4.110 a 7.796 compañías registradas, además la actividad de transporte y almacenamiento aporta al valor agregado bruto (VAB) con el 6.7% ocupando el quinto lugar de importancia, lo que refleja no solo una expansión de la actividad económica, sino también una mayor complejidad en las relaciones tributarias y financieras que este sector debe gestionar.

Este aumento en el número de compañías de esta actividad no solo demuestra la relevancia del sector en la economía local sino también la necesidad de un análisis profundo sobre como las reformas tributarias recientes han impactado en su liquidez. Este trabajo se encuadra en la importancia del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá; se centra en la interacción entre las reformas tributarias y la liquidez por ello se analiza la resolución N° NAC-DGERCGC-22-0000052, de fecha 18 de octubre de 2022 donde se dispone a modificar la resolución N° NAC-DGERCGC17-0000295, difundido en el registro Oficial N°3 del 30 de mayo de 2017, y sus reformas en su artículo único numeral 6 dispone textualmente lo siguiente:

Octava. - Las normas del Artículo 4 y de la disposición general sexta, excepto el numeral primero de la referida disposición, no serán aplicables para los socios o accionistas de las operadoras de transporte de carga pesada (RESOLUCIÓN No. NAC-DGERCGC22-00000052, 2022, pág. 6).

Como se puede observar al agregar la disposición general indicada anteriormente deja sin aplicación lo resuelto en el Art. 4 de la resolución N° NAC-DGERCGC17-0000295, donde disponía que los accionistas de las operadoras de transporte comercial excepto taxis podrán ser designadas como punto de emisión de la operadora a la que pertenezcan.

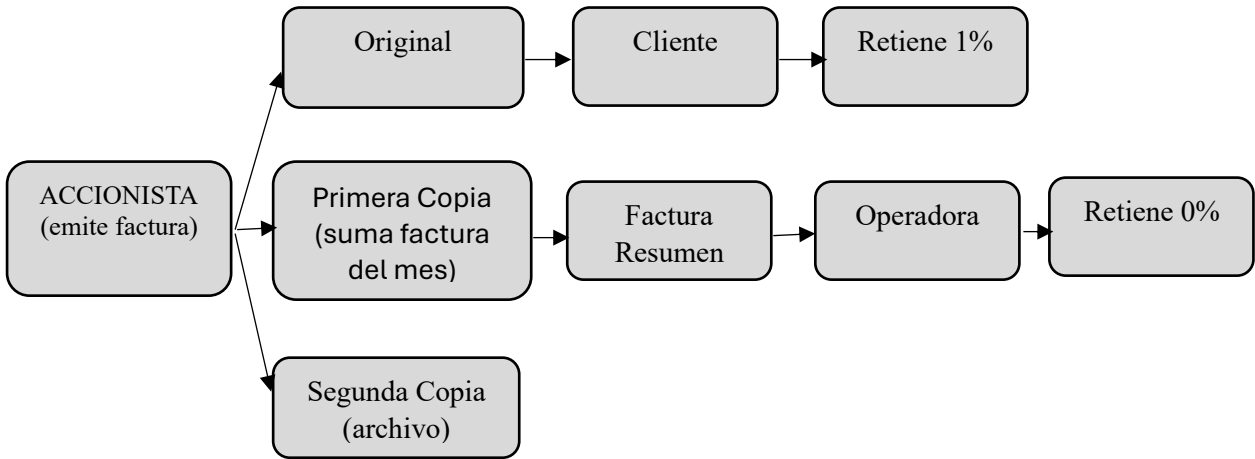
Es importante tomar en cuenta que las operadoras de carga pesada del cantón Cumandá, objeto de estudio no son propietarias directas de ningún vehículo, los propietarios son los accionistas, por lo que a partir de la implementación de la resolución N° NAC-DGERCGC22-0000052 se ha generado una doble retención de impuesto a la renta ya que las sociedades que hacen uso de este servicio pagan directamente a las compañías y realizan la respectiva retención; mientras que las

compañías objeto de estudio, al momento de pagar a sus accionistas realizan una nueva retención generando así una doble retención al accionista.

Gráfico 1.

Emisión de facturas con puntos de emisión

RESOLUCIÓN N° NAC-DGERCGC17-00000295

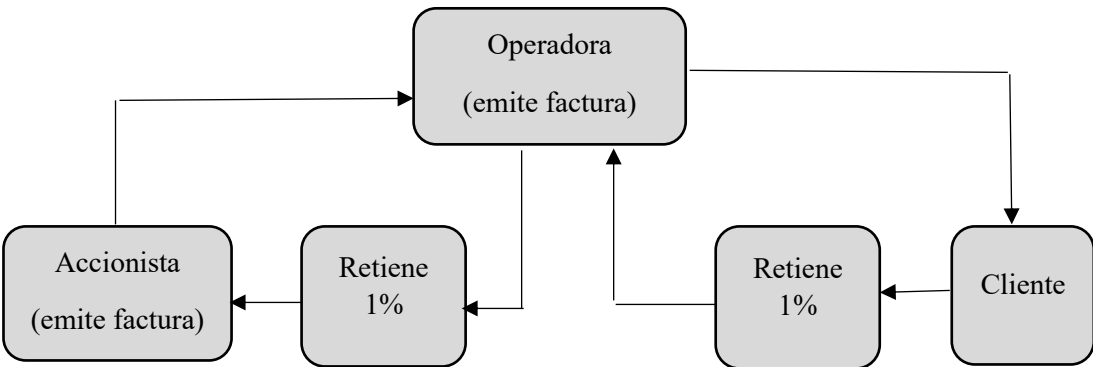


Elaborado: Morocho, N. (2024)

Gráfico 2

Emisión de facturas sin puntos de emisión

RESOLUCIÓN N° NAC-DGERCGC22-0000052



Elaborado: Morocho, N. (2024)

1.3. Objetivos

1.3.1. General

Analizar la incidencia de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá orientado a una mejora en la gestión y sostenibilidad financiera.

1.3.2. Específicos

- Identificar las principales reformas tributarias que han afectado al sector de transporte de carga pesada durante el período 2022-2023.
- Evaluar el impacto de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá, analizando los cambios en sus ingresos, costos y flujo de efectivo.
- Proponer estrategias y recomendaciones para la gestión financiera y el cumplimiento tributario de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá, permitiendo la mitigación de los efectos negativos de las reformas tributarias en su liquidez.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes investigativos

Sistema tributario ecuatoriano

En nuestro país, el régimen impositivo ha emitido diversas reformas tributarias, las mismas que han cambiado leyes, reglamentos tocando de esta forma los impuestos de nuestro país con la finalidad de incentivar el acatamiento de los deberes tributarios de los contribuyentes, generando más cobranza y facilitando métodos que busque mejorar la cultura tributaria (Lafebre & Moreno, 2024).

Ruiz et al., (2018) manifiestan que el sistema tributario ecuatoriano constituye un instrumento importante de políticas de gobierno, cuyo principal objetivo se enmarca en el cobro de impuestos, en el ámbito económico facilita el financiamiento el ahorro y el reparto del capital (pág. 4).

De acuerdo con Gavilánez et al., (2022) el método fiscal del Ecuador ha sufrido varios cambios a través de las leyes que ha transformado la Ley de Régimen Tributario Interno LRTI; el sistema tributario está formado por varios impuestos requeridos por la norma los cuales son dispuestos por el SRI.

Pumajulca et al., (2021) afirman que las empresas de transporte de carga tienen problemas para acceder a liquidez debido a su amplia cartera de cuentas por cobrar diferidas, que, en medio de una mala gestión y cobro, han retrasado su disponibilidad de efectivo para cancelar sus ajustados compromisos. También manifiestan que los indicadores de liquidez actuales y prueba acida muestran que los activos corrientes no pueden cubrir pasivos de corto plazo; el indicador muestra más de 1 es decir, pueden cubrir pasivos de corto plazo con activos circulantes. Si analizan las ratios de liquidez absoluta, el efectivo y el equivalente al efectivo no pueden cubrir los compromisos para los próximos doce meses en ningún momento por que el efectivo siempre está en constante movimiento para realizar pagos de intereses más altos.

Por su parte (Plua, 2019), indica que los hallazgos revelan que, en nuestro país, los cambios tributarios responden a atribuciones y políticas gubernamentales. En lo concerniente al período 2010 al 2016, se deduce que existió un hito iniciando una nueva era de gestión tributaria. De igual manera menciona que el progreso orientado a

reducir la brecha social se evidencia con claridad entre los años 2010 y 2017. Sin embargo, los grandes capitales empiezan a recibir privilegios a partir del 2018. Las reformas del 2019 a ser implementadas en el 2020 demandaron de negociaciones que evitarán paralizaciones, aunque no se establece como se resolverán los préstamos recibidos por el FMI.

Por otro lado (Tejera, 2008) en su análisis de las reformas fiscales, considera que las ideas que se esperan en los países desarrollados son sólo una parte de la transición hacia esta área, como la regulación del desarrollo en la política económica, y la importancia de los impuestos, Chile pasó a un sistema de gobernanza en el que la política fiscal era menos distributiva que el gasto público logrado. Por lo tanto, los gobiernos no pueden aceptar participar en grandes batallas políticas para lograr progreso mediante el uso del dinero si esto se puede lograr sin controversias mediante el uso del dinero. En Argentina y Uruguay, por otro lado, el sector económico está en el centro del conflicto entre izquierda y derecha, un debate que surge directamente desde la perspectiva del progreso y la redistribución. En Argentina, el conflicto se produjo dentro de un marco monetario modificado durante la gestión de la crisis. Uruguay reformó el pequeño pero independiente fondo político que se convirtió en el principal controvertido gobierno - oposición.

Objetivo del sistema tributario

El objetivo del sistema tributario en el país es promover el desarrollo económico nacional, las autoridades fiscales deberán ejecutar la recaudación y gestión tributaria de conformidad con la ley. Los tributos cobrados en los últimos 10 años se han convertido para el estado ecuatoriano en la más importante línea de ingresos permanentes (Ruiz et al., 2018).

Enfoque del régimen tributario ecuatoriano

El régimen tributario del Ecuador es un elemento esencial en la política fiscal, por lo tanto, es un componente económico importante entre el estado, la sociedad y el mercado. La política fiscal se centra en la preparación y ejecución del gasto público, en la recaudación de ingresos a través de la recaudación tributaria (Ruiz et al., 2018).

Cultura tributaria

Para la Real Academia Española RAE; cultura es el conjunto de formas de vida y sapiencias de un grupo social; pero desde el punto de vista tributario se establece bajo el principio del pago voluntario y activo del contribuyente consiente de que el mismo servirá para mejorar y/o brindar servicios de calidad a la población (Sarmiento, 2014).

2.2. Fundamentación científica

2.2.1. Variable independiente: reformas tributarias

2.2.1.1. Reformas tributarias

Los cambios impositivos establecidos en la Ley Orgánica para el Desarrollo Económico y Sostenibilidad Fiscal 2021 propenden empujar y asegurar sostenibilidad económica del estado, el ordenamiento del régimen impositivo del Ecuador; y un ambiente legal propicio para la reactivar la economía (Ley Organica para el Desarrollo Económico y Sostenibilidda Fiscal, 2021)

Los cambios impositivos cuentan con un tiempo para entrar en vigor, así como para su ejecución, duran cierto tiempo y por su naturaleza alteran la estructura tributaria del estado, siempre enfocadas en incrementar las recaudaciones del fisco, siendo esta fuente principal de financiamiento (Aucapiña & Zambrano, 2024).

2.2.1.2. Estructura tributaria

En Ecuador la estructura tributaria está basada en cinco impuestos principales los mismos que se han convertido para el estado en su principal fuente de ingresos; estos impuestos son:

- Impuesto a la Renta (IR)
- Impuesto al Valor Agregado (IVA)
- Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)
- Impuesto a la Salida de Divisas (ISD)
- Impuesto a la Herencia, Donaciones y Legados.

El sistema tributario está a cargo del gobierno central cuyo objetivo es disminuir desigualdades y crear mayor justicia social.

2.2.1.3. Impuesto a la renta

Se aplica a personas naturales y jurídicas, que hayan obtenido ingresos dentro de un ejercicio económico que va del uno de enero al treinta y uno de diciembre. (Servicio de Rentas Internas, 2024)

2.2.1.4. Retención en la fuente

Constituye un pago anticipado de impuesto a la renta o al valor agregado, que el contribuyente debe cumplir con la administración tributaria. El artículo 45 de la LRTI dispone: Aquellos contribuyentes calificados como agentes de retención realizarán las respectivas retenciones (Ley de Régimen Tributario Interno, 2024)

2.2.1.5. Simplificación del proceso tributario

Se simplifica el proceso tributario con la retención en la fuente, ya que el contribuyente realiza pagos parciales a lo largo del año a través de las retenciones, en lugar de esperar finalizar un período para el pago del impuesto. Por otro en la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 300 establece los principios tributarios y uno de ellos es la simplicidad administrativa.

2.2.1.6. Recaudación tributaria

La recaudación fiscal es una forma de ingresos para el país, apoya el crecimiento económico; las contribuciones varían de acuerdo con el tipo de impuesto y contribuyente, con una mayor carga y presión fiscal resultan mayores ingresos nacionales.

2.2.1.7. Facturación electrónica

La facturación electrónica es una forma de emitir comprobantes de venta según el SRI, deberán cumplir con todos los requisitos exigidos para su autorización que garantice su autenticidad de su origen e integridad de su contenido (Servicio de Rentas Internas, 2024).

En el año 2013 el SRI, decide regular la facturación electrónica a través de la resolución, NAC-DGERCGC13-000236, a un determinado grupo de contribuyentes con el propósito de aumentar la recaudación como también disminuir la evasión fiscal. Es así como la administración tributaria ha venido emitiendo resoluciones mediante

las cuales ha ido incorporando a más grupos de contribuyentes a ser obligados a facturar de manera electrónica.

Esta situación ha sido causa de controversia durante el tiempo de su implementación en los diferentes grupos de contribuyentes, en particular en el transporte de carga pesada, debido a su cultura tributaria y al poco o no uso de la tecnología; por otro lado la aplicación de la resolución NAC-DGERCGC22-000052, ha generado preocupación ya que se estaría vulnerando uno de los principios tributarios como es el de simplicidad tributaria; la aplicación de esta resolución obliga a las operadoras de transporte de carga pesada a que facturen a los clientes por los servicios prestados por sus accionistas, y luego los accionistas tendrán que facturar a las operadoras para recuperar el valor de sus servicios, causando de esta manera un perjuicio o impacto negativo a los mismos.

2.2.2. Variable dependiente: liquidez en el sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá.

2.2.2.1. Base legal

Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

En su artículo 1 establece como objetivo:

Organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar y controlar el Transporte Terrestre, con el fin de proteger a los usuarios y bienes que transportan en el territorio ecuatoriano, buscando el desarrollo socioeconómico y bienestar de los ciudadanos. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008).

El servicio de transporte público podrá ser prestado por el estado o por operadoras a quienes se les hayan otorgado el correspondiente título habilitante, según lo dispuesto en el Art. 56 de la ley indicada (Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008).

Servicio de transporte comercial

En el artículo 57 de la ley antes mencionada indica que el servicio de transporte comercial es aquel que se brinda a los ciudadanos a cambio de una retribución de dinero. Señala además que para brindar este tipo de servicio las operadoras deberán contar con el respectivo título habilitante emitido por la autoridad competente (Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008).

Reglamento para la aplicación de la ley de régimen tributario interno

Por otra parte, en el artículo 189 del RLRTI señala que el servicio de transporte comercial podrá brindar únicamente las operadoras que mantengan el título habilitante emitido por el órgano correspondiente; señala también que el accionista de dicha operadora emitirá un comprobante de venta a la misma el cual debe contener todos los requisitos establecidos en la ley (RLRTI, 2010).

Ley de régimen tributario interno

En el artículo 56 de la Ley de Régimen Tributario Interno se encuentran establecido que los servicios que presten las personas sean estas naturales o jurídicas estarán gravadas con el impuesto al valor agregado. Sin embargo, en este mismo artículo en su numeral 1 indica que servicio de transporte de carga será gravado con la tarifa del cero por ciento (LRTI, 2004).

2.2.2.2. Indicadores financieros

Son instrumentos esenciales que permiten examinar la situación real de una empresa a fin de establecer medidas económicas y administrativas óptimas para la organización; también sirven para explicar el cumplimiento de diversas áreas de la empresa y su eficacia en el desempeño (Macías & Rivera, 2023).

2.2.2.3. Liquidez

Se entiende por liquidez a la medida o capacidad que existe de que un activo se convierta en dinero efectivo; por ello es esencial considerar que la liquidez es de suma importancia ya que esta sirve para pagar deudas de corto plazo (Muñoz, 2024).

2.2.2.4. Rentabilidad

Habilidad de invertir para crear beneficios que superen el motivo invertido tras un cierto período de tiempo; este concepto es importante en la planificación económica ya que indica que se han tomado decisiones acertadas.

2.2.2.5. Costos

Hansen & Mowen, (2007) manifiestan que costo es el valor económico que se invierte para llegar a obtener un producto o un servicio, esperando en lo posterior recuperar dichos valores a través de la venta de estos.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

El presente trabajo es de tipo cuantitativa y cualitativa puesto que se combinaron los dos elementos el cualitativo para describir la incidencia de a reforma reglamentaria expedida por el Servicio de Rentas Internas, a través de la resolución N° NAC-DGERCGC22-0000052, y elementos cuantitativos para la determinación la incidencia económica tanto para las operadoras como para sus accionistas debido a la doble retención de IR.

3.2. Población o muestra

Es necesario saber los conceptos de población; por lo que (Arias, 2012), dice que población es un grupo de individuos con particularidades las mismas que serán estudiadas con la finalidad de obtener un resultado.

Mientras que para (Lopez, 2014), población es el conglomerado de individuos o cosas de los cuales se aspira comprender o entender los resultados de la investigación.

Desde el punto de vista de (Lopez, 2014), muestra es una parte representativa de un todo que se ha seleccionado para realizar una investigación que se desea estudiar para lo cual se aplican formulas.

De tal manera la población que se analizó en la investigación son las diez operadoras de transporte de carga pesada del cantón Cumandá; y sus 266 accionistas; por lo tanto, la muestra será lo que resulte al aplicar la formula a continuación:

$$n = \frac{Z^2 pqN}{(N - 1)e^2 + pqZ^2}$$

n= Tamaño de la muestra	?
Z= Nivel de confianza 95%	1.96
E= Error 5%	0.05
N= Población (universo)	266
P= probabilidad de ocurrencia	0.5
Q= probabilidad de no ocurrencia	0.5

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(266)}{(266 - 1)(0.5)^2 + (0.5)(0.5)(1.96)^2} \quad n = \frac{255.47}{1.62} \quad n = 157$$

Como resultado de la formula aplicada tenemos una muestra de 157 accionistas.

3.3. Prueba de hipótesis

Una hipótesis define lo que se busca o lo que se intenta demostrar, pueden ser definidas como explicaciones provisionales del fenómeno en estudio, presentadas en forma de afirmaciones (Hernández, 2006)

Por lo que para esta investigación se plantea la siguiente hipótesis:

- H0: La aplicación de la normativa vigente, no tiene un impacto significativo en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá.
- H1: La aplicación de la normativa vigente si tiene un impacto significativo en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá.

Pruebas estadísticas aplicadas

Prueba de Chi cuadrado

Esta prueba compara la distribución observada de los resultados con una distribución esperada de los mismos, para este caso se aplicó la prueba de bondad de ajuste, la misma intenta demostrar que la hipótesis nula los datos se ajustan a una distribución teórica. Mientras que una hipótesis alternativa es todo lo contrario, es decir no se ajusta a una distribución teórica.

El estudio para comprobar la hipótesis se estableció en base a los parámetros de distribución de resultados, creando niveles para las variables en los diferentes aspectos que implicaron la utilización del chi cuadrado.

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

χ^2 = Chi cuadrado

O = frecuencia obtenida

E = frecuencia esperada

Reglas de decisión

Como todo test estadístico esta prueba tiene una regla de decisión, todos los valores que sean menores a 0.05 de nuestro p-value o significación asintótica en SPSS, serán rechazados, es decir se rechazaría la hipótesis nula, en su efecto todos los casos que estén por encima de 0.05 se aceptaría la hipótesis de la investigación.

Regresión lineal

Adicionalmente se realiza la prueba estadística conocida como regresión lineal simple, misma que permite explicar el vínculo que existente entre las variables, retención en la fuente (reformas tributarias) y la liquidez de las operadoras (ventas) en donde la variable independiente (X) son las retenciones y la variable dependiente (Y) son las ventas, aplicando la siguiente fórmula:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \cdot X_1$$

Y = Ventas (variable dependiente)

X = Retenciones (variable independiente)

β_0 = constante

β_1 = dependiente de la línea

Los resultados se basan en los coeficientes de relación de Pearson (R y R^2); R ó coeficiente de relación varía entre, -1 y 1; si R es igual a menos 1 revela una correlación negativa perfecta; si R es igual a 1 indica una correlación positiva perfecta, si R es igual a 0 demuestra que no hay correlación lineal entre las dos variables; mientras que R al cuadrado o coeficiente de determinación indica cuanta variabilidad de la variable dependiente (Y), puede ser explicada por la variable independiente (X), a diferencia de la R la R^2 varía entre cero y uno, en donde si es cercana al cero señala que el modelo no explica ninguna variabilidad en Y a través de X; y entre más cercano a 1 indica que el modelo explica completamente a variabilidad en Y a través de X, lo que significa que todas las variables observadas en Y pueden explicarse por las variaciones en X.

3.4. Recolección de información

El tipo de investigación es no experimentalmente – aplicado, por lo que las variables no fueron manipuladas ya que obtuvieron mediante encuestas, entrevistas directas y

observación; se fundamenta en el uso de las relaciones entre las diferentes interrogantes establecidas en la boleta de encuesta aplicada.

Fuentes de información secundaria

La información para las variables se tomó del estado de resultados de los años 2022 y 2023, presentados a la Super Cias., por cada una de las operadoras domiciliados en Cumandá.

La variable cuantitativa se localizó en base a la información determinada en la siguiente matriz:

Tabla 1.

Matriz operadoras de carga pesada del cantón Cumandá

Ruc	Operadoras transporte de carga pesada del cantón Cumandá	Situación legal	Capital suscrito
0691737004001	Operadora Transcumandá S.A.	Activa	2,100.00
0691737063001	Operadora Oritranscarg S.A.	Activa	1,700.00
1792015081001	Operadora Fuerza Delta S.A.	Activa	810.00
0691738612001	Operadora Transrioachimbo S.A.	Activa	3,200.00
1792444489001	Operadora Pazmiño García S.A.	Activa	800.00
0691742032001	Operadora 28 de enero S.A.	Activa	1,700.00
0391018936001	Operadora Prinsumandá S.A.	Activa	1,680.00
0691748170001	Operadora Los Puentes Boarp S.A.	Activa	2,000.00
0691747263001	Operadora Doltracar S.A.	Activa	1,600.00
0190444112001	Operadora Logistcarg S.A.	Activa	1,100.00

Nota: datos tomados de la página web de la Super Cias.

Encuesta

Es una técnica que recoge información a través de la aplicación de un cuestionario con el objetivo de saber el nivel de cumplimiento de la reforma tributaria tanto de los accionistas como de las operadoras de carga pesada del cantón Cumandá.

Cuestionario

El cuestionario se aplicó al tamaño de la muestra establecido según la fórmula aplicada, las preguntas son cerradas con un enfoque técnico a fin de que permita evaluar la problemática mediante la escala de Likert ya que permite medir la opinión o actitud, el acuerdo o desacuerdo del encuestado.

3.5. Procesamiento de la información y análisis estadístico

De la encuesta realizada mediante la escala de Likert se obtuvo información que nos permitió medir las preguntas, se utilizó el programa Excel para posterior, esos datos exportarlos al programa IBM SPSS 26 el cual permite la obtención de las tablas de frecuencia, mientras que para la comprobar la hipótesis se calculó el chi cuadrado.

A fin de dar respuesta al primer objetivo específico, se plantea una investigación derivada de las atribuciones y facultades que tiene el SRI para la expedición de resoluciones, mismas que son importantes para dar cumplimiento a lo que dispone la normativa legal, establecidas en el artículo 8 de la Ley de creación del SRI.

Se analiza desde la resolución N° NAC-DGERCGC14-0075-2014, hasta la resolución N° NAC-DEGERCGC-22-0000052; sin embargo, las resoluciones N° NAC-DGERCGC17-00000295 y N° NAC-DGERCGC22-0000052 son analizadas cuantitativamente ya que en esta última se establece un cambio radical respecto a la facturación por el servicio el que prestan las operadoras de transporte de carga pesada; como consecuencia de esto también surge un cambio en la retención en la fuente de impuesto a la renta.

Para realizar el segundo objetivo específico se planteó el siguiente análisis:

Análisis de variación absoluto y relativo

Nos permite entender el comportamiento de los datos proporcionando una perspectiva tanto en los términos de cambios numéricos reales como en proporciones relativas.

Variación Absoluta = Valor retenido año 2023 – Valor retenido año 2022

Variación Relativa (%) = $[(\text{valor retenido año 2023} * 100) / \text{valor retenido año 2022}]$

Anova de dos factores

Esta herramienta se utiliza para analizar la influencia simultanea de dos variables independientes en una variable dependiente, por lo que la variable dependiente para nuestro caso es la liquidez del accionista mientras que la variable independiente son la facturación y el tiempo que demora la operadora para cancelar sus facturas. Con la utilización de esta técnica se pretende responder lo siguiente:

¿Tiene el factor uno un efecto sobre la variable dependiente?

¿Tiene el factor dos un efecto sobre la variable dependiente?

¿Existe una interacción entre el factor uno y el factor dos?

Para determinar la rentabilidad promedio en base a los costos de operación, mantenimiento, financieros, retenciones, e ingresos, se utiliza el programa SPSS.

Para dar cumplimiento al objetivo general que es analizar la incidencia de las reformas tributarias, en la liquidez del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá; hemos utilizado diferentes herramientas estadísticas como el cálculo de la variación absoluta y relativa; coeficiente de correlación de Pearson y ANOVA de dos factores, considerando que estas herramientas nos ayudaron a cumplir con los objetivos específicos planteados.

Mientras que para el tercer objetivo específico la propuesta se planteará en base al producto obtenido durante la investigación, a través de entrevistas y encuestas.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Identificar las principales reformas tributarias que han afectado al sector de transporte de carga pesada durante el periodo 2022 - 2023

El sector del transporte y la importancia dentro de la economía nacional nos lleva a plantear una investigación derivada de las atribuciones y facultades del SRI, para la expedición de resoluciones mismas que obligatoriamente deben cumplirse, que viabilizan la disposición de leyes y reglamentos a fin de lograr eficiencia en la gestión, determinadas mediante Ley del SRI en su artículo número 8.

Mediante resolución N° NAC-DGERCGC14-0000075.2014, del 18 de septiembre del 2014 el SRI, establece los requisitos adicionales que deben presentar los contribuyentes que se dedican a la actividad de transporte terrestre, en los procesos de inscripción o actualización del RUC, y; el único requisito requerido es el título habilitante que corresponda.

Con resolución N° NAC-DGERCGC17-00000194 de marzo 7 del 2027 el SRI establece regulaciones para las personas naturales que se dedican a la actividad de transporte terrestre conforme a la información registrada en el registro único de contribuyentes; así también en el artículo 2 de la resolución incorpora requisitos que deben ser impresos en los comprobantes de las personas que se dediquen a la actividad de transporte, en el cual se incluye la razón social de la operadora autorizada y su número de RUC.

Dentro de esta misma resolución en su artículo 3 señala que se debe sustentar los costos y gastos de acuerdo con las facturas de venta emitidas por el sujeto pasivo a fin de realizar el cálculo del IR.

La disposición general tercera de la resolución en cuestión establece que se debe realizar un control a los socios o accionistas de las operadoras de transporte a fin de que cumplan con lo dispuesto en la mencionada resolución.

La resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 de mayo 16 del 2027 establece la reglamentación de los deberes formales de los contribuyentes que se dedican al trabajo de transporte deben cumplir, la misma se divide en dos capítulos.

Capítulo I; se refiere a las disposiciones aplicables a los socios o accionistas de las operadoras que realicen actividad de transporte comercial.

El artículo 4 de la resolución antes indicada dispone que las operadoras concederán a los accionistas puntos de emisión para que realicen su facturación.

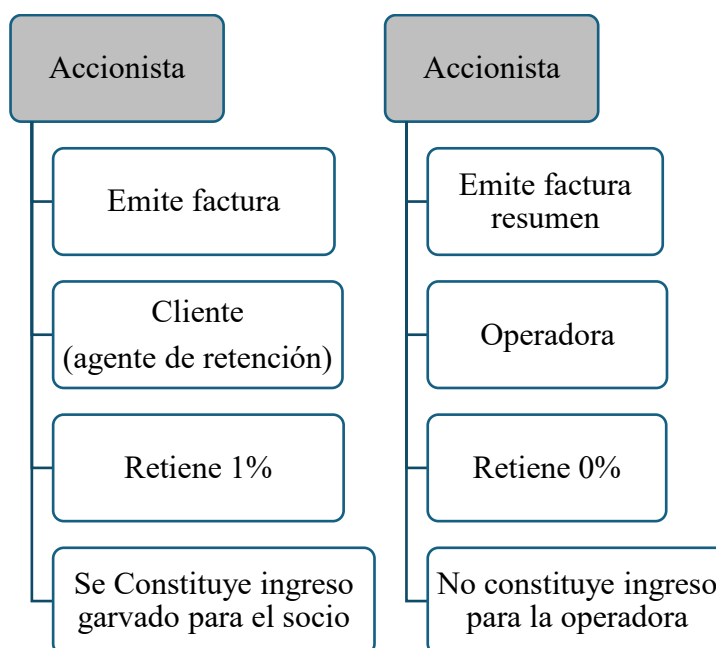
Las facturas que sean emitidas por los socios deberán contener la información apellidos a quien se le asigne dicho punto, así como también el número de ruc y al régimen al que pertenezcan.

El artículo 6 dispone que a los pagos efectuados a los socios o accionistas excepto taxis se aplicara la retención del 1% del IR; mientras que cuando el socio emita su factura a la operadora las mismas aplicaran el 0% de retención en la fuente.

Gráfico 3

Aplicación porcentajes de retención sector de transporte de carga pesada

RESOLUCIÓN N° NAC-DGERCGC17-00000295



Elaborado: Morocho, N. (2024)

El capítulo II determina lo que deberán aplicar las operadoras de transporte excepto taxis, el artículo 8 señala que las operadoras deberán tener puntos exclusivos de emisión, mismos que no deberán interferir en los puntos establecidos para sus accionistas.

El artículo 11 dispone que las operadoras deben declarar los valores facturados por sí mismas, como también valores facturados por sus socios o accionistas de manera informativa y estos no se consideraran ingresos y gastos de la operadora.

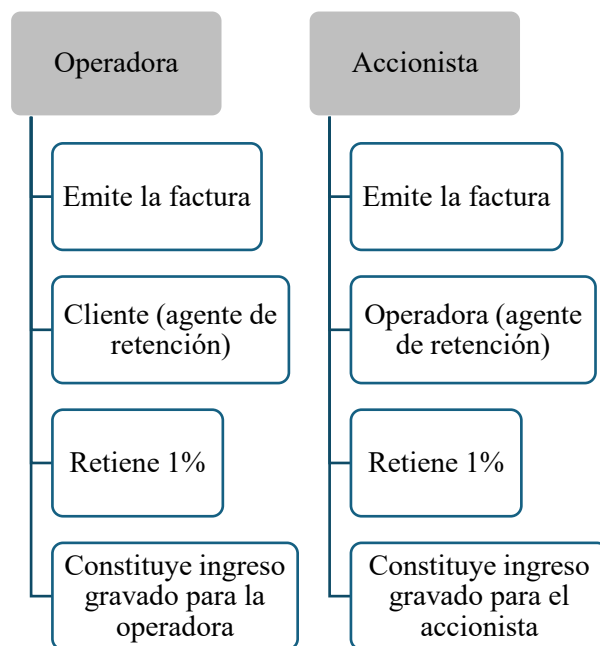
El SRI mediante resolución N° NAC-DGERCGC22-0000052, resuelve reformar la resolución N° NAC-DGERCGC-17-00000295, en donde señala en su artículo único numeral 6 dispone que la normativa del artículo cuatro de la disposición general sexta, excepto el numeral primero no se aplicarán para los socios de las operadoras de transporte de carga pesada.

Como se puede observar al agregar la disposición general indicada anteriormente deja sin aplicación lo que dispone el artículo cuatro de la resolución mencionada anteriormente, en la cual establecía que se podrán asignar puntos de emisión a los socios de las operadoras de transporte de carga pesada.

Gráfico 4

Aplicación porcentajes de retención sector de transporte de carga pesada

RESOLUCIÓN N.º NAC-DGERCGC22-0000052



Elaborado: Morocho, N. (2024)

Es importante tomar en cuenta que en el cantón Cumandá las operadoras objeto de estudio no son propietarias directas de ningún vehículo, los propietarios son los

accionistas; a partir de la implementación de la resolución N° NAC-DGERCGC22.0000052, se ha generado una doble retención de IR como se indica en el gráfico 4 que antecede, ya que las empresas que hacen uso de este servicio pagan directamente a las compañías y estas hacen la respectiva retención; mientras que las compañías objeto de estudio, al momento de pagar a sus accionistas realizan una nueva retención generando al accionista una doble retención de IR.

4.2. Evaluar el impacto de las reformas tributarias en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá analizando los cambios en sus ingresos, costos y flujo de efectivo

Para realizar la comparación entre los valores retenidos con la aplicación de la resolución N° NAC-DGERCGC22-0000052, se tomó los datos de compras y ventas del estado de resultados de los años 2022 y 2023 presentados por las operadoras del transporte de carga pesada del cantón Cumandá a la Super Intendencia de Compañías.

Tabla 2

Compras y ventas años 2022 - 2023

Total, de ventas y compras años 2022 – 2023; Compañías de carga pesada del cantón Cumandá					
N.º	Operadora	Total, ventas año 2022	Total, compras año 2022	Total, ventas año 2023	Total, compras año 2023
1	Transcumanda S.A.	762,786.61	683,470.83	1,424,614.98	1,161,913.74
2	Oritranscarg S.A.	36,832.00	12,840.00	93,315.53	90,930.58
3	Transpedelsa	281,853.00	281,853.00	268,571.00	150,773.32
4	Transriochimbo S.A.	122,523.67	125,220.88	510,736.61	467,961.98
5	Pazmiño Garcia S.A.	641,672.14	563,054.34	910,357.71	619,643.84
6	28 de enero S.A.	22,798.57	21,153.63	163,549.81	159,139.65
7	Prinscumanda S.A.	11,603.20	11,484.00	3,090.00	1,014.07
8	Boarp S.A.	1,580,305.56	4,247,051.98	5,412,153.46	5,295,588.70
9	Doltracar S.A.	96,439.59	96,439.59	323,040.63	323,040.63
10	Logistcarg S.A.	36,700.65	9,471.16	118,610.58	56,500.00
TOTALES		6,593,514.99	6,052,039.41	9,228,040.31	8,326,506.51

Nota: Se muestra los valores reportados a la Supercias; por parte de las operadoras de carga pesada del cantón Cumandá.

Como se puede observar en la tabla 2, en el cantón Cumandá existen 10 operadoras de transporte de carga pesada que han reportado y presentado a la Supercias; sus estados financieros de los años 2022 y 2023, de los mismos se desprende que en el año 2022 las ventas totales fueron \$6,593,514.99 mientras que sus compras totales llegan a \$6,052,039.41, para el año 2023 las ventas totales fueron \$9,228,040.31 mientras que sus compras fueron de \$8,326,506.51

En este punto y para entender la razón de esta investigación es muy importante resaltar que las operadoras de carga pesada del cantón Cumandá, así como la mayoría de las operadoras a nivel nacional, no son dueñas de los vehículos ni prestan directamente los servicios de transporte, los dueños de los vehículos son los accionistas de las compañías u operadoras y son ellos los que prestan dicho servicio.

Antes de que entre en vigencia la resolución N° NAC-DGERCGC22-0000052 emitida por el SRI, los accionistas eran quienes facturaban directamente a los clientes y tan solo reportaban a la operadora facturas resumen que eran declaradas por las mismas como informativas.

A partir de la vigencia de la resolución antes indicada quien factura y cobra al cliente por los servicios prestados por los accionistas son las operadoras apareciendo como que esta es la que vende los servicios; luego para transferir el dinero a los accionistas la operadora requiere que el accionista emita una factura lo cual se configura como una compra de servicio de transporte, es ahí donde se produce la doble retención de impuesto a la renta para el accionista, ya que el cliente al cancelar la factura emitida por la operadora retiene el 1% de I/R, al igual que al cancelar la factura al accionista, la operadora también retiene el 1% de I/R; lo expuesto nos llevó a elaborar la siguiente tabla.

Tabla 3

Variación Absoluta y Relativa

Comparación de valores retenidos por I/R a los accionistas que prestan el servicio de transporte de carga pesada del cantón Cumandá							
Operadora	Total compras año 2022	Valor retenido por la operadora I/R año 2022	Total compras año 2023	Valor retenido por la operadora por I/R año 2023	Variación Absoluta	Variación Relativa	
1 Transcumanda S.A.	683,470.83	569.56	1,161,913.74	11,619.14	11,049.58	2,040.02%	
2 Oritranscarg S.A.	12,840.00	10.70	90,930.58	909.31	898.61	8,498.22%	
3 Transpedelsa	281,853.00	234.88	150,773.32	1,507.73	1,272.86	450.32%	
4 Transriochimbo S.A.	125,220.88	104.35	467,961.98	4,679.62	4,575.27	4,484.54%	
5 Pazmiño Garcia S.A.	563.054.34	469.21	619,643.84	6,196.44	5,727.23	1,320.61%	
6 28 de Enero S.A.	21,153.63	17.63	159,139.65	1,591.40	1,573.77	9,026.66%	
7 Prinsumanda S.A.	11,484.00	9.57	1,014.07	10.14	0.57	105.96%	
8 Boarp S.A.	4,247,051.98	3,539.21	5,295,588.70	52,955.89	49,416.68	1496.26%	
9 Doltracar S.A.	96,439.59	80.37	323,040.63	3,230.41	3,150.04	4,019.42%	
10 Logistcarg S.A.	9,471.16	7.89	56,500.00	565.00	557.11	7,160.96%	
TOTALES	6,052,039.41	5,043.37	8,326,506.51	83,265.07	78,221.70	1,650.98%	

Fuente: supercias. gob.ec

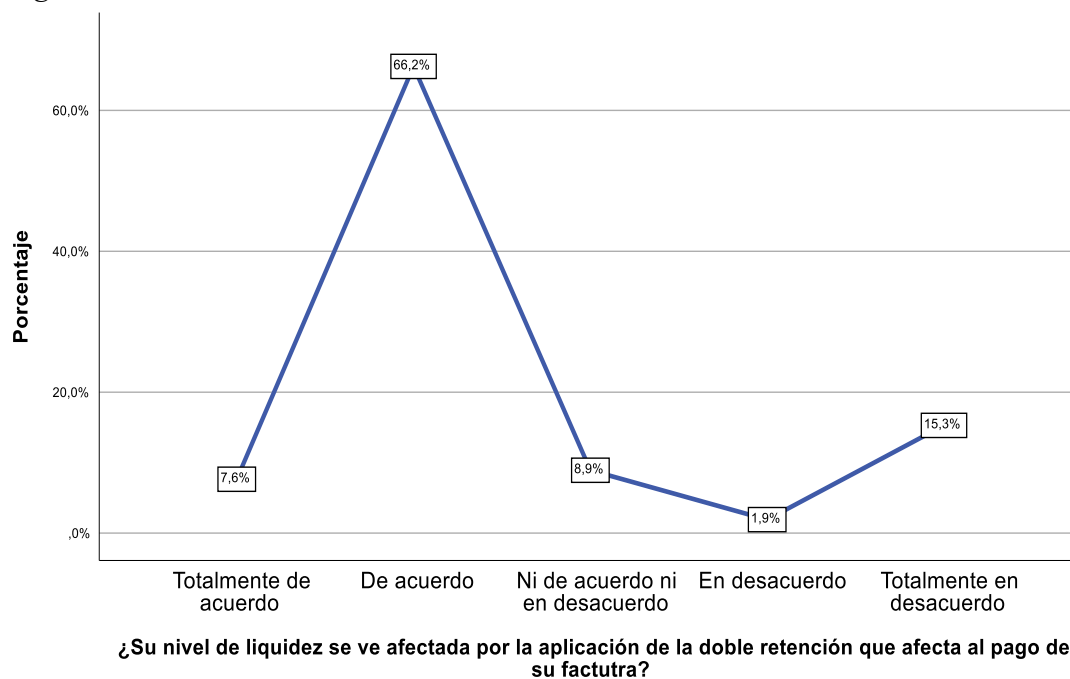
La tabla 3 demuestra que antes de la aplicación de la resolución en cuestión en el año 2022 hasta el mes de noviembre las operadoras no retenían el impuesto a la renta a sus accionistas es así que a partir de diciembre del mismo año la retención de I/R llega a \$5,043.37 mientras que en el año 2023 esta retención llega a \$83,265.07 si realizamos una comparación relativa diremos que en el año 2023 la retención es de 1,650.98% más en relación con lo retenido en el año 2022.

Para evaluar la liquidez del accionista en base a los valores promedios de facturación y el tiempo que se demora la operadora en cancelar sus facturas nos remitimos al resultado obtenido en las encuestas realizadas tanto a los accionistas como a las

operadoras de transporte de carga pesada del cantón Cumandá; el resultado de las encuestas fue tabulado en el programa Excel, luego fue importado al programa SPSS, de lo cual se presentan los siguientes resultados relacionados con las variables en cuestión.

Gráfico 5

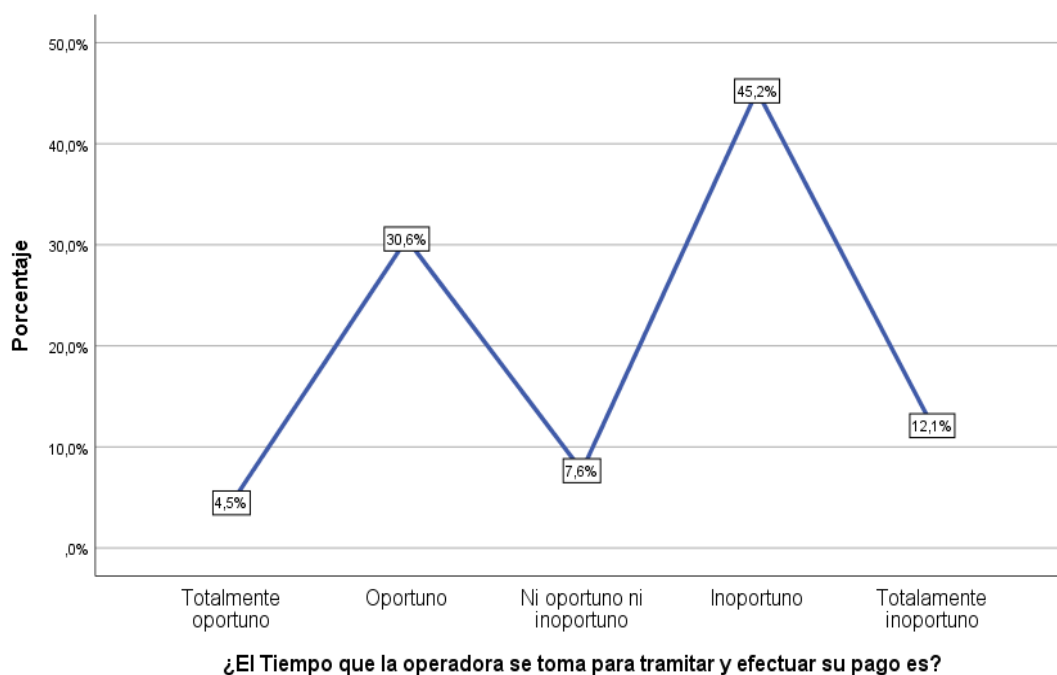
Pregunta N.º 4



En el gráfico precedente podemos observar el porcentaje de encuestados que está totalmente de acuerdo y/o de acuerdo, en que su nivel de liquidez se ve afectado al aplicar la norma vigente esto es el 73,8% es decir la gran mayoría siente afectación en su liquidez.

Gráfico 6

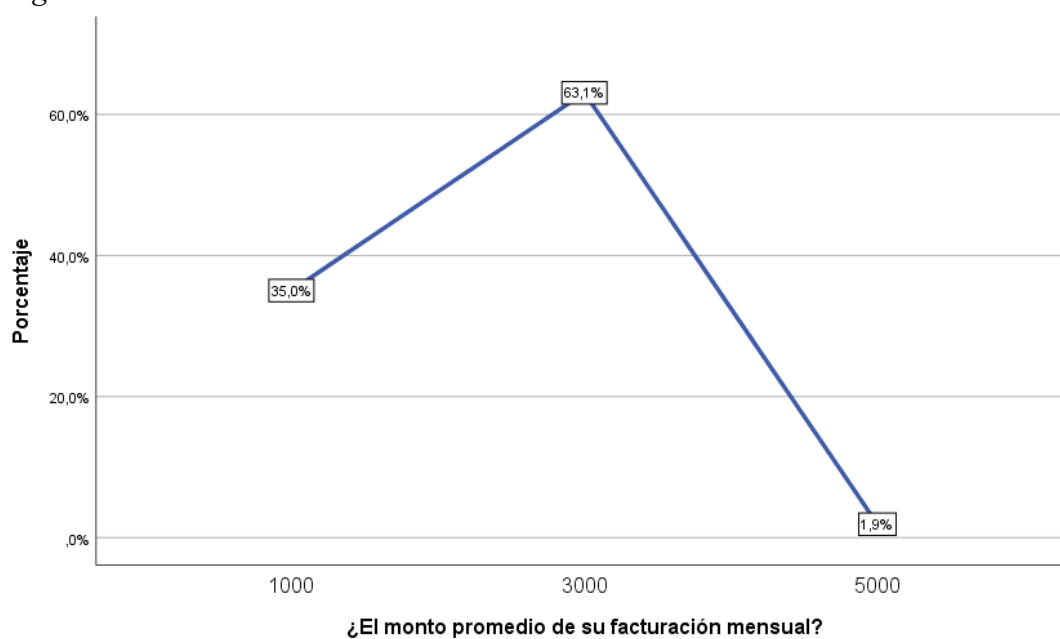
Pregunta N.º 5



El gráfico anterior demuestra que del total de los encuestados el 57,3% considera que el tiempo que la operadora se toma para tramitar y cancelar su pago es inoportuno o totalmente inoportuno.

Gráfico 7

Pregunta N.º 10



Como podemos deducir del gráfico N.º 7 el 63,1% de los encuestados responde que su facturación mensual promedio se encuentra entre \$2,000.00 y 4,000.00 dólares.

Con estos antecedentes pasamos a realizar el análisis en el programa SPSS utilizando la técnica de Anova de dos factores; de los cuales nos dio el siguiente resultado:

Tabla 4

Monto Promedio de facturación

Factores Inter sujetos			
		Etiqueta de valor	N
¿El monto promedio de su facturación mensual esta entre?	1	\$ 0 y \$ 2000	55
	2	\$ 2001 y \$ 4000	99
	3	\$ 4001 y \$ 6000	3
¿El Tiempo que la operadora se toma para tramitar y efectuar su pago es?	1	Totalmente oportuno	7
	2	Oportuno	48
	3	Ni oportuno ni inoportuno	12
	4	Inoportuno	71
	5	Totalmente inoportuno	19

La tabla número 4 nos presenta un análisis donde podemos apreciar la frecuencia del monto de facturación por cada una de las categorías, así como el tiempo que la operadora se toma para tramitar y efectuar el pago de sus facturas.

Tabla 5

La doble retención y su incidencia en la liquidez del accionista

Pruebas de efectos inter-sujetos					
Variable dependiente: ¿Su nivel de liquidez se ve afectada por la aplicación de la doble retención que afecta al pago de su factura?					
Origen	Tipo III de suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Modelo corregido	84,468 ^a	9	9,385	10,714	,000
Intersección	193,860	1	193,860	221,309	,000
Diez	32,854	2	16,427	18,753	,000
Cinco	11,076	4	2,769	3,161	,016
Diez * Cinco	13,789	3	4,596	5,247	,002

Error	128,768	147	,876
Total	1202,000	157	
Total corregido	213,236	156	
a. R al cuadrado = ,396 (R al cuadrado ajustada = ,359)			

En la tabla número 5 prueba de efectos inter sujetos nos revela el resultado del modelo de Anova y podemos apreciar que la variable monto promedio de facturación (diez) y el tiempo que la operadora se toma para tramitar el pago (cinco), tienen incidencia con relación a la variable dependiente liquidez del accionista.

Tabla 6

Pregunta N.º 10

Comparaciones múltiples						
Variable dependiente: ¿Su nivel de liquidez se ve afectada por la aplicación de la doble retención que afecta al pago de su factura?						
Bonferroni						
(I) ¿El monto promedio de su facturación mensual esta entre?	(J) ¿El monto promedio de su facturación mensual esta entre?	Diferencia de medias (I-J)	Desv. Error	Sig.	Intervalo de confianza al 95%	
					Límite inferior	Límite superior
\$ 0 y \$ 2000	\$ 2001 y \$ 4000	1,31*	,157	,000	,93	1,69
	\$ 4001 y \$ 6000	2,38*	,555	,000	1,04	3,73
\$ 2001 y \$ 4000	\$ 0 y \$ 2000	-1,31*	,157	,000	-1,69	-,93
	\$ 4001 y \$ 6000	1,07	,548	,158	-,26	2,40
\$ 4001 y \$ 6000	\$ 0 y \$ 2000	-2,38*	,555	,000	-3,73	-1,04
	\$ 2001 y \$ 4000	-1,07	,548	,158	-2,40	,26
Se basa en las medias observadas.						
El término de error es la media cuadrática (Error) = ,876.						
*. La diferencia de medias es significativa en el nivel 0,05.						

La tabla número 6 nos permite apreciar con la prueba de Bonferroni que el monto promedio de facturación que se encuentra en el rango de \$0 a \$2,000 puntúa estadísticamente superior a los montos de facturación que se encuentran en los rangos de \$2,001 a \$4,000 y \$4,001 a \$6,000 teniendo más de 1,31 puntos promedio, es decir existe diferencia entre el grupo que factura en el rango \$0 a \$2,000 y los grupos que facturan entre \$2,001 a \$4,000 y 4,001 a \$6,000; es decir los valores mostrados en la columna diferencias de medias superiores a 0,05 demuestra que existe diferencia significativa.

Tabla 7

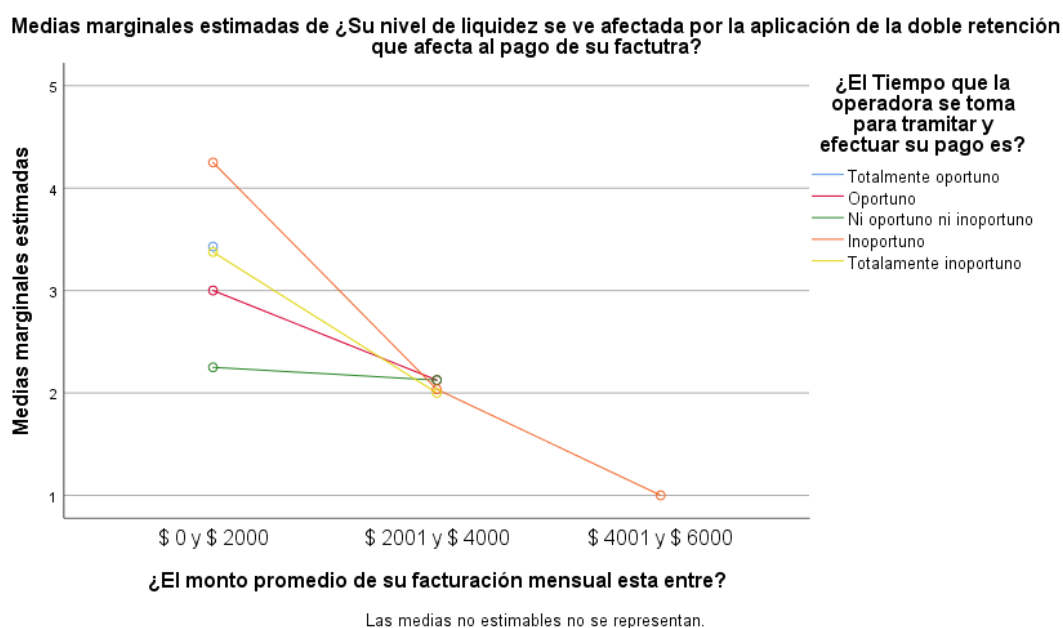
Pregunta N.º 5

Comparaciones múltiples						
Variable dependiente: ¿Su nivel de liquidez se ve afectada por la aplicación de la doble retención que afecta al pago de su factura?						
Bonferroni						
(I) ¿El Tiempo que la operadora se toma para tramitar y efectuar su pago es?	(J) ¿El Tiempo que la operadora se toma para tramitar y efectuar su pago es?	Diferencia de medias (I-J)	Desv. Error	Sig.	Intervalo de confianza al 95%	
					Límite inferior	Límite superior
Totalmente oportuno	Oportuno	1,01	,379	,084	-,07	2,09
	Ni oportuno ni inoportuno	1,26	,445	,052	-,01	2,53
	Inoportuno	1,06*	,371	,048	,01	2,12
	Totalmente inoportuno	,27	,414	1,000	-,91	1,45
Oportuno	Totalmente oportuno	-1,01	,379	,084	-2,09	,07
	Ni oportuno ni inoportuno	,25	,302	1,000	-,61	1,11
	Inoportuno	,05	,175	1,000	-,45	,55
	Totalmente inoportuno	-,74*	,254	,040	-1,46	-,02
Ni oportuno ni inoportuno	Totalmente oportuno	-1,26	,445	,052	-2,53	,01
	Oportuno	-,25	,302	1,000	-1,11	,61
	Inoportuno	-,20	,292	1,000	-1,03	,63
	Totalmente inoportuno	-,99*	,345	,047	-1,97	-,01
Inoportuno	Totalmente oportuno	-1,06*	,371	,048	-2,12	-,01
	Oportuno	-,05	,175	1,000	-,55	,45
	Ni oportuno ni inoportuno	,20	,292	1,000	-,63	1,03
	Totalmente inoportuno	-,79*	,242	,013	-1,48	-,10
Totalmente inoportuno	Totalmente oportuno	-,27	,414	1,000	-1,45	,91
	Oportuno	,74*	,254	,040	,02	1,46
	Ni oportuno ni inoportuno	,99*	,345	,047	,01	1,97
	Inoportuno	,79*	,242	,013	,10	1,48
Se basa en las medias observadas.						
El término de error es la media cuadrática (Error) = ,876.						
*. La diferencia de medias es significativa en el nivel 0,05.						

La tabla número 7 de la variable del tiempo que a operadora se toma para tramitar y efectuar el pago, nos permite apreciar de manera general un análisis estadístico de cada factor comparado con el resto de los factores de esta misma variable, de ahí que podemos observar los resultados de la tabla en la columna diferencia de medias, la cual demuestra que si existe diferencias significativas entre si ya que superan el nivel de 0.05 establecida en la tabla.

Gráfico 8

Medias marginales estimadas



Antes de interpretar el gráfico 8 recordemos que la tabla Anova nos mostró que la variable monto promedio de facturación mensual y la variable tiempo que la operadora se toma para tramitar y efectuar el pago, tenían interacción significativa, pero no nos dice donde es la interacción, motivo por el cual se solicita al programa SPSS este tipo de gráfico y su interpretación es la siguiente: en el eje de las x se encuentra el monto promedio de facturación y en el eje de la y se encuentra las medias marginales estimadas, se aprecia que a menor facturación tienden a aumentar en los 5 factores establecidos en la variable de tiempo que la operadora se toma para tramitar y efectuar su pago; siendo la media superior más alta en el grupo de factores el inoportuno, las interacciones se ubican en los cruces de las líneas.

Para determinar la rentabilidad promedio en base a los costos de operación y mantenimiento, retenciones versus sus ingresos; con los resultados conseguidos en la

encuesta se utilizó el programa SPSS con la herramienta estadístico descriptivo, frecuencias para obtener la media, mediana y moda, del monto promedio de facturación mensual, del costo mensual promedio de operación y mantenimiento; y del valor retenido por I/R mensual que realiza la compañía, del cual se obtuvo la siguiente tabla.

Tabla 8

Media mensual

Estadísticos		¿El monto promedio de su facturación mensual esta entre?	¿Cuál es el costo mensual promedio de operación y mantenimiento de su/sus vehículos?	¿El valor retenido por impuestos a la renta mensual que le realiza la compañía está entre?
N	Válido	157	157	157
	Perdidos	0	0	0
Media		2337,58	789,81	23,76
Mediana		3000,00	500,00	30,00
Moda		3000	500	30

La tabla número 8 nos demuestra que la media de facturación mensual es \$2,337.58 mientras que la media mensual del costo de operación y mantenimiento es \$789,81 y la media del valor retenido mensual del impuesto a la renta que realiza la operadora es \$23,76 para obtener el valor anual, la media mensual de los factores en cuestión se multiplico por doce del cual arrojo los siguientes resultados.

Tabla 9

Media anual

	El monto promedio de su facturación anual	Costo anual promedio de operación y mantenimiento de su / sus vehículos	Valor retenido por impuesto a la renta anual que le realiza la compañía
Media anual	28,050.96	9,477.71	285.10

Rentabilidad promedio

De los datos obtenidos de la tabla número 9, se procedió a determinar la rentabilidad promedio en base a los costos de operación y mantenimiento, retenciones versus sus ingresos aplicando la siguiente formula.

$$\text{Rentabilidad promedio} = \frac{\text{Ingresos facturación} - (\text{costos de operación y mantenimiento} + \text{retenciones})}{\text{Ingresos}} \times 100$$

$$\text{Rentabilidad promedio} = \frac{28,050.96 - (9,477.71 + 285.10)}{28,050.96} \times 100$$

$$\text{Rentabilidad promedio} = 65\%$$

Prueba de hipótesis

Para comprobar la hipótesis, los datos a analizar son los obtenidos en la encuesta los mismos que son ingresados a programa SPSS, mediante la aplicación de la prueba de chi cuadrado, los resultados son los siguientes:

Tabla 10

Chi cuadrado

Pregunta N.º 4 ¿Su nivel de liquidez se ve afectada por la aplicación de la doble retención que afecta al pago de su factura?			
	N observado	N esperada	Residuo
Totalmente de acuerdo	12	31,4	-19,4
De acuerdo	104	31,4	72,6
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	14	31,4	-17,4
En desacuerdo	3	31,4	-28,4
Totalmente en desacuerdo	24	31,4	-7,4
Total	157		

Tabla 11

Estadísticos de prueba Chi cuadrado

Estadísticos de prueba	
	¿Su nivel de liquidez se ve afectada por la aplicación de la doble retención que afecta al pago de su factura?
Chi-cuadrado	216,917 ^a
Gl	4
Sig. asintótica	,000
a. 0 casillas (,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 31,4.	

La tabla número 10 indica una distribución teórica o datos observados y los datos esperados en todas las casillas tenemos valores por encima de 5. Mientras que la tabla 11 nos dice que 0 casillas han esperado frecuencias menores a 5, siendo la frecuencia mínima 31,4; por tanto se puede aplicar el test de chi cuadrado, la tabla nos indica que tiene un estadístico de prueba de Chi cuadrado de 216.917^a con 4 grados de libertad y una significancia asintótica o valor de probabilidad de 0,000 por lo tanto nuestra decisión es, el p-valúe es igual a 0,000 este es mucho menor que 0,05 es decir se rechaza la hipótesis nula (H0), con lo cual podemos concluir con un 95% de confianza que nuestros datos no se ajustan a una distribución normal y se acepta la hipótesis alternativa (H1) como es; la aplicación de la normativa vigente si tiene un impacto significativo en la liquidez de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá.

Regresión Lineal

Con la aplicación de la prueba estadística conocida como regresión lineal simple en el programa SPSS, se obtuvo lo siguiente:

Tabla 12

Resumen del modelo

Resumen del modelo				
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,998 ^a	,996	,995	111,097.11339
a. Predictores: (Constante), VALOR RETENIDO IMPUESTO A LA RENTA POR LA OPERADORA				

En la tabla número 12 hallamos R que significa el coeficiente de correlación de Pearson que es de 0,998 esto señala que existe una correlación lineal extremadamente fuerte y positiva entre las dos variables en análisis, el otro coeficiente de la tabla a analizar es la R cuadrado, o coeficiente de determinación que indica cuanta variabilidad de la variable dependiente en este caso (ventas) puede ser demostrada por la variable independiente retención en la fuente, en este caso R cuadrado es igual a 0,996 lo que indica que aproximadamente el 99,6% de la variabilidad de las ventas puede ser explicada por la retención en la fuente a través de un modelo de regresión.

En el ejercicio fiscal enero diciembre del año 2023 la retención de impuesto a la renta realizada por las operadoras domiciliadas en el cantón Cumandá a sus accionistas, llego a \$ 83,265.07 equivalente al 1% de sus ventas.

Tabla 13

Análisis de varianza (ANOVA)

ANOVA ^a						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	24022142592603,110	1	24022142592603,110	1946,284	,000 ^b
	Residuo	98740548829,451	8	12342568603,681		
	Total	24120883141432,560	9			
a. Variable dependiente: VENTAS						
b. Predictores: (Constante), VALOR RETENIDO IMPUESTO A LA RENTA POR LA OPERADORA						

Fuente: Estados financieros Supercias.

De la tabla número 13 análisis de varianza (ANOVA), se deduce que, si es posible construir un modelo de regresión a partir de las variables en estudio, para lo cual se observa el nivel de significancia el mismo que debe ser menor o igual a .05 para este caso el nivel de significancia es 0.000 lo que significa que es posible construir un modelo de regresión lineal.

Tabla 14

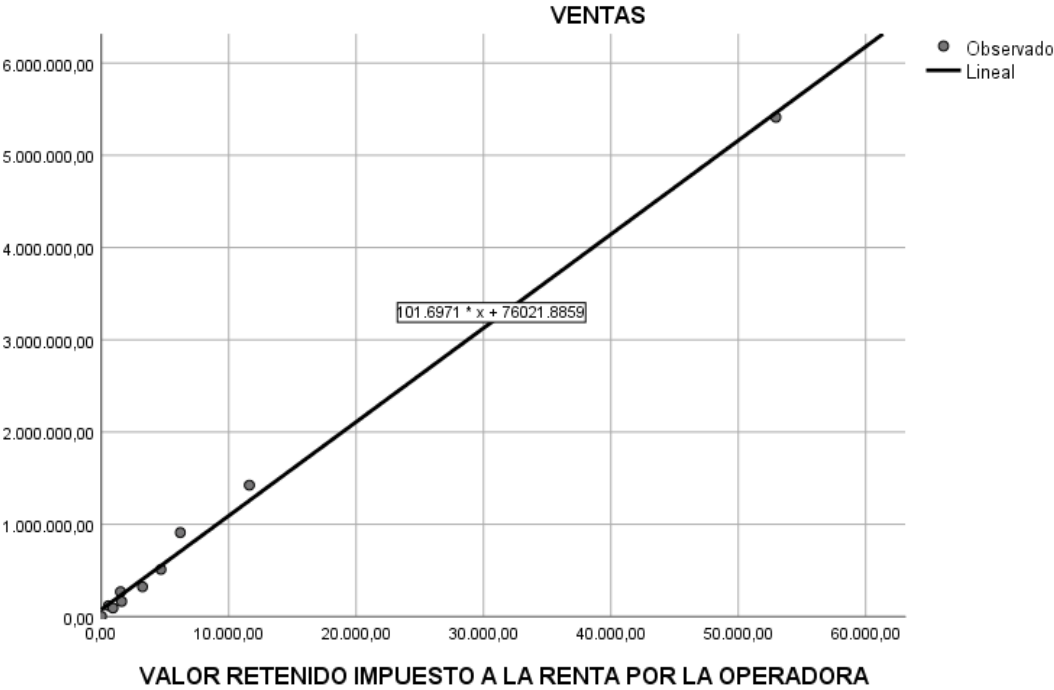
Resumen del modelo y estimaciones

Resumen de modelo y estimaciones de parámetro							
Variable dependiente: VENTAS							
Ecuación	Resumen del modelo					Estimaciones de parámetro	
	R cuadrado	F	gl1	gl2	Sig.	Constante	b1
Lineal	,996	1946,284	1	8	,000	76021,886	101,697
La variable independiente es VALOR RETENIDO IMPUESTO A LA RENTA POR LA OPERADORA.							

Fuente: Estados financieros Supercias

Gráfico 9

Recta de mejor ajuste



En la tabla número 14 y gráfico número 9 se observa la ecuación calculada beta 1 y la constante que es igual a 76021,886 retención en la fuente 101,697

Lo analizado en los acápites muestran que la aplicación de la resolución N.º NAC-DGERCGC22-0000052, afecta a la liquidez del accionista en doble vía.

La primera es la doble retención del impuesto a la renta o que podemos observar en la tabla siguiente:

Tabla 15

Determinación de la doble retención de I/R

Ventas 2023	año	Retención realizada por el cliente	Retención realizada por la operadora (doble retención)	Total, retención de impuesto a la renta
9,228,040.31		92,280.40	83,265.07	175,545.47

La segunda causa de afectación a la liquidez del accionista es más fuerte, por el tiempo que se toma la operadora para efectivizar los pagos, el mismo que fluctúa entre 15 y 45 días, siendo el tiempo promedio 30 días, es decir el 100% de su facturación recibe el accionista, en promedio 30 días más tarde trayendo como consecuencia falta de flujo de efectivo y dificultades para cubrir obligaciones oportunamente.

Índice de liquidez

Para hablar de este ratio, es pertinente realizar un análisis de las cuentas que intervienen en la liquidez de las compañías de transporte de carga pesada, como es de conocimiento general la fórmula es activo corriente sobre pasivo corriente, de ahí que el activo corriente, comprende los recursos disponibles en menos de un año y agrupa las cuentas: efectivo o equivalente al efectivo, cuantas por cobrar (clientes), inventarios, anticipo a proveedores y otros activos corrientes. Mientras que el pasivo corriente que comprende las obligaciones a pagarse en menos de un año e integran las siguientes cuentas: cuentas por pagar a proveedores, préstamos a corto plazo, obligaciones laborales, obligaciones fiscales, gastos acumulados.

Recordemos que el índice de liquidez mide la capacidad de una compañía para pagar sus obligaciones a corto plazo, con sus activos más inmediatos.

Para realizar un análisis comparativo del índice de liquidez entre años 2022 y 2023 del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá, se consideró la sumatoria de los activos corrientes y pasivos corrientes de todas las compañías de transporte de

carga pesada del cantón Cumandá, presentados en los estados financieros a la super de compañías.

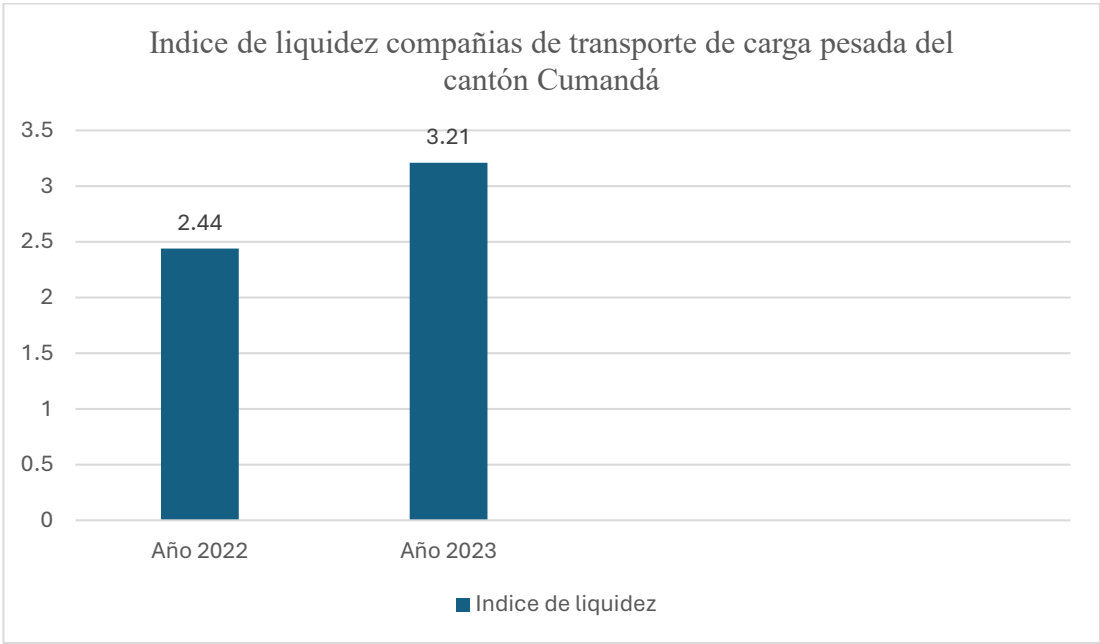
Tabla 16

Índice de liquidez compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá

Año	Activo corriente	Pasivo corriente	Índice de liquidez
2022	907,142.52	371,722.52	2.44
2023	963,974.61	300,701.89	3.21

Gráfico 10

Índice de liquidez compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá



El cuadro 16 y gráfico 10, muestran que las compañías de transporte de carga pesada en Cumandá mejoran significativamente su liquidez entre los años 2022 y 2023, lo cual refleja la incidencia de la aplicación de la resolución número NAC-DGERCGC22-0000052 de fecha 18 de octubre de 2022, este nivel de liquidez es muy saludable ya que les permite enfrentar a las compañías de transporte de carga pesada contingencias propias del sector.

Por otro lado, como se ha manifestado anteriormente hay que considerar que las compañías de transporte de carga pesada no son las dueñas de los vehículos y por lo

tanto no prestan directamente el servicio, es decir no generan utilidad directa la compañía y por ende hasta el momento no se puede hablar de distribución de dividendos por utilidades.

En este contexto se torna imprescindible realizar un análisis de liquidez desde el punto de vista de los accionistas los mismos son personas naturales no obligadas a llevar contabilidad por ende no cuentan con estados financieros por lo que se recurrió a la información obtenida mediante las encuestas; considerando los siguientes datos para obtener el índice de liquidez

Facturación promedio anual

Costo anual de operación promedio

Retención de I/R anual

Tabla 17

Índice de liquidez accionistas de las compañías de transporte de carga pesada del cantón Cumandá

	Retención antes de la aplicación de la resolución NAC-DGERCGC22-0000052	Retención después de la aplicación de la resolución NAC-DGERCGC22-0000052
	Activo corriente / pasivo corriente	Activo corriente / pasivo corriente
Índice de	28,050.96 / 9,41.72	27,765.84 / 9,471.72
liquidez	2.96	2.93

4.3. Proponer estrategias y recomendaciones para la gestión financiera y el cumplimiento tributario de las operadoras y socios del sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá, permitiendo la mitigación de los efectos negativos de las reformas tributarias en su liquidez.

La aplicación de la resolución N.º NAC-DGERCGC22-00000052, afecta al 73.8% de los accionistas de las operadoras de transporte de carga pesada del cantón Cumandá en su liquidez, tal como queda demostrado en párrafos anteriores, esto se da particularmente por el tiempo que transcurre entre el momento que la operadora obtiene el pago del cliente y el momento que la operadora realiza el pago al accionista que en promedio demora 30 días, recordemos que el 57,3% de los encuestados, considera que el tiempo que la operadora se toma para tramitar y realizar su pago es inoportuno o totalmente inoportuno.

Sin embargo, se puede deducir que las operadoras durante el tiempo que mantiene el dinero de los socios o accionistas gozan de liquidez por el monto cobrado y no pagado, ante lo cual se propone lo siguiente:

Realizar planificación estratégica a mediano y largo plazo lo que implica un proceso sistemático en la cual la operadora define su dirección futura estableciendo, diseñando objetivos y estrategias para alcanzar la meta, para ello se deberá considerar sus capacidades, así como el entorno y cumplir con las etapas de la planificación como son:

- Diagnostico situacional (análisis interno y externo)
- Definición de la visión, misión y valores
- Formulación de objetivos estratégicos (claros, medibles y alcanzables)
- Diseño de estrategias (definir el camino para alcanzar los objetivos, como lograr los objetivos)
- Implementación (asignar recursos, establecer responsables, diseñar cronogramas y estructuras para ejecutar)
- Evaluación y control (monitoreo permanente de resultados)

Elaborar estrategias de gestión financiera considerando las reformas tributarias los costos variables y su liquidez, se puede considerar los siguientes temas:

- Administración eficiente del capital de trabajo (controlar cuentas por cobrar, renegociar condiciones de pago, planificar y priorizar gastos operativos)
- Provisión fiscal (destinar un valor fijo mensual como provisión para impuestos)
- Optimizar costos operativos (revisión interna periódica para identificar gastos deducibles)

Fijar estrategias de cumplimiento tributario y contable

- Actualización tributaria (implementar programa de actualización tributaria con el SRI)
- Capacitación sobre temas básicos como facturación electrónica, retenciones y deducciones)
- Contar con servicios profesionales especializados en el área contable y tributaria.
- Implementar software contable acorde a la actividad comercial (sector transporte)

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES, BIBLIOGRAFÍA, ANEXOS

5.1. Conclusiones

Con relación al primer objetivo, luego del análisis y revisión de las reformas tributarias inherentes al sector de transporte, se concluye que el SRI actúa dentro de las facultades que la ley de creación del SRI le concede; sin embargo el presente estudio se centró en las resoluciones NAC-DGERCGC17-000000295 de fecha 16 de mayo de 2017, en la que se establece la facturación como puntos de emisión; así como también que en los pagos efectuados por los clientes directamente a los socios de las operadoras se aplicara la retención del 1% de impuesto a la renta, en otro de sus articulados dispone que el socio o accionista al momento de emitir la factura a la operadora esta deberá retener el 0% de impuesto a la renta., debiendo las operadoras en sus declaraciones registrar de manera informativa los valores facturados mediante puntos de emisión establecidos a sus socios, sin que estos sean tomados como ingresos ni gastos para la operadora.

La resolución número NAC-DGERCGC22-00000052, dispone entre otras cosas que el pago que realizan los clientes por los servicios de transporte recibidos se los realice a la operadora y ya no directamente al socio o accionista que presto el servicio, creando de esta manera una especie de intermediación comercial cliente-operadora-socio, ya que obliga a la operadora a facturar al cliente el servicio que presto su socio, en este momento se realiza la primera retención del impuesto a la renta , luego el accionista para cobrar los servicios a la operadora está obligado a facturar, en la cual se realiza la segunda retención del impuesto a la renta por el mismo servicio.

En referencia al segundo objetivo específico, evaluar el impacto de las reformas tributarias en a liquidez de las operadoras y socios de transporte de carga pesada en el cantón Cumandá, analizando los cambios en los ingresos, costos y flujo de efectivo, es decir comparar cuanto se retenía antes de la aplicación de la resolución número NAC-DGERCGC22-00000052 y cuanto se retiene a partir de la vigencia de la misma para este análisis se tomó los datos de compras y ventas de los estados de resultados de los años 2022 y 2023 presentados por las operadoras del cantón Cumandá a la super de compañías; de los cuales se obtuvo que las ventas totales en el 2022 de las diez operadoras domiciliadas en dicho cantón fueron \$ 6,593,514.99 mientras que sus compras llegan a \$ 6,052,039.41 para el año 2023 las ventas totales fueron \$ 9,228,040.31 mientras que sus compras llegaron a \$ 8,326,506.51 solo a partir de diciembre del 2022 se procede a la doble retención de impuesto a la renta al socio de la operadora de carga pesada

de ahí que la retención del año 2022 llega a \$ 5,043.37 mientras que para el año 2023 esta retención alcanza a \$ 83,265.07 siendo 1650.98% mayor que la retención del año 2022; para evaluar a liquidez del accionista en base a valores promedio de facturación y el tiempo promedio que se demora la operadora en cancelar sus facturas, nos remitimos a los resultados de las encuestas de la cual se desprende que el 73.88% siente afectación en su liquidez por la aplicación de la normativa indicada, por otro lado se determinó que el 57.32% considera que el tiempo que la operadora se toma para tramitar y cancelar su pago es inoportuno o totalmente inoportuno, mientras que el 63% de los encuestados indica que su facturación mensual se encuentra entre el rango de \$ 2001 y 4000; en promedio se puede decir que es \$3000 mensuales su ingreso.

Los datos obtenidos fueron trasladados al programa SPSS, utilizando la técnica ANOVA de dos factores o dos vías, en la cual la variable monto promedio de facturación y el tiempo que la operadora se toma para tramitar el pago tienen interacción significativa sobre la variable independiente liquidez del accionista; para determinar la rentabilidad promedio en base a los costos de operación y mantenimiento, retenciones versus sus ingresos; previo a determinar la rentabilidad promedio en el programa SPSS se obtuvo la media, mediana y moda, el monto promedio de facturación mensual, el costo promedio mensual de operación y mantenimiento, así como el valor retenido por impuesto a la renta mensual que realiza la operadora, el resultado es el siguiente; media de facturación mensual \$ 2,337.58; media mensual del costo de operación y mantenimiento \$ 789.81; media del, valor de impuesto a la renta que la operadora retiene \$ 23.76 con estos datos se obtuvo los valores anuales y se realizó }} el cálculo de la rentabilidad promedio en base a los costos de operación y mantenimiento, retenciones versus sus ingresos cuyo resultado indica que la rentabilidad promedio igual al 65%.

La hipótesis para verificarla se aplicó la prueba de chi cuadrado en el programa SPSS; los resultados mostraron que la distribución teórica o datos de observación y los datos esperados en todas las casillas tenían valores por encima de cinco, lo que cumple con uno de los requisitos de la prueba. Por lo tanto, la hipótesis nula es rechazada y la hipótesis alternativa es aceptada.

El análisis de regresión lineal nos demuestra que el coeficiente de correlación de Pearson es de 0.998 lo que demuestra que hay regresión lineal extremadamente fuerte entre las dos variables de análisis ventas (variable dependiente) y retención en la fuente (variable independiente).

Respecto al tercer objetivo; se ha evidenciado que la aplicación de la resolución NAC-DEGERCGC22-0000052 si influye en la liquidez del sector de transporte de carga pesada, por un lado la doble retención de impuesto a la renta que se genera, una al momento que el cliente

cancela a la operadora y otra al momento que la operadora cancela al socio, siendo este último el que asume el valor de dichas retenciones, por otro lado y lo que incide con mayor fuerza e impacta a la liquidez de los transportistas que se dedican al transporte de carga pesada del cantón Cumandá, es el tiempo que se demora la operadora de transporte para efectivizar los pagos a sus socios o accionistas, que en promedio se toma treinta días generando diversas dificultades operacionales, ante lo cual y en cumplimiento de nuestro tercer objetivo específico en el capítulo anterior se propuso acciones tendientes a mitigar el impacto causado, así como también mejorar a eficiencia administrativa de las operadoras.

5.2. Recomendaciones

La emisión de resoluciones efectuadas por el SRI, respecto a reglamentación tributaria, nos lleva a recomendar al sector de transporte de carga pesada del cantón Cumandá que establezca mecanismos de actualización y capacitación tributaria, que permita al personal operativo, administrativo y accionistas permanecer actualizados y cumplir adecuadamente sus obligaciones tributarias.

Considerando que la liquidez es un factor determinante en la operación y prestación de este servicio, se recomienda a la dirigencia de esta rama para que realicen acercamientos con el servicio de rentas internas y se vea la posibilidad de reformar la resolución en cuestión, a fin de que las operadoras vuelvan a aplicar el porcentaje de 0% en la retención en la fuente a sus accionistas tal como lo dispone la resolución número NAC-DGERCGC17-00000295, ya que se ha comprobado que tiene incidencia directa con la liquidez de los transportistas de carga pesada.

Con base al análisis realizado y en vista de que el tiempo que la operadora se toma para cancelar por el servicio prestado al accionista es la mayor causa que provoca la falta de liquidez se recomienda a las operadoras de transporte de carga pesada del cantón Cumandá implementar un reglamento en el cual se establezca plazos, tiempos mínimos y máximos para realizar el pago a sus accionistas; capacitar a sus socios sobre aspectos tributarios a fin de que estén actualizados con respecto a la normativa tributaria vigente relacionada al sector, establecer beneficios de carácter social o ayudas en caso de emergencias a sus socios generando un sentido de pertenencia y confianza, fomentando el compromiso de sus socios con la operadora.

5.3. Bibliografía

- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación*. Episteme.
- Aucapiña, A., & Zambrano, J. (2024). *Las Reformas Tributarias del Impuesto a la Renta y las Recaudaciones, en el Ecuador Periodo 2019-2023*.
file:///D:/Usuario/Downloads/Dialnet-Las Reformas Tributarias Del Impuesto a la Renta y las Recau-9966620.pdf.
- Boletín Analítico del Índice de Actividad Económica* . (2023).
<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IDEAC44.pdf>.
- Gavilánez, V., Chicaiza, M., Gavilánez, E., & Armas, I. (2022). *Las Reformas Tributarias y el Efecto en el Cálculo del Impuesto a la Renta*.
<https://doi.org/10.24133/ris.v10i01.2915>.
- Guerrero, S., Villamarin, J., & Padilla, M. (2020). *Emprendimientos y modelos matemáticos de Transporte y logística en la ciudad de Riobamba*.
<https://cienciadigital.org/revistacienciadigital2/index.php/ConcienciaDigital/article/view/1318>.
- Hansen, D. R., & Mowen, M. (2007). *Administración de costos contabilidad y control*. <https://fullseguridad.net/wp-content/uploads/2016/11/Administracion-de-costos.-Contabilidad-y-control-Hansen-5th.pdf>
- Hernández, R. (2006). *Formulación de la hipótesis*.
<https://idolotec.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/05/sampieri-cap-5.pdf>
- Jaramillo, F., & Balbín, M. (junio de 2017). *Los objetivos macroeconómicos y las reformas tributarias*. EL ÁGORA USB:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=407755355013>
- Lafebre, L., & Moreno, V. (2024). *Análisis del impacto de reformas tributarias en Pymes ecuatorianas: viabilidad, competitividad y desarrollo empresarial*.
<https://remca.umet.edu.ec/index.php/REMCA/article/view/456/451>.

- Lopez, P. (2014). *Población muestra y muestreo*.
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012
- Macías, N., & Rivera, A. (2023). *Gestión financiera y su incidencia en la liquidez de la empresa Action Grown en la ciudad de Guayaquil año 2022*.
[file:///D:/Usuario/Downloads/Dialnet-Gestion Financiera y su Incidencia en la Liquidez de la Empr-9152353%20\(2\).pdf](file:///D:/Usuario/Downloads/Dialnet-Gestion Financiera y su Incidencia en la Liquidez de la Empr-9152353%20(2).pdf)
- Muñoz, J. (2024). *Que es la liquidez y por que es importante para tu negocio*.
<https://agicap.com/es/articulo/liquidez-empresa/#:~:text=Se%20trata%20de%20una%20medida,Cuentas%20por%20cobrar>
- Plua, N. (2019). *Análisis evolutivo de las reformas tributarias en el Ecuador; un estudio del 2010 al 2019*. Dialnet-Analisis Evolutivo de las Reformas Tributarias en el Ecuad-7343687%20(1).pdf.
- Pumajulca, G., Melgarejo, V., & Moreno, R. (2021). *Análisis de la Liquidez en una Empresa de Transporte de Carga Terrestre*.
http://www.scielo.org.bo/pdf/rlces/v6n2/v6n2_a03.pdf.
- Registro oficial Supemento 587. (2021, 29 de noviembre). *Ley Orgánica para el Desarrollo Económico y Sostenibilidad Fiscal*.
<https://www.comunicacion.gob.ec/ley-organica-para-el-desarrollo-economico-y-sostenibilidad-fiscal-tras-la-pandemia-covid-19/>
- Ruiz, M., Arias, I., Ibarra, M., & Sanandrés, L. (2018). *El Sistema Tributario Ecuatoriano y el Presupuesto General del Estado*.
<https://www.eumed.net/rev/oel/2018/12/sistema-tributario-ecuatoriano.html>.
- Sarmiento, C. (2014). *La Cultura Tributaria en Ecuador*.
https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2014/cultura-tributaria.html#google_vignette.
- Servicio de Rentas Internas. (2022). *Resolución No. NAC-DGERCGC22-00000052*. Gaceta Tributaria. <https://www.sri.gob.ec/doc-gaceta-tributaria>

Servicio de Rentas Internas . (2024). *Impuesto a la Renta*.

<https://www.sri.gob.ec/impuesto-renta>

Servicio de Rentas Internas. (2024). *Facturación Electrónica*.

<https://www.sri.gob.ec/facturacion-electronica>

Suplemento del Registro Oficial 463. (2004, 17 de noviembre). *Ley de Régimen Tributario Interno*.

[file:///D:/Usuario/Downloads/Ley_Regimen_Tributario_Interno_20_jun_2023%20\(1\).pdf](file:///D:/Usuario/Downloads/Ley_Regimen_Tributario_Interno_20_jun_2023%20(1).pdf)

Suplemento del Registro Oficial 463. (2024; 17 de noviembre). *Ley de Regimen Tributario Interno* .

file:///D:/Usuario/Downloads/Ley_Regimen_Tributario_Interno_20_jun_2023.pdf

Suplemento del Registro Oficial No. 209. (2010, 8 de junio). *Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno*.

file:///D:/Usuario/Downloads/Reglamento_LRTI_24Nov2023.pdf

Suplemento del Registro Oficial No. 398. (2008, 7 de agosto). *Ley Organica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Tejera, R. (2008). *Incorporando la Estructura Tributaria a la teoría: Analisis de las Reformas Fiscales en aArgentina, Chile y Uruguay (1990-2008)*.

http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-499X2008000100005.

Zambrano, N., & Orellana, C. (2018). *Factores que Influyen en la Calidad del Servicio de Transporte Pesado en Guayaquil*.

<http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v10n5/2218-3620-rus-10-05-224.pdf>.