



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TÍTULO:

PROPUESTA METODOLÓGICA PARA IMPLEMENTACIÓN DE LA
AUDITORIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA A LAS COMPAÑÍAS DE
TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE LA CIUDAD DE MACARÁ.

AUTORA:

Silva López, Glenda Nathaly

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TUTOR:

CPA. Rodríguez Samaniego, José Antonio, MSc.

Guayaquil, Ecuador

12 de septiembre del 2019



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por: Glenda Nathaly, Silva López, como requerimiento parcial para la obtención del Título de: Ingeniera en Contabilidad y Auditoría.

TUTOR

f. _____
CPA. Rodríguez Samaniego, José Antonio, MSc.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
CPA. Vera Salas, Laura Guadalupe, MSc.

Guayaquil, a los 12 días del mes de septiembre del año 2019



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Silva López, Glenda Nathaly

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “Propuesta metodológica para implementación de la Auditoria Administrativa y Financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará”, previo a la obtención del Título de: Ingeniera en Contabilidad y Auditoría, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 12 días del mes de septiembre del año 2019

LA AUTORA

f. _____

Silva López, Glenda Nathaly



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

AUTORIZACIÓN

Yo, Silva López, Glenda Nathaly

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación “Propuesta metodológica para implementación de la Auditoría Administrativa y Financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 12 días del mes de septiembre del año 2019

LA AUTORA

f. _____
Silva López, Glenda Nathaly

REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND interface with the following details:

- Documento:** [TT_Silva_Lopez_Glenda_Nathaly_Final.docx](#) (D54990864)
- Presentado:** 2019-08-23 15:06 (-05:00)
- Presentado por:** José Rodríguez Samaniego (jose.rodriguez03@cu.ucsg.edu.ec)
- Recibido:** jose.rodriguez03.ucsg@analysis.orkund.com
- Mensaje:** [0001] [Mostrar el mensaje completo](#)

The message content states: **0%** de estas 48 páginas, se componen de texto presente en 0 fuentes.

The right sidebar shows a table with columns 'Lista de fuentes' and 'Bloques'. The table has a header row with 'Categoría' and 'Enlace/nombre de archivo'. Below the header, there are sections for 'Fuentes alternativas' and 'Fuentes no usadas', both currently empty.

The bottom toolbar includes icons for navigation and actions, with a notification for '1 Advertencias.' and buttons for 'Reiniciar', 'Exportar', and 'Compartir'.

Link: <https://secure.orkund.com/view/53518155-813413-757055#q1bKLVayio7VUSrOTM/LTMtMTsxLTIWyMggFAA==>

TUTOR

f. _____

CPA. Rodríguez Samaniego, José Antonio, MSc.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, a través de ella a la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, por permitirme formarme en sus aulas; a la carrera de Contaduría Pública e Ingeniería en Contabilidad y Auditoría, con cada uno de sus docentes quienes me impartieron sus conocimientos para poder culminar mis estudios con éxito.

Al CPA José Antonio Rodríguez Samaniego, MSc., por su acertada orientación, amistad y apoyo incondicional en la realización de este trabajo investigativo.

Glenda Nathaly Silva López.

DEDICATORIA

A Dios por iluminarme día a día por brindarme sabiduría e inteligencia para poder culminar esta importante etapa de mi vida, haciendo de mí una persona capaz de poder cumplir a cabalidad los futuros desafíos y retos que se presenten.

A los seres más importantes de mi vida que Dios me regaló y que son mi motor de superación, mis dos hijas Julieth y Luana; y, a mi esposo Irvin por ser el pilar fundamental y el aliento para poder culminar mi meta.

A mis padres por haberme apoyado en los momentos más difíciles de mi vida quienes con sus sabios consejos y sus bendiciones me guiaron por un buen camino y poder salir en adelante.

Glenda Nathaly Silva López.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

CPA. Vera Salas, Laura Guadalupe MSc.
DIRECTORA DE CARRERA

f. _____

Ing. Lucio Ortíz, Jorge, MSc
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

CPA. Barberán Zambrano, Nancy Johanna, Ph.D.
OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CALIFICACIÓN

f. _____

CPA. Rodríguez Samaniego, José Antonio, MSc.

TUTOR

Índice General

Introducción	2
Antecedentes.....	2
Contextualización del Problema	4
Objetivos	7
Objetivo general.	7
Objetivos específicos.....	7
Justificación.....	7
Preguntas de Investigación.....	8
Delimitaciones	8
Limitaciones	9
Capítulo 1: Fundamentación Teórica	10
Modelo COSO.....	11
COSO II ERM.	13
Marco Conceptual.....	20
Auditoría.....	20
Auditoría externa.	21
Auditoría interna.....	21
Marco Referencial.....	24
Diagnóstico del sector.....	24
Caracterización del sector transporte en la ciudad de Macará	27
Marco Legal.....	36
Constitución Política de la República del Ecuador	37
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su	
Reglamento.	42
Capítulo 2: Metodología de la Investigación	46
Diseño de la investigación.....	46
Investigación retrospectiva.....	46
Investigación transversal.....	47
Población.....	49
Diseño de Entrevista	49
Diseño de Encuesta	50

Capítulo 3: Resultados de la Investigación	51
Desarrollo de Entrevistas	51
Análisis de Entrevistas	54
Resultados de las Encuestas	56
Capítulo 4: Propuesta	65
Proceso de la Auditoría	65
1. Planificación de la auditoría	65
a) Conocimiento Preliminar	65
b) Planificación de la auditoría	67
2. Ejecución de la auditoría	68
a) Obtención de Evidencias	68
b) Indicadores de Gestión	69
c) Criterios de auditoría	69
d) Papeles de Trabajo	70
3. Comunicación de Resultados.....	71
a) Informe de los hallazgos de auditoría	71
4. Seguimiento	74
CONCLUSIONES	76
RECOMENDACIONES	77
Bibliografía	78

Lista de Tablas

Tabla 1 Cuadro de aplicación de la vida útil total de vehículos.....	33
Tabla 2 Cuadro de aplicación de la vida útil total de vehículos.....	49
Tabla 3. Resultados de encuesta - Antigüedad de trabajadores.....	56
Tabla 4. Resultados de encuesta – Objetivos Organizacionales.....	57
Tabla 5. Resultados de encuesta – Manual de Funciones.....	58
Tabla 6. Resultados de encuesta – Conocimiento de Responsabilidades	59
Tabla 7. Resultados de encuesta – Compatibilidad de funciones.....	60
Tabla 8. Resultados de encuesta – Programa de capacitaciones.....	61
Tabla 9. Resultados de encuesta – Evaluación de eficiencia y eficacia.....	62
Tabla 10. Resultados de encuesta – Control de actividades.....	63
Tabla 11. Resultados de encuesta – Resistencia al cambio.....	64

Lista de Figuras

<i>Figura 1. Componentes que definen al proceso de auditoría interna.....</i>	<i>25</i>
<i>Figura 2. Oferta y utilización de bienes y servicios del PIB.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 3. Constitución del VAB por industria a la variación trimestral</i>	<i>27</i>
<i>Figura 4. Registro de Sociedades Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.....</i>	<i>29</i>
<i>Figura 5. Registro de Sociedades Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros</i>	<i>30</i>
<i>Figura 6. Pesos y dimensiones del transporte de carga pesada</i>	<i>35</i>
<i>Figura 7. Certificado de Operación Especial por Dimensiones</i>	<i>36</i>
<i>Figura 8. Resultados de encuesta - Antigüedad de trabajadores.....</i>	<i>56</i>
<i>Figura 9. Resultados de encuesta – Objetivos Organizacionales.....</i>	<i>57</i>
<i>Figura 10. Resultados de encuesta – Manual de Funciones.....</i>	<i>58</i>
<i>Figura 11. Resultados de encuesta – Conocimiento de Responsabilidades</i>	<i>59</i>
<i>Figura 12. Resultados de encuesta – Compatibilidad de funciones</i>	<i>60</i>
<i>Figura 13. Resultados de encuesta – Programa de capacitaciones.....</i>	<i>61</i>
<i>Figura 14. Resultados de encuesta – Evaluación de eficiencia y eficacia.....</i>	<i>62</i>
<i>Figura 15. Resultados de encuesta – Control de actividades.....</i>	<i>63</i>
<i>Figura 16. Resultados de encuesta – Resistencia al cambio.....</i>	<i>64</i>

Resumen

En el presente estudio se ha diseñado la propuesta metodológica para implementación de la auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, mediante una investigación observacional, investigación retrospectiva, investigación transversal, de tipo investigación exploratoria y descriptiva; además, se necesitó la utilización de fuentes primarias como la entrevista dirigida a los dos representantes legales de las compañías de transporte pesado, es decir a los gerentes; y, las encuestas dirigidas a colaboradores o empleados de las organizaciones objeto de estudio. Los resultados de la investigación permitieron diagnosticar la situación administrativa y financiera de las compañías, existiendo la necesidad de la implementación de la auditoría, presentándose carencias y observaciones como que no disponen de un organigrama funcional, de un manual de funciones, de un plan o programa de auditoría, determinando que las actividades y procesos no son totalmente efectivos y eficaces.

Con estos antecedentes, se recomienda se implemente la presente propuesta metodológica de auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte pesado de la ciudad de Macará y potenciar los factores positivos que se originarán al ejecutarla.

Palabras Claves: Auditoría Administrativa, Auditoría Financiera, Control Interno, Carga Pesada, Transporte.

Abstract

In the present study, the methodological proposal for the implementation of the administrative and financial audit of the heavy cargo transport companies of the city of Macará has been designed, through an observational investigation, retrospective investigation, transversal research, of an exploratory and descriptive research type, In addition, primary sources were needed; the first ones with the application of interviews directed to the two legal representatives of the companies, that is to say to the managers, and, the surveys directed to collaborators or employees of the organizations object of study. The results of the investigation allowed to diagnose the administrative and financial situation of the companies, there being a need for the implementation of the audit, presenting deficiencies and observations as they do not have a functional organization chart, a manual of functions, a plan or program audit, determining that activities and processes are not fully effective and effective.

With this background, it is recommended that this methodological proposal of administrative and financial audit be implemented to heavy transport companies in the city of Macará and enhance the positive factors that will arise when it is executed.

Keywords: Administrative Audit, Financial Audit, Internal Control, Heavy Load, Transportation.

Introducción

Antecedentes

El desarrollo del presente estudio analiza los distintos factores que determinan la propuesta metodológica de implementación para efectuar una auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

Dentro de la última revisión del informe sobre Clasificación Industrial Uniforme - CIU (2009), se denominó al transporte terrestre y almacenamiento como el conjunto de las actividades de transporte de pasajeros o de carga, regular o no regular, por ferrocarril, por carretera, por vía acuática y por vía aérea, y de transporte de carga por tuberías, así como actividades conexas como servicios de terminal y de estacionamiento, de manipulación y almacenamiento de la carga, etcétera. Abarca también a las actividades de alquiler de equipo de transporte con conductor u operador. Se incluyen también las actividades postales y de mensajería.

De acuerdo a la Revista Estudios Sectoriales Panorama del Sector Servicios 2013-2017 publicado por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros menciona que:

El sector servicios promueve el crecimiento económico de un país a través de la generación de ingresos y utilidades en una economía. También es importante considerar el comercio de los servicios, que tiene un país como determinante de crecimiento. Los servicios participan en la cadena de valor global de los distintos sectores económicos, ya sea para consumo final o como insumos de producción.

Según el Banco Mundial (2018), el sector servicios en el 2017 en el Ecuador presentó un incremento anual del 5% en el Valor Agregado Bruto (VAB) respecto al año anterior, y contribuye en un 52% al Producto Interno Bruto. Así mismo, el Banco Central del Ecuador (BCE) (2018), menciona que ciertos sectores de servicios presentaron un mayor crecimiento en el Valor Agregado Bruto (VAB) anual a septiembre del 2018 respecto al segundo trimestre del año anterior; servicios de electricidad y agua, presentaron una variación del 6.5%, los servicios de enseñanza y servicio Sociales y de Salud un 5.7%, alojamiento y servicios de comida 3.6%, comercio 3.3% y servicios financieros un 10,9%.

Los ingresos por servicios prestados obtenidos por el sector servicio de transporte para los años 2013 y 2014, el ingreso promedio fue de 4,667 millones de dólares, seguido en el año 2015 por un ingreso de 4,699 millones de dólares, mismo que representó a la cifra máxima obtenida por el sector durante dicho período comprendido. Para los años 2016 y 2017, el sector transporte tuvo un promedio de ingreso por servicios prestados de 4,095 millones de USD representando el 36.9% del ingreso global obtenido. En cuanto a la utilidad reportada, la tasa de crecimiento se mantuvo negativa de manera constante, a excepción del año 2017, en el que se observó una evolución del 56.8% con respecto a la utilidad del período anterior.

De acuerdo a la segmentación por tamaño de las empresas, en el subsector de transporte, las grandes empresas obtuvieron un total de ingreso por servicios prestados de 3,101 millones de dólares, su utilidad fue de 485 millones de dólares, en el año 2014 su ingreso por servicios prestados fue de 3,023 millones de dólares y la utilidad fue de 212 millones de dólares, para ese mismo año la tasa de crecimiento a relación de ingreso fue negativa, correspondiente a 2.5%. Para el año 2015 y 2016, el promedio de ingreso por servicios prestados fue de 2,689 millones de dólares presentando una tasa de crecimiento negativa de 21.6%, el promedio de utilidad fue de 83 millones de dólares junto con una tasa de crecimiento negativa de 37%. En el año 2017, el ingreso por servicios prestados fue de 2,335 millones de USD, y la utilidad de este año fue de 98 millones de dólares.

Por su parte, las medianas empresas en el año 2013 presentaron un ingreso de 948 millones de dólares, junto con una utilidad de 25 millones de dólares. Para el año 2014, presenta un ingreso por servicios prestados de 988 millones de dólares siendo este el mayor dentro del período, su utilidad correspondiente fue de 41 millones de dólares. Para los años 2015 y 2016, el ingreso por servicios prestados fue de 963 millones de dólares y una utilidad promedio de 21 millones de dólares. Para el año 2017, el ingreso por servicios prestados fue de 977 millones de dólares y una utilidad de 28 millones de dólares.

En cuanto a la proporción representada por las pequeñas empresas, para los años 2013 y 2014 el promedio de ingreso por servicios prestados fue de 580 millones de dólares y una utilidad promedio de 14 millones de dólares. Para los años 2015 y 2016, esta proporción presentó un ingreso por servicios prestados promedio de 632

millones de dólares junto con una utilidad promedio de 8 millones de dólares. Finalmente, para el año 2017 las empresas pequeñas presentaron un ingreso de 758 millones de dólares, siendo este el mayor para su clasificación junto con una utilidad de 20 millones de dólares que también representó el mayor valor del período. Por otro lado, correspondiente a las microempresas, el promedio de ingreso por servicios prestados para los años 2013, 2014, 2015 y 2016 fue de 66 millones de dólares, acompañado de una utilidad promedio negativa de 2 millones de dólares. Bajo la clasificación por segmento de tamaño, el año que presentó mayor ingreso por servicios prestados fue el año 2015, con una cifra de 4,699 millones de dólares, mientras que el año que presentó mayor utilidad fue el 2014, con una cifra de 264 millones de dólares. El porcentaje de participación del total de ingresos generados en el sector empresarial formal de las actividades de transporte dentro de las quince ciudades con mayores niveles de ingresos, ordenadas de acuerdo a su participación en el año 2017. en promedio, el sector de transporte representa el 68.8% de los ingresos en Puerto Ayora, el 27.5% en Puerto Francisco De Orellana, 28.9% en Tulcán y el 8,01% en Loja respectivamente. (Superintendencia de Compañías, 2018).

El aporte que brinda el mercado de transporte de carga pesada de la provincia de Loja se centraliza en la ciudad de Loja donde se agremian 12 compañías que se dedican a esta actividad y su participación en el mercado está determinada por la calidad, el precio y el servicio que ofrece a las empresas generadoras de carga, siendo un mercado muy atractivo para explotar. Bajo estas consideraciones, la ciudad de Macará cuenta con tres compañías de transporte de carga terrestre, dos de las cuales están constituidas jurídicamente y adscritas a la Superintendencia de Compañías, Seguros y Valores como son la Compañía de Transporte Pesado Reina del Cisne RECIMATRANS CIA. LTDA y Compañía de Transporte Pesado Luzuriaga Vargas LUZVAR CIA. LTDA; y, una que se encuentra en proceso de constitución como es la Compañía de Transporte Pesado Rutas del Sur RUTSURSA. S.A. respectivamente.

Contextualización del Problema

En Ecuador, a medida que la producción nacional se incrementa, la demanda de servicios de logística y transporte se intensifica, es por ello que ambos sectores son indispensables para el buen desarrollo de las cadenas productivas.

Si hablamos de transporte de carga pesada, éste se ha constituido en el aliado estratégico del sector productivo, comercial y de servicios, al ser la columna vertebral de toda la cadena logística que genera desarrollo y competitividad en las organizaciones. Sin embargo, para llegar al destino final, los distribuidores de carga enfrentan retos importantes: el abastecimiento de materias primas e insumos, la distribución de productos, las entregas a tiempo y la seguridad en la movilización de mercancías. Todos ellos constituyen factores de éxito para las compañías de transporte, porque de esta manera, aportan efectivamente al buen desempeño de los demás sectores productivos a los que está integrado.

La red de carreteras es fundamental en la infraestructura de transporte, además, es la más usada globalmente, ya que se constituye en el tramo de mayor significación porque prácticamente todo transporte utiliza la modalidad terrestre, al menos como complemento. Según Fenatrape, Ecuador cuenta con 4.432 empresas de transporte de este tipo, el 70% se creó en los últimos seis años. Sin embargo, se señala que, del total de empresas, 1588 no declaran ingresos al Servicio de Rentas Internas, lo cual afecta al sector e incrementa la informalidad. En cuanto a empleo, acorde a cifras del Banco Central del Ecuador, el transporte emplea de forma directa al 6% de la población en edad de trabajar, lo cual representa alrededor de 450 mil personas a nivel nacional. Adicionalmente hay que sumar los trabajos indirectos de los concesionarios de vehículos, importadores de repuestos, estibadores, monta cargas, proveedores de llantas y aceites, equipos de seguridad y empresas de servicios complementarios como alojamientos, restaurantes y seguros de equipos y carga. Acorde al informe de Pro Ecuador, la red de carreteras en el país se mantiene como rubro prioritario para el Gobierno, en la actualidad cuenta con una extensión de 9.998 km pavimentados. La entidad afirma que el tránsito fronterizo con países vecinos al norte y sur del país se realiza vía carretera. El mercado nacional cuenta con una amplia gama de camiones de carga con tecnología de punta que satisfacen las necesidades del sector tanto por capacidad como en seguridad.

Dentro de este contexto, el transporte de carga pesada terrestre de la ciudad de Macará, tiene como propósito principal brindar servicios de transportación de carga en las diferentes rutas que mantienen a nivel provincial y nacional, transportando todo tipo de carga con el fin de colaborar en el proceso de comercialización para que los

productos puedan llegar hasta su distribuidor y ser adquiridos por el consumidor final, administrando recursos de tipo técnico, financiero y humano para la prestación del servicio, contando no solo con el mejor capital humano, sino con la tecnología y seguridad para la prestación del mejor servicio en este campo y sustentadas en un modelo constructivo diseñado en la necesidad que existe en la población bajo lineamientos de la Agencia Nacional de Transito (ANT) a través de reformas otorgadas a las diferentes Compañías que ofertan el servicio de transportación.

Siendo el transporte, un elemento primordial para el mejor desenvolvimiento de nuestra economía, pero a la vez, sin mayores controles de su desempeño organizacional, contables – administrativos, manejándose en gran parte de su existencia de manera informal contribuye a que una de las principales causas de conflicto en este tipo de negocio como el Transporte de Carga Pesada, obedezca a la falta de conocimientos actualizados de los Contadores y el mantenimiento de su cultura antigua sin mayores opciones de aprendizaje y aplicación de las normas actuales vigentes y que otorguen un mejor resultado y mayor productividad, basado en un desarrollo contable financiero. Dentro de este contexto el papel que desempeña el auditor interno en una empresa es relevante por cuanto proporciona las herramientas para examinar y evaluar sus actividades, así como el sistema de control interno, con la finalidad de garantizar la integridad de su patrimonio, la veracidad de la información y la eficacia de los sistemas de gestión operativos y financieros.

Según Tapia, C. Rueda. R. & Silva. R, la auditoría es un examen sistemático de los estados financieros, registros y operaciones para averiguar si están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, con las políticas establecidas por la dirección y con cualquier otro tipo de exigencias legales adoptadas. (2017)

A través de la presente investigación se pretende establecer una propuesta metodológica orientada a identificar los factores que influyen en la eficacia de la auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, toda vez que se busca ofrecer un servicio de transporte de carga de primer nivel, con garantía, seguridad y confianza, cumpliendo los tiempos de entrega y verificando si los controles internos y procesos de gestión de riesgos son eficientes o si se sugieren las mejoras administrativo-contables que proceden.

Objetivos

Objetivo general.

Proponer una metodología para implementación de la Auditoría Administrativa y Financiera a las Compañías de Transporte de Carga Pesada de la Ciudad de Macará.

Objetivos específicos.

- Diagnosticar la situación administrativa y financiera actual que permita identificar los problemas que existen en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.
- Elaborar el proceso de auditoría administrativa en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.
- Elaborar el proceso de auditoría financiera en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.
- Determinar los factores positivos de la implementación de la Auditoría Administrativa y Financiera.

Justificación

El transporte en cualquier país, constituye un gran aporte a la economía interna al posibilitar el intercambio comercial entre las diferentes regiones, ciudades y pueblos.

En Ecuador el constante desarrollo económico, representa una actividad estratégica para el crecimiento, pues la reducida extensión geográfica permite que las mercancías se trasladen desde sus centros de producción o importación a los de distribución y consumo en relativamente poco tiempo.

Así el transporte en la ciudad de Macará, ayuda a diversificar y especializar la economía local, por cuanto al ser este sector un lugar estratégico para el comercio debido a su ubicación y facilidades de acceso por encontrarse en zona fronteriza con el vecino país del Perú; razón por la cual debe buscarse el mejor y profundo tratamiento en toda el área transportista y de esa manera obtener un servicio eficiente y eficaz de excelentes resultados, con las debidas seguridades y garantías en la entrega de la carga en óptimo estado y en el tiempo establecido.

No obstante, de acuerdo a la información recopilada de las personas que operan en el sector transportista y de sus opiniones, el tratamiento superficial a nivel contable – administrativo se ha venido desarrollando por la falta de formalidad en el medio,

desconocimiento de la normativa legal y la falta de recursos económicos y voluntad para asociarse buscando obtener el crecimiento de la economía y que el sector del transporte tenga mayores oportunidades a nivel empresarial, permitiendo una mejor calidad de vida de los mismos y contribuyendo a que los procesos contables administrativos sean aplicados de acuerdo a normativas legales vigentes de nuestro país, así como de las normas internacionales de aplicación mundial.

De esta manera dicha propuesta metodológica proporciona un aporte social a las compañías de transporte; además, de proveer los medios de información para la correcta implementación de la auditoría administrativa y financiera, mejorando sustentablemente el tratamiento contable – financiero de las empresas de transporte de carga de la localidad macareña.

Por consiguiente, la presente investigación constituye una contribución académica debido a que genera nuevos conocimientos, mejoras y modelos para aplicar de manera idónea el proceso de auditoría interna, considerándose como guía para el sector económico analizado; y, a su vez contribuir como conocimiento adicional para los futuros estudiantes de la carrera.

Preguntas de Investigación

¿Cuáles son las instituciones del estado que tienen injerencia en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará?

¿Cuál es el proceso de auditoría administrativa implementada en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará?

¿Cuál es el proceso de auditoría financiera implementada en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará?

¿Qué importancia reviste la implementación de la auditoría administrativa y financiera por parte de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará?

Delimitaciones

La presente investigación se efectuará en la ciudad de Macará enfocada al sector H492301 que agrupa a todas las actividades de transporte de carga por carretera incluido en camionetas de: troncos, ganado, transporte refrigerado, carga pesada, carga a granel, incluido el transporte en camiones cisterna, automóviles, desperdicios y

materiales de desecho, sin recogida ni eliminación; tal como consta en el catálogo de la clasificación CIIU revisión 4.

Limitaciones

La condición limitante del presente estudio se centraliza en la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) misma que de acuerdo a los datos obtenidos del último censo económico 2010, no especifica el número de compañías de transporte de carga existentes en la ciudad de Macará; sino que a través de su portal web se permite acceder a una plataforma denominada visualizador de estadísticas productivas, la cual contiene información de empresas registradas en el Ecuador durante los años 2012 - 2016 con temas referentes al número de empresas por tamaño, ventas generadas y plazas de empleo.

Otro condicionante se presenta en el portal de la Superintendencia de Compañías donde para poder acceder a la información se requiere de datos específicos como Registro Único de Contribuyentes, Razón Social o Número de Expediente respectivamente.

Por otra parte, no se cuenta con información recopilada de trabajos investigativos orientados al tema de propuesta metodológica de implementación de auditoría administrativa y financiera en el área transportista.

Capítulo 1: Fundamentación Teórica

Marco Teórico

Teoría de control interno de Holmes (1987).

Nos dice que el control interno es una función de la gerencia que tiene por objetivo salvaguardar y preservar los bienes de la empresa, evitar desembolsos indebidos y ofrecer la seguridad de que no se contraerán obligaciones sin autorización. El control interno proporciona a la administración la seguridad que los informes contables en los que se basan sus decisiones son dignos de crédito en beneficio de la entidad.

Considero que el autor se refiere a una de las etapas más importantes del proceso administrativo como son: la planeación, la organización, dirección y control; donde el control evalúa las etapas anteriores para corregir errores, basada en la retroalimentación de procesos, con el objetivo de precautelar los activos de la empresa u organización social, mitigando sus debilidades, amenazas, y proyectando e impulsando sus fortalezas y oportunidades. En fin, el control interno se constituye en una herramienta de información que les permite a los directivos tomar decisiones acertadas a favor de la productividad de la empresa.

Teoría Frederick Winston Taylor (1856-1915)

Este autor introdujo la separación o etapas del proceso administrativo e hizo un aporte sobre definiciones como: administración y la organización, la planeación y la operación, la organización funcional, el uso de estándares en la etapa de control y la utilización de incentivos en el trabajo.

Esta teoría se origina en el siglo XVIII, siendo revolucionaria en su tiempo, introduce nuevos conceptos, implementa incentivos al elemento humano en función de desempeño e inicia una fase de control basada en estándares de calidad, estos se fundamentaban en promedio de metas o logros de los trabajadores, lo que permite identificar la planeación, la organización, la dirección y el control.

El movimiento de la administración científica dio un gran impulso con estas teorías donde el recurso humano recibe una visualización de su importancia y se destaca su rol protagónico en el desarrollo industrial.

Teorías de Control Interno según Koontz y O'Donnell.

Considero que la teoría de control interno que presentan estos autores se basa en la necesidad de detectar amenazas y debilidades dentro de la organización, con el objetivo de neutralizarlas, mitigándolas o eliminándolas; además, su importancia radica en registrar medidas cuantificables, conociendo que todo lo que se cuantifica es susceptible de mejoramiento, lo que nos permite ahorrar recursos financieros, recursos humanos, recursos materiales y otros, convirtiéndose en una organización con ingresos, sostenible en el tiempo y en el espacio.

Modelo COSO

Considerada una Organización Voluntaria, cuyas siglas en inglés son “COMMITTEE DE SPONSORING ORGANIZATIONS” perteneciente al campo privado cuyo fin es propender a la máxima eficiencia en la información administrativa contable, basada en la responsabilidad social de la empresa, control interno eficaz y estructura corporativa. Esta organización se constituyó en 1985 y está conformada por los cinco mayores grupos de profesionales de los Estados Unidos.

Esta Organización en 1992 presentó el framework (Marco Integral de Control Interno) cuya característica principal es ser una guía al momento de elaborar estrategias válidas para una buena administración de riesgos.

Definición del informe COSO.

Como se menciona en el Resumen Ejecutivo Control Interno-Marco Integrado COSO se puede conceptualizar al control interno como:

El proceso ejecutado por la dirección de la organización, diseñado con el propósito de brindar un grado de seguridad en la consecución de los objetivos propuestos relacionados con las operaciones, información y cumplimiento. (Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission, 2013)

Se puede decir que el informe COSO es aquel procedimiento que ayuda a la evaluación del control interno, mejorando la función de auditoría y logrando importantes objetivos para mejorar y mantener su rendimiento organizacional.

El diseño y la implementación de un sistema de control efectivo coadyuva a que la institución cuente con un método para identificar y analizar los riesgos, desarrollar criterios adecuados a dichos riesgos y contar con un enfoque de medidas de prevención de fraudes.

Objetivos del informe COSO.

Con base al Marco Integrado COSO (2013) se puede establecer tres grupos de objetivos que facilitan a las empresas desarrollarse dentro de un sistema de control interno dinámico:

- **Objetivos operativos:** Estos se basan en la efectividad y eficiencia de las operaciones de la organización, considerando sus objetivos de beneficio operativo y financiero y la garantía de los activos frente a posibles fraudes ocasionados.
- **Objetivos de información:** Ponen énfasis en la información financiera y no financiera sea interna y externa y pueden enmarcar criterios de confiabilidad, oportunidad, transparencia u opiniones de las directrices de la organización.
- **Objetivos de cumplimiento:** Se centralizan en el cumplimiento de las disposiciones emanadas por la administración de la empresa. (COSO, 2013)

Componentes del Control Interno del COSO

De acuerdo al modelo COSO (2013) el control interno engloba cinco componentes o elementos que se describen a continuación:

Entorno de control

Integra un conjunto de normas, procesos y estructuras que constituyen el marco o referencia sobre el cual se ejecuta el sistema de control interno de la organización. Los directivos de la empresa son quienes marcan las directrices sobre la aplicación del control interno y fijan los estándares de medición dentro de todos los niveles organizacionales de control, incluyendo la integridad y los valores éticos institucionales; indicadores que permiten a la administración establecer los lineamientos enfocados a la consecución de los objetivos empresariales.

Evaluación de riesgos

Toda organización se encuentra influenciada por factores internos y externos que posibilitan eventos de riesgo que afectan negativamente el logro de los objetivos. La administración debe definir los objetivos operativos, de información y de cumplimiento, con autosuficiencia y detalle para posibilitar la detección y análisis de los riesgos prioritarios potenciales en dichos objetivos considerando el impacto que puedan tener en el entorno externo y dentro de su propio modelo de negocio, y que

puedan provocar que el control interno no resulte efectivo.

Actividades de control

Se refiere al grupo de actividades de control basadas en las normas, manuales y políticas fijadas por la institución para brindar la seguridad que las decisiones adoptadas tengan un impacto potencial positivo respecto de los objetivos trazados, facilitando que la empresa obtenga la información necesaria dentro de las áreas funcionales y con ello tomar acciones correctivas tendientes al logro de la eficiencia y eficacia.

Información y comunicación

Para que la organización puede desarrollar un control interno idóneo y alcanzar el logro de los objetivos se debe contar con información relevante y de calidad, tanto de fuentes internas como externas, que permita aportar a los componentes del control interno. La comunicación interna permite que la información circule a todos los niveles de la entidad, haciendo posible que el recurso humano pueda recibir de la administración un mensaje claro respecto de las responsabilidades de control logrando con ello que los mismos sean efectivos y mitiguen los riesgos a los que está expuesta.

Actividades de supervisión

Por medio de las evaluaciones es posible establecer si los componentes del control interno marchan efectivamente. A través de las evaluaciones permanentes, que integran los procesos operativos en todos los niveles organizacionales, se provee información oportuna a la gerencia estableciéndose los criterios reconocidos en los objetivos trazados y de ser el caso tomando las acciones correctivas necesarias para alcanzar la productividad de la misma.

COSO II ERM.

Consiste en la publicación de un nuevo documento conocido “Enterprise Risk Management (ERM)-Integrated Framework” y en la actualidad se conoce con el nombre de COSO II o COSO ERM, este proyecto estuvo gerenciado por Price Waterhouse Coopers, además contó con el contingente de las cinco asociaciones patrocinantes de la organización.

Es necesario precisar que hasta ese momento existía mucha literatura, enfoques con respecto a la gestión de riesgos, pero no un enfoque claro delimitado y fue solo hasta

la emisión de este documento que se llenó las expectativas de este tema, convirtiéndose en una guía completa para la gestión de riesgos.

La meta principal del Framework consiste en coadyuvar a los administradores, directivos, directores de las organizaciones y funcionarios ya se trate de entidades públicas o privadas, a gerenciar los procesos eficientemente y obtener del elemento humano un aporte eficaz y alcanzar la realización de los objetivos de la organización. La ayuda se concentra en identificar, determinar e integrar los diferentes enfoques en una estructura conformada por todas sus partes, determinación de conceptos y palabras claves.

Riesgos y Oportunidades

Una organización o empresa está regulada por normas técnicas y se desarrolla en un ambiente interno como externo, donde encontramos fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, estas a su vez se estructuran de recursos humanos, materiales, financieros, tecnológicos; estas fuerzan crean incertidumbre que son eventos que desconocemos su desenlace, mismos que pueden ser un riesgo o una oportunidad. El riesgo y la oportunidad generan impacto, este puede ser positivo o negativo, de allí la relevancia de desarrollar ante este escenario la productividad de la empresa.

Beneficios de la Gestión de Riesgos

Toda administración o gerenciación se desarrolla en un ambiente que lamentablemente no se encuentra excluido de riesgos, esto debido a la existencia de muchos factores internos y externos que su naturaleza es cambiante, lo que significa que no existe un ambiente sin riesgo, pero si es posible crear una administración basada en el principio de flexibilidad, donde la gerencia se adapta a estos ambientes de riesgo con eficiencia y eficacia.

El autor menciona: la gestión de riesgos corporativos tiene sus características propias.

- Determina el riesgo sostenible y la estrategia
- Toma de decisiones en respuesta a los riesgos
- Minimiza las acciones de los riesgos y las posibilidades de operación.
- Conoce y establece la pluralidad de riesgos organizacionales
- Entrega soluciones totales a riesgos diferentes

- Establece y desarrolla las oportunidades
- Establece y determina el recurso financiero a utilizarse

Gestión de Riesgos Corporativos

Proceso administrativo basado en la planeación, organización y dirección, el cual finaliza con el control, donde converge todo el recurso humano de la empresa, consejo de administración, direcciones, jefaturas y todo el personal, se definen estrategias para toda la organización y se implementan para visualizar situaciones que, en la organización, gestionando sus riesgos dentro de parámetros aceptables lo que permite dar seguridad y alcanzar los objetivos.

Objetivos de las Organizaciones

En la actualidad para que una organización o empresa tenga presencia en el tiempo y en el mundo empresarial, es necesario registrar y elaborar una imagen corporativa la misma que está constituida por una misión, visión, responsabilidad social y otros; y es aquí donde la dirección registra los objetivos y diseña como cumplirlos a través de sus estrategias de una forma total y medible, que luego se cumplan. Los objetivos organizacionales pertenecen a cuatro categorías están son: estratégicas, operacionales, informacionales y de cumplimiento.

Componentes de la Gestión de Riesgos

De acuerdo a la estructura manifestada en el informe COSO, está conformado por 8 elementos, considerada una herramienta de control dentro de las organizaciones tanto públicas como privadas, por lo tanto, la auditoría interna se constituye en una parte de la etapa de control. Estos componentes son los enunciados por el autor:

- Ambiente interno de control: Lo constituyen la imagen corporativa estructurada por su visión, misión, responsabilidad social, valores corporativos y filosofía empresarial, donde se define como afrontar los riesgos y actividades de control.
- Establecimiento de Objetivos: Es necesario definir objetivos claros, medibles, cuantificables, donde se determinen estrategias, procesos operacionales, procesos de información y de cumplimiento, porque únicamente lo que es medible es susceptible de mejoramiento.

- **Identificación de eventos:** Toda actividad productiva, organizacional, empresarial, se desarrolla en un ambiente fluctuante y cambiante donde se presentan riesgos debido a que convergen factores internos y externos, recursos humanos, financieros, materiales, tecnológicos, etc.
- **Evaluación de riesgos:** La toma de decisiones dentro de una organización ya se trate de pública como privada, se realiza en función de la información propiciada por el nivel directivo, ejecutivo, gerencial, apoyo y operativo lo que nos permite determinar y evaluar los riesgos y conocer el grado de impacto empresarial.
- **Respuesta al riesgo:** El grupo corporativo debe dar respuesta al riesgo, esta contestación puede ser prevenir, admitir, mitigar o dividirlos, implementando unas estrategias fiscalizadas al riesgo aceptado.
- **Actividades de control:** Es el conjunto de procesos y políticas implementadas que aseguren las reacciones o respuestas a los riesgos y que estos se establezcan eficientemente.
- **Información y comunicación:** La toma de decisiones dentro de una empresa se realiza en función de información veraz y oportuna y su comunicación es de vital importancia, esta debe darse en todas las direcciones y por todos los niveles.
- **Supervisión:** Consiste en la retroalimentación de todos los procesos antes enunciados, es decir la supervisión de las actividades donde se aplica mejoramiento continuo de procesos a través de etapas como la dirección y evaluación permanente.

Medidas para Lograr un buen Control Interno

La responsabilidad de determinar e implementar un buen control interno dentro de una organización, basados en procesos ejecutados, recae en el consejo directivo o junta de administración, por su grupo corporativo de alto nivel (gerencial) y finalmente el personal corporativo, estas medidas de control deben asegurar conseguir en la empresa tres objetivos categóricos como son:

- Los procesos operativos deben demostrar ser eficientes y el elemento humano eficaz.
- La información financiera debe ser veraz y oportuna
- La organización debe tener responsabilidad social, es decir, cumplir leyes, reglamentos, normas para con las personas y sus integrantes.

Administración y responsabilidades relacionadas al control interno

El Marco de COSO prioriza que la etapa del control interno será responsabilidad del recurso humano que converge en el tema. Es decir, las personas que poseen autoridad y responsabilidad, sin límites para sus decisiones, siendo estas: el consejo de administración concomitantemente con la gerencia, cuya función principal será analizar la situación del control interno e implementar la correcta vigilancia. Los consejos de alto nivel recibirán información de todos los niveles a través de las diferentes líneas también conocidas como líneas de reporte, en función de los riesgos que determinarán los logros de los objetivos; además, de identificar las debilidades para mitigarlas y las oportunidades para explotarlas, con la ayuda de auditores internos como externos para su asesoramiento.

Modelo COCO.

El informe COCO fue publicado por el Instituto Canadiense de Contadores Autorizados en 1995, con el objetivo de simplificar los conceptos y lenguaje para hacer posible una discusión del alcance total del control en cualquier nivel de la organización.

El modelo COCO define el control interno de una forma idéntica al modelo coso, la diferencia se encuentra en que el modelo COCO proporciona un marco de referencia a través de 20 criterios agrupados en 4 componentes, que el personal en toda la organización puede usar para diseñar, desarrollar, modificar o evaluar el control. Estos 20 criterios conforman un ciclo lógico de acciones a ejecutar para asegurar el cumplimiento de los objetivos de una organización, también conocido como ciclo de entendimiento básico del control.

Considera el investigador Gaitán como hacen referencia Triana y Torres (2017), este modelo registra las siguientes particularidades:

Este modelo de control interno está compuesto por dos ejes, en el uno se presentan los recursos transversales de la entidad, estos son: los recursos humanos, informáticos, procesos, estructurales, que son los elementos con los que se cumplen los objetivos como son: la calidad total en el servicio al cliente, la rentabilidad económica de la empresa, la cancelación de obligaciones y lo que la información financiera sea veraz y oportuna. (Triana & Torres, 2017)

Criterios de enfoque COCO.

El enfoque COCO está estructurado en función de criterios, en la actualidad se establecen veinte, constituido por cuatro subsistemas como son:

- Propósito y compromiso
- Aptitud
- Evaluación
- Aprendizaje

Este sistema también conocido como Ciclo de Entendimiento Básico de Control. A su vez cada subsistema se encuentra estructurado de la siguiente manera:

Propósito y Compromiso: En lo referente a propósito y compromiso los criterios que agrupan este subsistema están en relación a:

- La imagen corporativa constituida por misión, visión, objetivos, los cuales tienen que ser comunicado.
- Determinar los riesgos internos y externos que influyan a conquistar los objetivos.
- Comunicación oportuna y eficaz de las políticas
- Implementación de una planificación que logren los objetivos
- Las metas deben ser cuantificables, medibles, para evaluar su desarrollo y cumplimiento.

Compromiso: Basado en el compromiso tenemos:

- Los valores éticos, de responsabilidad social, la imagen corporativa debe ser incluida y comunicada.
- El accionar del recurso humano debe estar basado en políticas para alcanzar las metas.

- Dentro de una organización la toma de decisiones se realiza en función de la autoridad y responsabilidad.
- La comunicación de información debe desarrollarse en un ambiente de compañerismo.

Aptitud: Los criterios presentes dentro del subsistema aptitud tenemos:

- El recurso humano debe poseer conocimientos, experiencias, capacidad, preparación para cumplir los objetivos de la empresa.
- La comunicación será el medio para desarrollar y lograr los valores corporativos.
- La comunicación debe ser veraz y oportuna para el logro de las metas.
- Dentro de la estructura corporativa debe existir programación en la toma de decisiones, tareas a efectuarse por parte de los diferentes niveles.
- Las etapas de control interno deben ser holísticas; es decir, totales para la organización.

Evaluación y Aprendizaje: Dentro del subsistema evaluación y aprendizaje tenemos los siguientes criterios:

- Debe existir retroalimentación en función de información, en función de procesos, en las áreas internas y externas.
- Las metas deben ser diseñadas con indicadores medibles, cuantificables para evaluar su desempeño y realizar correcciones.
- Al momento de determinar los objetivos estos se deben establecer conjuntamente con período de tiempo, esto es necesario para evaluar su cumplimiento.
- Toda organización sea pública o privada debe ser susceptible de mejora continua cuando se establezcan problemas u oportunidades o se cambien las metas, para lo cual se evaluará la información.
- Los cambios en los procesos o procedimientos deben ser supervisados en su cumplimiento.
- El control interno debe ser evaluado, supervisado y dirigido periódicamente y constatar los resultados.

Marco Conceptual

Consiste en la conceptualización teórica fundamentada en relación al tema investigado con el fin de estudiar sus características, importancia, enfoque, clasificación, objetivos y argumentar al respecto con ideas importantes, conocimientos lógicos que respalden al trabajo investigativo.

Auditoría.

Es el sistema de controlar, determinar y supervisar tareas específicas a través de comparar información especial en físico y electrónica y luego establecer si los resultados se aparejan a los criterios, metas, reglamentos ya implementados por la entidad (Montaño, 2015)

La auditoría es más que un análisis de los estados de resultados de la organización, visualizados en la contabilidad de la empresa, también vigila ordenamente y con interés cada cuenta contable, su origen, conformación y repercusión administrativa y financiera dentro de la organización; en fin, sirve de asesor al momento de emitir decisiones. (Espino, 2014)

Tipos de auditoría.

La auditoría la constituyen un sinnúmero de etapas que son: controladas, supervisadas, determinadas y finalmente diagnosticadas para que en función de estas se dé una correcta toma de decisiones. Se convierte en una herramienta de control para construir una organización responsable ante la empresa y la sociedad, cuya meta será cero errores o debilidades. (Tapia, Guevara, & Castillo, 2016)

Además, el autor hace una clasificación en juicio basado en quien la ejerce, en función del origen del auditor, por sus características intrínsecas, por su actividad. Estas son como de detallan: a) financiera, b) interna, c) externa, d) operacional, e) gubernamental, f) integral, g) administrativa, h) fiscal, i) de calidad, j) informática, k) de legalidad, l) ambiental, m) forense, y n) mercadeo.

En el presente estudio, presentaré la auditoría en función de su origen, estas pueden ser auditoría externa, auditoría interna, logrando un diagnóstico objetivo tanto de la sección administrativa y financiera de la organización con la meta de mitigar o eliminar riesgos que afecten el normal desarrollo de los procesos.

Auditoría externa.

La auditoría externa cuyo fin es conocer la realidad de la organización a través de la comparación y análisis de los procesos contables como son: registro de transacciones, cuentas contables, estados económicos, los mismos que comprenden un ciclo contable, diagnosticando si lo realizado se compara con la normativa legal vigente de control. (Tapia *et al.*, 2016).

La auditoría externa es una visión objetiva, criterio emitido y sustentado bajo lo diagnosticado en referencia a los estados financieros de la empresa tanto físicos como electrónicos, donde se determina si existe debilidades, amenazas para corregirlas, mitigarlas u oportunidades para potenciarlas, todo esto realizado por un grupo calificado de alta gerencia e independiente a la empresa (Murgueytio, 2017).

Auditoría interna.

La auditoría interna está conformada por tareas cuya obligación es verificar y diagnosticar cada una de éstas, razón de su competencia; con autoridad y responsabilidad, es una herramienta de control tanto administrativo como financiero, permitiendo determinar la eficiencia en los procesos y la eficacia del recurso humano dentro la empresa. (Soy, 2013).

La auditoría interna considerada una función propia y sirve como termómetro en el cumplimiento de metas afianzando y comprobando el trabajo realizado, direccionando tareas para corregir errores y desarrollar la empresa. Se basa en un conjunto sistemático de normas, reglas, técnicas con el fin de mejorar los procesos de control de riesgos y gobierno. (Institute of Internal Auditors - IIA, 2018)

La necesidad de la auditoría se pone de manifiesto en una empresa a medida que ésta aumenta en volumen, extensión geográfica y complejidad y se hace imposible el control directo de las operaciones por parte de la dirección. El objetivo principal es ayudar a la gerencia en el cumplimiento de sus funciones y responsabilidades, proporcionándole análisis, objetivos, evaluaciones, recomendaciones y todo tipo de comentarios pertinentes sobre las operaciones examinadas.

Propósito de la auditoría interna

El propósito de la auditoría interna será basado en el diagnóstico de la empresa, dando a conocer la realidad y generando actividades correctivas y de prevención de lo

encontrado como planificar el accionar para el mejoramiento continuo, cuyo fin es eliminar contratiempos por los problemas suscitados. (Tapia, Rueda, & Silva, 2017)

La misión de la auditoría interna es la mejora continua y protección de sus activos, dotando de seguridad a los procesos, asesorando en control de riesgos. (Institute of Internal Auditors - IIA, 2018)

La auditoría interna es parte del sistema de evaluación del control interno, y su propósito radica en diagnosticar y examinar las funciones inherentes a cada área departamental, permitiendo determinar la situación financiera, los resultados operativos, las variaciones en el capital contable y la implementación de los cambios de acuerdo a los principios generalmente aceptados, tendientes al logro de los objetivos institucionales. (Ray, 2005)

Evolución de la auditoría interna

Según Abolacio (2013) la auditoría interna se inicia con la contratación y escribanos libres que prestaban sus servicios a reyes, príncipes o autoridades de alcurnia con el fin de registrarles sus tareas de trueque y comercio y así eliminar robos, trampas o irregularidades diariamente. A raíz que evolucionó el comercio, también la forma de auditar, donde se incluyó el registro documentario.

Tiempo después en el año 1862 la Ley Británica de Sociedades Anónimas, quien nombra a la función de la auditoría como profesión, para luego en 1885, dar vida jurídica a la Asociación de Contadores Incorporados y Auditores de Inglaterra, incitando a formar parte y posteriormente sus estudios, estableciendo esta futura carrera en los Estados Unidos, mediante inauguración de la Asociación de Contadores Públicos de Estados Unidos, siendo su meta el diagnóstico, investigación y eliminación del fraude. Posteriormente cambió su misión ampliándose al estudio a auditar los registros contables, financieros de una entidad, emitiendo un juicio objetivo, veraz y oportuno de la información documental.

Esta profesión se ha ido afianzando en el tiempo con gran connotación, basada en su importancia de ejercer planes de control interno en coordinación del área de contabilidad toda vez que se obtuvieron buenos datos se implementó este sistema, que luego se fue incrementando su funcionalidad al resto de unidades.

Finalmente, el deseo de demostrar la integridad de las personas que realizaban transacciones comerciales, la buena negociación de bienes y otros activos, comprobar la idoneidad de las personas para ejercer comercio impulsó esta noble carrera.

Características de la auditoría interna

La auditoría interna se fundamenta específicamente en su nivel de libertad y objetividad al momento de manifestar sus conclusiones y recomendaciones en función del análisis, diagnóstico, examen obtenido del control de la empresa.

La auditoría interna intrínsecamente la constituyen algunas características estas son:

- La función de control es registrada por el recurso humano de la propia organización.
- El proceso de auditoría (control) está garantizado en función de reglamentos.
- Constituye una parte de la supervisión
- Su nivel de autoridad y responsabilidad es alto lo que le permite estar presente en todas las áreas.
- Coordina, organiza, dirige en entidad
- Nivel de autoridad alto, asesora a las direcciones
- Mitiga, contrarresta los riesgos de la organización

Principios fundamentales de la auditoría interna

Todo sistema, carrera, profesión, se basa en principios fundamentales y la auditoría interna no es la excepción, estos son:

- Responsabilidad social, integridad
- Alto grado de competitividad, amor propio
- Se proponente, alejado de lo malo
- Comparte la imagen corporativa de la organización (visión, misión, objetivos, riesgo).
- Su puesto de trabajo está en concordancia con su perfil profesional
- Propende dar lo mejor de sí, calidad en el trabajo, mejora siempre.
- Información, diálogo veraz, oportuno
- Garantiza los activos en función al riesgo,
- Comparte visión, activo, diligente

- En función de la retroalimentación aplica mejoramiento continuo en los procesos

Objetivos de la auditoría interna

Los objetivos que persigue la auditoría interna son:

- La auditoría interna (auditor) se convierte en un asesor, aconsejando al feliz término las actividades y obligaciones adquiridas
- Analiza y determina la ocurrencia de un riesgo, para cuidar y coadyuvar al desarrollo y progreso de la empresa y su aseguramiento. (Tapia et al., 2017)
- En concordancia con esto, Santillana (2013) manifiesta los siguientes objetivos presentes en la auditoría interna:
- Garantiza al consejo directivo, consejo corporativo que todo riesgo será mitigado en la mejor forma.
- Del diagnóstico obtenido en función del análisis de documentos proponer conclusiones y recomendaciones en la parte operativa
- Supervisar periódicamente los objetivos principal y secundarios, y su desarrollo pertinente
- Verificar el cumplimiento de metas y la utilización de recursos que sean eficientes y eficaces.
- Verificar la información de la empresa basada en la contabilidad
- Establecer el nivel de implementación de las leyes, reglamentos, normas emitidas por el organismo de control.

Marco Referencial

Diagnóstico del sector.

El transporte ha logrado un notable crecimiento constante y eficaz a nivel mundial permitiendo un desarrollo social y económico en cada uno de los sectores productivos de cada país o región. Durante mucho tiempo ha constituido un elemento considerado como el catalizador que mejoraría el comercio regional y su efecto en la economía en general.

En América Latina y El Caribe de 17 países, Ecuador se ubica en el segundo lugar respecto de calidad de carreteras, en tercer lugar, en calidad de infraestructura aérea y en cuarto lugar por la calidad de infraestructura portuaria.

En el Ecuador la industria del transporte está evolucionando; modelos de negocio, vehículos y expectativas de clientes se ven influenciados por las nuevas tecnologías. Algunas empresas ya han integrado estas tendencias para crecer y dominar sus mercados de manera exitosa. Comprender las últimas tendencias nos permite capturar y capitalizar oportunidades de mejora en los sistemas de transportación y logística del mercado, apoyando a las compañías en su ambición por lograr excelencia operativa; optimizando sus procesos, sistemas de gestión, herramientas y plataformas. y realizando un cambio dentro de todos los niveles de gestión.

Los últimos años han sido testigos de un desarrollo dinámico y de amplitud en el transporte internacional y con la apertura de las economías a la expansión de las cadenas de suministro, la corriente de la globalización ha demostrado su carácter intensivo en cuanto a transporte. Esta realidad se ha hecho más evidente en el desarrollo y los cambios ocurridos en los sistemas de movimiento de carga a escala global, presentando muchos desafíos y una compleja agenda que demanda la acción y la coordinación entre varios sectores gubernamentales y privados.

La situación económica de nuestro país se manifiesta en las cifras de su Producto Interno Bruto, indicador que para el primer trimestre del 2019 alcanzó un crecimiento interanual de 0,6%, totalizando 17.921 millones de dólares constantes. (Banco Central del Ecuador, 2019) .

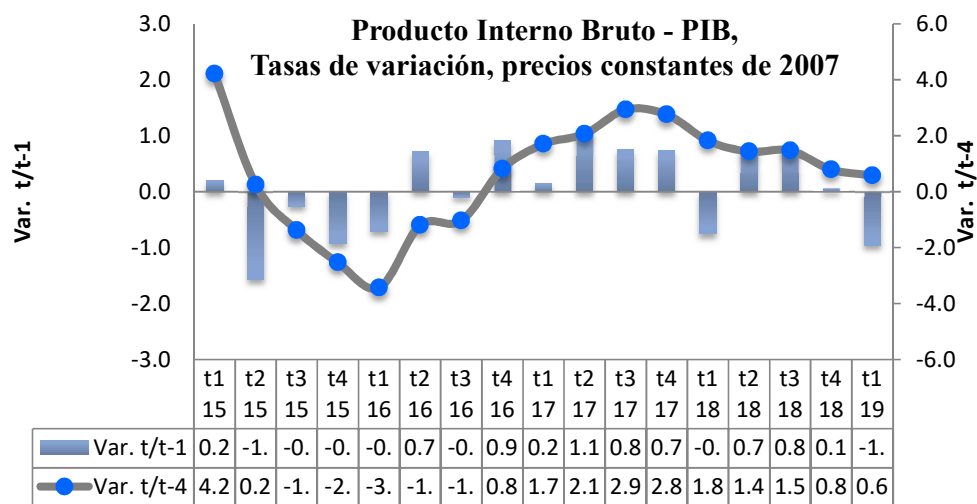


Figura 1. Evolución y participación en el PIB. Tomado de Banco Central del Ecuador <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1182>.

El crecimiento interanual (primer trimestre de 2019 versus igual período de 2018) de 0,6% del PIB está explicado por: mayor dinamismo de las exportaciones (3,5%); crecimiento del gasto de consumo final de los hogares (1,0%); y, aumento del gasto de consumo final del gobierno general (0,3%). Cabe mencionar que las importaciones de bienes y servicios fueron mayores en 0,7% a las registradas en el primer trimestre de 2018.

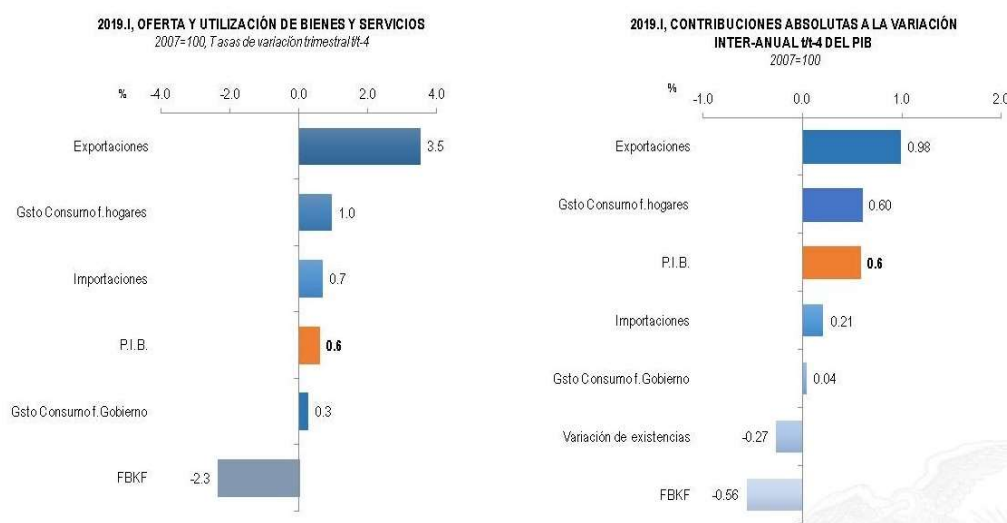


Figura 2. Oferta y Utilización de Bienes y Servicios del PIB. Tomado de BCE. <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1182>.

En cuanto a la variación interanual del PIB (0.6%) las actividades económicas que presentaron una mayor tasa de variación positiva fueron: Acuicultura y pesca de camarón (12.2%); Electricidad y agua (6.7%); Servicios Financieros (4.3%); Petróleo y minas (1.9%); y, Alojamiento y servicios de comida (1.8%).

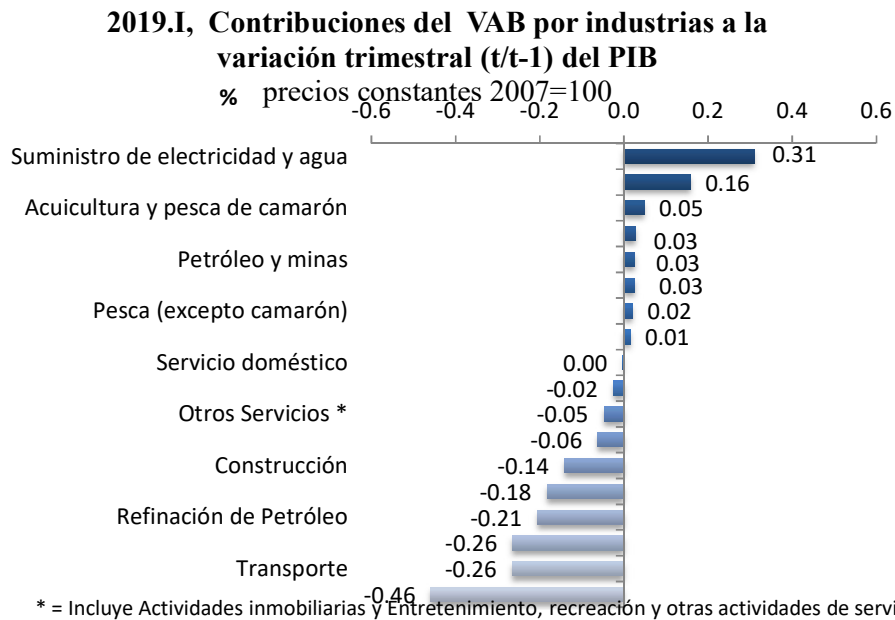


Figura 3. Contribuciones del VAB por industrias a la variación trimestral del PIB. Tomado de Banco Central del Ecuador <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1182>.

No obstante, siendo el Transporte un contribuyente relevante dentro del PIB del país, en primer trimestre del 2019 se convirtió en una de las principales actividades económicas que se expandió con el 0,6% comparado con el primer trimestre de 2018, evolución vinculada al desempeño positivo de la mayoría de actividades económicas que hacen uso de este servicio.

Caracterización del sector transporte en la ciudad de Macará

Uno de los pilares fundamentales que contribuyen al dinamismo y crecimiento de la economía de la ciudad de Macará, se deriva principalmente del sector comercial y del notable crecimiento de la industria del transporte.

Macará, siendo un sector del sur de la patria y al encontrarse en zona de frontera ha desarrollado una expansión del transporte terrestre de pasajeros a nivel nacional, provincial e internacional, así como también del transporte pesado, convirtiéndose este último en un transporte imperante por constituirse en una actividad principal requerida por los negocios para efectuar la movilización y traslado de todo tipo de carga de un

lugar a otro, con la aplicación de la mejor logística logrando obtener la mayor eficacia, eficiencia y oportunidad de entrega de los productos a su destino final.

La mayoría de los transportistas que ejecutan la actividad del transporte de carga pesada, se encuentran organizados de manera informal y disponen de un vehículo automotor, el cual es visto como una herramienta de trabajo simple, sin visualizar la real conciencia de los riesgos que implica tanto para el cliente como el transportista, el hecho de no contar con una seguridad formal, como una póliza de seguro y sobre todo cuantificar la proyección de la rentabilidad que puede mejorar el trabajar ordenadamente y con la responsabilidad necesaria de las mercancías con oportunidad.

Dentro de este contexto la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y los respectivos organismos de Tránsito, a partir del 01 de octubre de año 2014 mediante Resolución No. 099 de ANT-2014 otorga al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Macará la competencia de Títulos Habilitantes (Transporte Público Intercantonal, taxis convencionales, taxis ejecutivos, carga liviana, transporte comercial escolar, asignados a categoría C)

De acuerdo a información recopilada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros – SCVS en el período 2019, constan registradas en el catastro dos empresas que realizan el transporte de carga en la ciudad de Macará, tales como son:

- La Compañía de Transporte LUZVAR CIA.LTDA con RUC: 1191754065001 la cual opera con Cinco (05) Unidades Vehiculares y cuyo Título Habilitante es expedido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ANT con fecha veinte y nueve días del mes de diciembre de 2014 (SCVS, 2018),.

REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS DEL ECUADOR
REGISTRO DE SOCIEDADES

DATOS GENERALES DE LA COMPAÑÍA

RAZÓN O DENOMINACIÓN	COMPañIA DE TRANSPORTE LUZVAR CIA LTDA.		
NOMBRE COMERCIAL:			
EXPEDIENTE:	181150	RUC:	1191754065001
FECHA DE CONSTITUCIÓN:	23/10/2013	PLAZO SOCIAL:	23/10/2033
NACIONALIDAD:	ECUADOR	TIPO DE CIA:	RESPONSABILIDAD LIMITADA
OFICINA:	LOJA	SITUACIÓN LEGAL:	ACTIVA

DIRECCIÓN LEGAL

PROVINCIA: LOJA **CANTÓN:** MACARÁ **CIUDAD:**

DIRECCIÓN POSTAL

PROVINCIA: LOJA **CANTÓN:** MACARÁ **CIUDAD:** MACARÁ

PARROQUIA: **CALLE:** VIA PANAMERICANA **NÚMERO:** 35-27

INTERSECCIÓN/MZ. AV. DEL EJÉRCITO Y **CIUDADELA:**

CONJUNTO: **BLOQUE:**

NÚMERO DE OFICINA: **EDIFICIO/C.C.:**

REFERENCIA / UBICACIÓN: A DOS CUADRAS DEL DESTACAMENTO MILITAR

PISO: **TELÉFONO1:** 072694789 **TELÉFONO2:** 072562613

FAX: **CORREO ELECTRÓNICO 1:** grupoconsultor_2010@hotmail.com

CASILLERO POSTAL: **CORREO ELECTRÓNICO 2:** luzuriaga69@hotmail.com

CELULAR: 0980764228 **PERTENECE A M.V.:** NO **SITIO WEB:**

INFORMACIÓN

¿Es proveedora de bienes o servicios del estado? NO SI **¿Ofrece servicios de pago a remesas?** NO SI **¿Sociedad de interés público?** NO SI

¿Pertenece a MV? NO SI **¿Compañía vende a crédito?** NO SI **Fecha de última act. de datos** 03/10/2018 1:10 PM

Disposición Judicial que afecta la compañía: NINGUNA

ACTIVIDAD ECONÓMICA

(La compañía se dedica principalmente al Ejercicio de Comercio Basado en el nacional, subsidiado a los departamentos de la Ley)

Figura 4. Registro de Sociedades SUPERCÍAS. Tomado de Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros <https://www.supercias.gob.ec/portalscv/s/>

También se encuentra registrada la Compañía de Transporte Pesado:

- Reina del Cisne Macará RECIMATRANS S.A con RUC: 1191755975001 misma que opera con Trece (13) Unidades Vehiculares y cuyo Título Habilitante es expedido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ANT con fecha veinte y nueve de diciembre de 2015 (SCVS, 2018).


	
REPÚBLICA DEL ECUADOR SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS DEL ECUADOR REGISTRO DE SOCIEDADES	
DATOS GENERALES DE LA COMPAÑÍA	
RAZÓN O DENOMINACIÓN:	COMPañIA DE TRANSPORTE PESADO REINA DEL CISNE MACARA RECIMATRANS S.A.
NOMBRE COMERCIAL:	
EXPEDIENTE:	701764
RUC:	1191755975001
FECHA DE CONSTITUCIÓN:	29/12/2014
PLAZO SOCIAL:	29/12/2064
NACIONALIDAD:	ECUADOR
TIPO DE CIA:	ANÓNIMA
OFICINA:	LOJA
SITUACIÓN LEGAL:	ACTIVA
DIRECCIÓN LEGAL PROVINCIA: LOJA CANTÓN: MACARÁ CIUDAD:	
DIRECCIÓN POSTAL PROVINCIA: LOJA CANTÓN: MACARÁ CIUDAD: MACARÁ PARROQUIA: MACARÁ CALLE: CARLOS ROMAN NÚMERO: 28-15 INTERSECCIÓN/MZ. SALVADOR VALDIVIESO Y LOJA CIUDADELA: CONJUNTO: BLOQUE: NÚMERO DE OFICINA: EDIFICIO/C.C.: REFERENCIA / UBICACIÓN: FRENTE AL AEROPUERTO PISO: TELÉFONO1: 072694721 TELÉFONO2: 072695826 FAX: CORREO ELECTRÓNICO 1: danielapalacios045@gmail.com CASILLERO POSTAL: CORREO ELECTRÓNICO 2: lufepalacioscorrea56@gmail.com CELULAR: 0990243970 PERTENECE A M.V.: NO SITIO WEB:	
INFORMACIÓN ¿Es proveedora de bienes o servicios del estado? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Sí ¿Ofrece servicios de pago a remesas? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Sí ¿Sociedad de interés público? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Sí ¿Pertenece a MV? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Sí ¿Compañía vende a crédito? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Sí Fecha de última act. de datos: 06/04/2018 6:30 AM Disposición Judicial que afecta la compañía: NINGUNA	
ACTIVIDAD ECONÓMICA <small>(CONJUNTO DE ACTIVIDADES DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA, INCLUIDO EN CAMIONETAS DE TRONCOS, GANADO)</small>	

Figura 5. Registro de Sociedades SUPERCÍAS. Tomado de Superintendencia de Compañías. Valores y Seguros <https://www.supercias.gob.ec/portalscvs/>

Transporte.

El transporte ha estado presente en el diario convivir de las personas desde inicios de la existencia de los pueblos, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida del ser humano.

Cada día, las compañías afrontan el gran reto de brindar satisfacción a sus clientes, a través de la entrega completa y oportuna de los productos o servicios que requieren. Para lograr este propósito es necesario una correlación entre los recursos disponibles de las empresas y toda infraestructura proporcionada por el país en que desarrollan sus operaciones. Empero, el tiempo y costo relacionado con cada movimiento del bien deseado se convierten en variables preponderantes, sobre las que se requiere diseñar e implementar continuamente una estrategia integral para su gestión eficiente. Gran parte de dicha estrategia institucional recibe apropiadamente el nombre de logística y transporte, siendo un eje clave de competitividad para las compañías en un mundo globalizado.

En los últimos años, el Ecuador ha priorizado el desarrollo del sector de logística y transporte como un tópico prioritario para la transformación de su matriz productiva. De acuerdo a la información proporcionada por el Banco Central del Ecuador (BCE), en las últimas dos décadas, la contribución promedio de este sector con respecto al PIB global ha sido del 6.8% +/- 1.9%, convirtiendo a esta industria en un componente para la competitividad organizada.

El comercio exterior en el Ecuador posee un fuerte desarrollo de expansión, sobre todo en exportaciones tipo no petroleras hacia países de Europa y Asia. Para responder a estas demandas emergentes, las cadenas productivas nacionales requieren de servicios de logística y transporte más especializados, para un efectivo tránsito de mercancías.

Recientes estudios del Foro Económico Mundial (WEF), posicionan a nuestro país en el séptimo lugar en infraestructura a nivel de América Latina y el Caribe, según el Índice de Competitividad Global (GCI). Realidad similar reporta el Banco Mundial (WBG) en materia de logística a Ecuador, ubicándolo en el octavo puesto en toda Latinoamérica, según el Índice de Desempeño Logístico (LPI). No obstante, es indudable resaltar las brechas que existen en este sector con otros países del mundo tales como Alemania y Singapur.

La presente visión de la industria de la logística y el transporte en el Ecuador, ha sido descrita en función de la política nacional en mención, resaltando los proyectos más importantes para la logística y el transporte nacional, haciendo énfasis en las tecnologías emergentes que pueden asegurar el éxito o fracaso de este sector para las próximas décadas.

De acuerdo a las perspectivas propuestas para el 2037, Ecuador contará con importantes equipamientos logísticos destinados para el transporte terrestre: 7 plataformas logísticas a ser distribuidas en Guayaquil Oeste y Este, Quito Norte y Sur, Santo Domingo, Cuenca y Loja, así como 4 centros logísticos en frontera distribuidos en Huaquillas, Macará, Rumichaca y San Miguel.

De manera similar, se establecerán equipamientos logísticos portuarios claves para el transporte marítimo en dos zonas de actividades logísticas (ZAL) a ser localizadas en Manta y el Puerto de Guayaquil, un puerto seco específico en Latacunga y un centro logístico industrial petrolero (CLIP) en Esmeraldas. En lo que concierne al transporte aéreo, el país contará con un centro de carga aérea en Latacunga, consolidando así una red integrada para el transporte de mercancías.

Descripción del objeto de estudio.

El presente estudio se enfocará en el análisis de las compañías de transporte de carga existentes en la ciudad de Macará, como son la Compañías de Transporte Pesado LUZVAR CÍA. LTDA y RECIMATRANS S.A toda vez que su objeto social se orienta al transporte de todas las actividades de transporte de carga por carretera, incluido en camionetas de: troncos, ganado, transporte refrigerado, carga pesada, carga a granel, incluido el transporte en camiones cisterna, automóviles, desperdicios y materiales de desecho, sin recogida ni eliminación; las cuales cuentan con personería jurídica para operar dentro del ámbito de la legislación ecuatoriana y están reguladas por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y los respectivos organismos de Tránsito.

De acuerdo a las resoluciones con los No.088-DIR-2009-CNTTTSV, No. 091-DIR-2009-CNTTTSV, No. y 042DIR-2010-CNTTTSV, y se aprueba el cuadro de vida útil para las unidades que presentan el servicio de transportación pública en diferentes modalidades, conforme se detalla a continuación:

Tabla 1

Cuadro de aplicación de la vida útil total

MODALIDAD DEL TRANSPORTE	TIPO DE VEHICULO	CONSTITUCION		VIDA UTIL TOTAL
		JURIDICA Y PERMISO DE OPERACIÓN	INCREMENTOS Y CAMBIOS	
		(años)	(años)	(años)
TAXI	AUTOMOVIL	0	6	15
TAXI EJECUTIVO	AUTOMOVIL	0	0	5
CARGA LIVIANA	CAMIONETA	5	10	15
TRANSPORTE	CAMIONETA			
MIXTO	DOBLE CABINA	5	10	15
	CAMION	32	32	32
CARGA PESADA	TRACTOCAMION	32	32	32
ESCOLAR E	BUS O MINIBUS	4	12	20
INSTITUCIONAL	FURGONETA	4	10	15
INTRAPROVINCIAL	BUS O MINIBUS	5	13	20
INTERPROVINCIAL	BUS	5	13	20

Nota: Datos tomados de Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, (2012). Recuperado el 05/06/2014, de Vida Útil en el Transporte del Ecuador: <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-de-transporte/resoluciones-de-vida-util/file/86-resolucion-no-080-dir-2010-cntttsv>

También en el ámbito se resuelve como normativa Prohibir la Presentación del Servicio de Transporte Público o Comercial a los vehículos que superen el tiempo de vida útil total. Por tal razón, las operadoras de transporte cuyos vehículos estén por cumplir con el tiempo de vida útil total deben iniciar el trámite de registro de otra unidad con un tiempo de seis meses antes de la salida del vehículo, sin que sea necesaria la notificación por parte de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV).

Por otra parte, se emite Comunicado para las Compañías de Transporte de Carga Pesada referente a que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas informa a los Señores Transportistas de Carga Pesada, Empresas Generadoras de Carga y Público en General, que en cumplimiento a la Ley de Caminos y su Reglamento Aplicativo, y al “Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera” publicado en el Registro Oficial 310, de 20 de abril de 2001 – DECISIÓN 491, que se encuentra efectuando el control de pesos y dimensiones a los vehículos que transportan carga y hacen uso de las carreteras de la red principal del País.

En vista de que algunos vehículos de carga, incumplen lo tipificado en la Ley de Caminos y su Reglamento Aplicativo y al Reglamento Técnico Andino, causando la destrucción de la red vial nacional, a partir, a partir del 30 de junio de 2009, se realizará un estricto control a los vehículos de carga en las estaciones de pesaje que tiene el MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas) en el País, de acuerdo al siguiente cuadro demostrativo de pesos y dimensiones máximas permitidas que se detallan:

EQUIVOCACIONES DEL REGISTRO Y DIMENSIONES DE VEHICULOS CARGA PESADA RELEVANTES PARA EL REGISTRO DE VEHICULOS									
TIPO	PLAZA CUM PISO	DETALLADO AL TIPO DE CARGA POR TON	DIMENSIONES			PLAZA CUM PISO	CARGA CUM PISO		
10.01	10.01					10	10.00	1.00	3.00
10.02	10.02					10	10.00	1.00	3.00
10.03	10.03					10	10.00	1.00	3.00
10.04	10.04					10	10.00	1.00	3.00
10.05	10.05					10	10.00	1.00	3.00
10.06	10.06					10	10.00	1.00	3.00
10.07	10.07					10	10.00	1.00	3.00
10.08	10.08					10	10.00	1.00	3.00
10.09	10.09					10	10.00	1.00	3.00
10.10	10.10					10	10.00	1.00	3.00
10.11	10.11					10	10.00	1.00	3.00
10.12	10.12					10	10.00	1.00	3.00
10.13	10.13					10	10.00	1.00	3.00
10.14	10.14					10	10.00	1.00	3.00
10.15	10.15					10	10.00	1.00	3.00
10.16	10.16					10	10.00	1.00	3.00
10.17	10.17					10	10.00	1.00	3.00
10.18	10.18					10	10.00	1.00	3.00
10.19	10.19					10	10.00	1.00	3.00
10.20	10.20					10	10.00	1.00	3.00
10.21	10.21					10	10.00	1.00	3.00
10.22	10.22					10	10.00	1.00	3.00
10.23	10.23					10	10.00	1.00	3.00
10.24	10.24					10	10.00	1.00	3.00
10.25	10.25					10	10.00	1.00	3.00
10.26	10.26					10	10.00	1.00	3.00
10.27	10.27					10	10.00	1.00	3.00
10.28	10.28					10	10.00	1.00	3.00
10.29	10.29					10	10.00	1.00	3.00
10.30	10.30					10	10.00	1.00	3.00

Figura 6. Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (15 de agosto de 2012). Recuperado el 05 de Junio de 2014, de Pesos y Dimensiones del Transporte de Carga Pesada: http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf.

Con el objetivo de brindar un mejor servicio a los propietarios o conductores con unidades a partir de 3,5 toneladas de peso bruto vehicular, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), informa que a partir de la presente fecha se otorgará el **Certificado de Operación Especial por Dimensiones** a los vehículos de carga pesada que excedan las siguientes dimensiones:

<u>Ancho:</u>	2,60m.
<u>Altura:</u>	4,10m.
<u>Longitud:</u>	
Camión con 2 ejes	12,00m.
Camión con 3 y 4 ejes	12,20m.
Combinaciones de tracto-camión y semi-remolque y de camión remolque independiente del número de ejes y su distribución	18,50m
Remolque (Carrocería)	10,00m
Remolque balanceado (Carrocería)	10,00m
Semi-Remolque (Carrocería)	13,00m

Figura 7. Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (15 de agosto de 2012). Recuperado el 05 de Junio de 2014, de Pesos y Dimensiones del Transporte de Carga Pesada:http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf.

Marco Legal

Toda organización que emprende sus operaciones en el territorio ecuatoriano, y no siendo la excepción las entidades de transporte de carga pesada en el Ecuador son normadas y están bajo las indicaciones y dirección de las siguientes Leyes y sus respectivos Reglamentos, los cuales se ponen a disposición:

- Constitución Política de la República del Ecuador
- Código Orgánico Integral Penal
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.
- Ley de Compañías

Constitución Política de la República del Ecuador

La Constitución Política de la República del Ecuador, constituye la suprema norma, origen y fuente de la autoridad jurídica que sustenta y permite la existencia de nuestro país y su gobierno. Teniendo la supremacía esta ley se convierte en el principal texto en la política ecuatoriana y se ubica en lo principal sobre cualquier otra norma jurídica.

Esta constitución entrega el marco para la organización del estado ecuatoriano y para la relación del gobierno con los ciudadanos ecuatorianos. La primera carta magna ecuatoriana fue la constitución de 1830 redactada por la primera Asamblea Constituyente en Riobamba, una vez separados de la Gran Colombia y creación de la República. En el transcurso del tiempo Ecuador ha tenido un total de 20 constituciones hasta la actualidad por la gran inestabilidad política en el país. Hoy el Ecuador está regido por la Constitución del 2008 publicada en el Registro Oficial del 20 de octubre del año mencionado.

La Constitución de la República del Ecuador (2008) menciona:

Sección octava; Trabajo y seguridad social. - Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado. (p.29).

La Constitución del Ecuador (2008) señala:

Sección duodécima. Transporte. - Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (p. 176)

Código Orgánico Integral Penal (COIP)

El Código Orgánico Integral Penal constituye el cuerpo legal que establece, modela, limita o prohíbe comportamientos personales que se puedan considerar contrarios al orden jurídico porque violan o amenazan violar los derechos individuales y colectivos de los miembros de una sociedad; a través de su normativa define cómo debemos relacionarnos los ciudadanos unos con otros señalando lo que es malo, constituye

infracción y se vuelve objeto de sanción o pena; lo que está fuera de ese marco está permitido, es lo bueno y se enmarca dentro de la Ley.

De acuerdo al Código Orgánico Integral Penal (2014) se menciona:

Artículo 18.- Infracción penal. - Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.

Artículo 19.- Clasificación de las infracciones. - Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días.

Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.

Artículo 60.- Penas no privativas de libertad. - Son penas no privativas de libertad:

1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
2. Obligación de prestar un servicio comunitario.
3. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.
6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio.
7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.
8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.
9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.
10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual.
11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.
12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.
13. Pérdida de los derechos de participación.

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal (p.10, 14-15)

Delitos contra la integridad personal

Artículo 152.- Lesiones. - La persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas:

1. Si como resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días.
2. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días, será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año.
3. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.
4. Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad que, no siendo permanente, supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.
5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.

Si la lesión se produce durante concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad prevista para cada caso, aumentada en un tercio.

La lesión causada por infringir un deber objetivo de cuidado, en cualquiera de los casos anteriores, será sancionada con pena privativa de libertad de un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Para la determinación de la infracción del deber objetivo de cuidado se considerará lo previsto en el artículo 146.

No serán punibles las lesiones derivadas de acciones terapéuticas ejecutadas por profesionales de la salud en cumplimiento del principio de necesidad que precautele la salud del paciente. (p.26)

Por otra parte, el mismo Código Orgánico Integral Penal se hace mención en:

Artículo 371.- Infracciones de tránsito. - Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial

Artículo 372.- Pena natural. - En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito. - Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Artículo 377.- Muerte culposa. - La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.

2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito. - En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Artículo 380.- Daños materiales. - La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en

que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general. En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles” (p.356-359)

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su Reglamento.

En el Ecuador la actividad del transporte en todo ámbito, tiene como objetivo a través de esta ley el proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por las vías del territorio nacional, contribuyendo al desarrollo de la economía y sociedad del país en la búsqueda del bienestar general de los ciudadanos.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2014) señala:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al

colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Art. 9.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Por otra parte, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2014) manifiesta en su parte pertinente:

Libro Segundo, Título I, De la Naturaleza y Objeto;

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestre y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Art. 49.- El transporte terrestre de mercancías peligrosas tales como productos o sustancias químicas desechos u objetos que por sus características peligrosas; corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológicas, infecciosas y radiactivas, que pueden generar riesgos que afectan a la salud de las personas expuestas o causen daños a la propiedad y al ambiente, se regirá a lo establecido en las leyes pertinentes y a lo dispuesto en el Reglamento de esta ley y en los reglamentos específicos y los instrumentos internacionales vigentes (p. 15-16).

También dentro del contexto de la misma Ley se manifiesta que:

Título II De los servicios de transporte Capítulo I. De las clases de servicios de transporte terrestre.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras

personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.

Por otro lado, en la referida Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su parte pertinente como se indica:

De los servicios conexos de transporte terrestre.

Art. 62.- La Comisión Nacional establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas.

En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los Gobiernos Autónomos Descentralizados determinarán un lugar adecuado dentro de los centros urbanos para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros.

Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada.

La Comisión Nacional en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

En lo concerniente a la misma Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial donde se señala:

Título V. De los Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre. Capítulo I

Generalidades.

Art. 75.- Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito Intercantonal; y,
- b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades, a excepción de carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal.

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales no ejerzan la competencia de tránsito será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien otorgue los respectivos títulos habilitantes.

Ley de Compañías

La Ley de Compañías constituye el marco jurídico sobre el cual operan y cumplen su actividad empresarial las compañías legalmente constituídas en el Ecuador. Es importante mencionar que el ente que vigila que se cumplan con las disposiciones exigidas en la ley es la Superintendencia de Compañías. Además, es a través de este Organismo donde están registradas todas las empresas de transporte terrestre de carga, que para este caso de análisis está dirigido el presente trabajo investigativo.

Capítulo 2: Metodología de la Investigación

La presente propuesta metodológica comprende el diseño de un conjunto de componentes que la integran, estos pueden ser: 1) diseño de la investigación, 2) tipo de investigación, 3) fuentes de información, 4) enfoque de investigación y, 5) herramientas tendientes a la consecución de los objetivos fijados.

Diseño de la investigación

Según el autor Cerda (2009) afirma que “la expresión diseño de investigación sirve para designar el esbozo, esquema, prototipo, modelo o estructura que indica el conjunto de decisiones, pasos, fases y actividades para realizar en el curso de una investigación” (p. s/p).

Es decir, el diseño de investigación implica recopilar la información en torno al tema de estudio y brindar solución objetiva al problema propuesto.

Investigación observacional

Martínez (2018) menciona que la investigación observacional, es una investigación no experimental, donde el investigador visualiza los actuales problemas del objeto estudio sin la intervención de un proceso de experimentación.

A través de ello se puede corroborar que en este tipo de diseño el investigador observa los fenómenos tal cual se presentan en el proceso de recolección de información y realiza su análisis respectivo.

Investigación retrospectiva.

Para Martínez (2018), la investigación retrospectiva se basa en que el investigador observa la manifestación de algún fenómeno (v. dependiente) e intenta identificar retrospectivamente sus antecedentes o causas (v. independiente).

Dicho estudio considerará utilizar un diseño retrospectivo ya que se optará por datos pasados, experiencias e información sobre la variación ocurrida relacionados a los factores que determinan la implementación de la auditoría administrativa y financiera en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

Investigación transversal.

Considerando el ciclo y sucesión de la investigación corresponde fundamentar el diseño o investigación transversal, misma que implica la recolección de datos en un solo corte en el tiempo (Martínez L, 2018)

Referente a la evaluación, se considera un diseño transversal debido que se centraliza en analizar cuál es la situación de las distintas variables en un momento específico; es decir, que la información recopilada para el estudio investigativo, será obtenido en un solo momento a través de la aplicación de técnicas investigativas que son la entrevista y encuesta respectivamente.

Tipo de Investigación

Investigación exploratoria.

“El objetivo de la investigación exploratoria es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado del cual se tienen muchas dudas o se ha abordado antes” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

Por ello, este proyecto de titulación persigue la aplicación de una investigación exploratoria en razón que se requiere analizar variables que permitan la búsqueda de información sobre temas inherentes a la propuesta metodológica de implementación de una auditoría administrativa y financiera en las compañías de transporte terrestre de carga, estableciendo los lineamientos que enlazan al investigador con el objeto de estudio.

Investigación descriptiva.

“Busca especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

Se puede precisar que el tipo de investigación descriptiva pretende la identificación y análisis de los factores que intervienen dentro del proyecto de estudio, proporcionando información base para profundizar el tema, y con lo que se pueda aportar con criterios idóneos para la solución del problema.

Así, dicho estudio se centraliza en una investigación de tipo descriptiva, debido que facilita información más detallada recopilada mediante herramientas e instrumentos cualitativo y cuantitativos, tales como: las encuestas y las entrevistas recabadas de

personal que labora en las compañías de transporte terrestre de carga identificando los factores que intervienen en la propuesta metodológica descrita.

Fuentes de Información

Para poder conocer la información que se requerirá al llevar a cabo la investigación se dispondrá de fuentes primarias y secundarias

Fuentes primarias.

Se emplearán para obtener información sobre la percepción que tienen los socios, directivos y el personal que labora en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, respecto de la implementación de la auditoría administrativa y financiera.

Es preciso acotar, que las fuentes primarias permitirán la implementación de herramientas elaboradas y estructuradas como encuestas y entrevista, proporcionando al investigador el contexto necesario para desarrollar la propuesta metodológica.

Cabe enfatizar que durante el trabajo de investigación se hará uso de fuentes de información primarias, tomando como fuente la comunicación directa con el talento humano del área de auditoría interna de las compañías de transporte de carga pesada Luzuriaga Vargas LUZVAR Cía., Ltda. y Cía. Reina del Cisne RECIMATRANS S.A, obtenida de la aplicación de entrevista y encuestas respectivamente.

Enfoque de la investigación

Constituyen el conjunto de procesos sistemáticos que permiten guiar, sustentar y orientar la investigación, articulando la teoría, metodología y la práctica.

Enfoque cualitativo.

Se caracteriza por profundizar la información, difundirla, dar una interpretación amplia, contextualizarla y proporcionar puntos de vista y criterios.

El enfoque con el que cuenta esta propuesta metodológica utilizará el tipo de enfoque cualitativo, para lo cual se aplicarán entrevistas a los gerentes de las compañías de transporte de carga que por su experiencia en el área, se necesita recolectar información de las variables que ellos consideren que determinan la implementación de la auditoría administrativa-financiera; adicionalmente, se aplicarán encuestas al personal responsable de la ejecución de la auditoría interna en las diferentes áreas, mediante una técnica de muestreo de población limitada.

Herramientas de información

Cuando nos referimos a herramientas de investigación hacemos referencia a los distintos tipos de recursos y medios que nos facilitan la recolección de información sobre un hecho o tema específico, con la finalidad de alcanzar los objetivos planteados.

Población

La población corresponde a un universo reducido de 4 personas que conforman el personal financiero de las dos empresas de transporte pesado registradas en la ciudad de Macará, situación por la cual no es necesaria la obtención de una muestra.

Tabla 2

Personal administrativo-financiero de las Compañías de Transporte de Carga Pesada

No.	Involucrado	LUZVAR CÍA. LTDA	RECIMATRANS S. A	TOTAL
1	Contador	1	1	2
2	Secretaria	1	1	2
TOTAL				4

Nota: Tomado de Nómina del Personal de Luzvar Cía. Ltda y Recimatrans S.A.

Se procede a efectuar encuestas al personal involucrado en la gestión de las operaciones de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, con la finalidad de identificar la importancia de contar con un adecuado sistema de control interno, adicionalmente a la necesidad de contar con la implementación de una auditoria administrativa y financiera en este tipo de compañías.

Diseño de Entrevista

Entrevista aplicada a los Gerentes Generales de las Compañías de Transporte de Carga Pesada de la ciudad de Macará.

1. ¿Cómo se encuentra estructurada la compañía?
2. ¿Conocen los empleados de su compañía, los objetivos, misión y visión de su empresa?
3. ¿Considera usted que el cumplimiento de objetivos permite alcanzar niveles de eficacia y eficiencia dentro de la empresa?
4. ¿La compañía posee organigrama funcional?
5. ¿Existen manuales de funciones y es conocido por los empleados?
6. ¿Con que frecuencia se capacita al personal de la compañía?
7. ¿Qué tipo de auditorías se han realizado dentro de su empresa?

8. ¿Tiene particular interés de que su empresa se realice algún tipo de auditoria en especial?
9. ¿Qué valor agregado le resultaría a usted que se aplique en su compañía una auditoria administrativa?

Diseño de Encuesta

A continuación, se detalla el listado de preguntas que se procederán a efectuar a los trabajadores identificados como parte de la población a encuestar dentro de la empresa.

1. ¿Indique el tiempo de antigüedad dentro de la empresa?
2. ¿Conoce usted los objetivos de su empresa y/o departamento?
3. ¿Existe un manual de funciones que describa las actividades que tiene encomendada en su puesto de trabajo?
4. ¿Conoce acerca de las responsabilidades de su puesto de trabajo?
5. ¿Las funciones de su puesto de trabajo, son acordes a su perfil profesional?
6. ¿Ha recibido un programa de capacitación acorde al cargo que desempeña?
7. ¿Ha sido evaluado su trabajo en función de eficiencia y/o eficacia y ha recibido retroalimentación al respecto?
8. ¿Sus labores cotidianas son controladas de manera frecuente?
9. ¿Estaría de acuerdo en cambios en su departamento para un mejor funcionamiento?

Capítulo 3: Resultados de la Investigación

Este capítulo analiza la información recopilada a través de los instrumentos de investigación diseñados en el capítulo anterior.

Desarrollo de Entrevistas

Se procede a documentar los resultados obtenidos en la entrevista efectuada con los representantes legales de las dos compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

Entrevista a expertos para trabajo de titulación

Entrevistado No. 1: Econ. Irvin Fabian Luzuriaga Robles

Gerente de la Compañía de Transporte de Carga Pesada Luzuriaga Vargas LUZVAR CÍA. LTDA.

1.- ¿Cómo se encuentra estructurada la compañía?

La compañía LUZVAR se encuentra constituida por un nivel legislativo integrado por la Asamblea General de Accionistas, un nivel ejecutivo que lo integra el Gerente, un nivel auxiliar que comprende la Secretaria y un nivel operativo que lo integra la Contadora, quien ejecuta las funciones diarias de registrar las actividades de la empresa y sus connotaciones.

2.- ¿Conocen los empleados de su compañía, los objetivos, misión y visión de su empresa?

Sí, en efecto ellos conocen pues se imparte capacitación al momento que se realiza el período de inducción del personal; además, la difusión de la misión, visión y objetivos de la compañía se encuentran impresos en una estafeta fuera de la oficina principal de la misma, así también la necesidad de compartir la imagen corporativa institucional.

3.- ¿Considera usted que el cumplimiento de objetivos permite alcanzar niveles de eficacia y eficiencia dentro de la empresa?

El cumplimiento de los objetivos evidencia una buena planificación, organización, dirección y control. Por lo tanto, permite alcanzar los niveles de eficacia, eficiencia y productividad.

4.- ¿La compañía posee organigrama funcional?

Los empleados al ser contratados por la compañía, dentro de su contrato laboral se estipula las funciones a su cargo, se les ha hecho conocer sus obligaciones y responsabilidades. Como gerente de la empresa poseo el organigrama funcional, pero no se encuentra impreso en algún tipo de folleto.

5.- ¿Existe manuales de funciones y es conocido por los empleados?

El personal que labora conoce las funciones las cuales se imparten al momento de controlarles; además, constan en su contrato de trabajo, pero si la pregunta se refiere a algún tipo de impresión en folleto o algo similar eso no dispone la compañía.

6.- ¿Con que frecuencia se capacita al personal de la compañía?

No existe un programa de capacitación establecido dentro de la compañía, el tipo de capacitación en ocasiones es dictado por organismos estatales como por ejemplo la Superintendencia de Compañías.

7.- ¿Qué tipo de auditorías se han realizado dentro de su empresa?

Es necesario manifestar que la compañía lleva anualmente su contabilidad; no obstante, hasta la actualidad no hemos realizado ningún tipo de auditoría.

8.- ¿Tiene particular interés de que su empresa se realice algún tipo de auditoria en particular?

Considero importante que una vez obtenida la contabilidad anual, esta sea analizada a través de una auditoría administrativa-financiera para determinar la situación real de la compañía en función de los indicadores financieros obtenidos en su desempeño.

9.- ¿Qué valor agregado le resultaría a usted que se aplique en su compañía una auditoria administrativa?

Que se implemente una auditoría administrativa-financiera basada en indicadores de gestión, en indicadores financieros, con el objetivo de obtener la mayor productividad de la empresa.

Entrevistado No. 2: Ing. Daniela del Cisne Palacios Tandazo

Gerente de la Compañía de Transporte Pesado Reina del Cisne Macará
RECIMATRANS S.A.

1.- ¿Cómo se encuentra estructurada la compañía?

La compañía RECIMATRANS S.A. se encuentra estructurada por una Junta General de Socios, al frente de estos el Presidente, cuenta con un Gerente quien es el representante legal de la compañía; así mismo, la integran la Contadora y la Secretaria, los cuales tienen relación directa con la empresa.

2.- ¿Conocen los empleados de su compañía, los objetivos, misión y visión de su empresa?

La compañía tiene dos empleados más estos con la Contadora y la Secretaria, los cuales si conocen los objetivos, la misión, visión; es decir, la imagen corporativa de la compañía, debiendo manifestar que no se ha impreso ningún tipo de documento o publicidad para su difusión.

3.- ¿Considera usted que el cumplimiento de objetivos permite alcanzar niveles de eficacia y eficiencia dentro de la empresa?

Pienso que los objetivos, eficiencia y eficacia son variables que se desarrollan entre sí, pues el cumplimiento de los unos logra el desempeño de los otros, y viceversa; al lograr los objetivos también se elevan los niveles de eficacia y eficiencia de la compañía.

4.- ¿La compañía posee organigrama funcional?

Actualmente la empresa no cuenta con un organigrama funcional, pero sí posee un organigrama estructural; sin embargo, es necesario destacar que los empleados si conocen las funciones a ellos asignadas.

5.- ¿Existe manuales de funciones y es conocido por los empleados?

La compañía en la actualidad no posee ningún manual de funciones impreso o registrado en algún documento, pero los colaboradores si conocen las funciones y responsabilidades a cumplir.

6.- ¿Con que frecuencia se capacita al personal de la compañía?

La empresa no dispone de un plan de capacitación ya estructurado, únicamente se han realizado pequeñas exposiciones de parte de instituciones estatales que brindan capacitación y asesoramiento en el tema.

7.- ¿Qué tipo de auditorías se han realizado dentro de su empresa?

La empresa estableció una contabilidad la cual se registra diariamente, esto arroja cifras anuales las cuales son positivas, pero hasta la actualidad no se ha originado ningún tipo de auditoría.

8.- ¿Tiene particular interés de que su empresa se realice algún tipo de auditoría en particular?

Sí, una auditoría administrativa-financiera que nos permita conocer a través de índices financieros la situación real de la compañía con el propósito de crecer aplicando mejoramiento continuo.

9.- ¿Qué valor agregado le resultaría a usted que se aplique en su compañía una auditoría administrativa?

Me gustaría presentar a la Junta de Accionistas una planeación con valor agregado, es decir, mejorar procesos a través de indicadores de gestión los cuales deben ser supervisados y evaluados por una auditoría administrativa.

Análisis de Entrevistas

Producto de las entrevistas concertadas con los representantes legales de las compañías de Transporte de carga pesada LUZVAR y RECIMATRANS de la ciudad de Macará, se pudo observar que ambas personas mantienen un criterio de juicio al mencionar que existe la necesidad de implementación de la auditoría administrativa y financiera en las compañías de transporte de carga pesada de la localidad.

En consecuencia, la información proporcionada permitió identificar como se encuentra estructurada la compañía, constituyéndose por un nivel legislativo, ejecutivo, auxiliar y operativo, con funciones básicas de cada puesto por ser una estructura mediana; además, tienen conocimiento de la imagen corporativa de la compañía como son los objetivos, misión, visión y los valores organizacionales; e inclusive, una de las empresas tiene impresa y colocada en la estafeta esta información, con lo que se evidencia que existe un alto grado de planeación al menos por uno de los gerentes.

Así mismo, se considera que el cumplimiento de los objetivos permite alcanzar niveles de eficacia, eficiencia y productividad dentro de la empresa determinando el haberse planteado algunos objetivos dentro de sus empresas como posicionarse en el

mercado y estar lográndolo, alcanzando niveles de calidad del servicio ofrecido en el área del transporte.

Es necesario precisar que las compañías no disponen de un organigrama funcional impreso donde se determinen su nivel, obligaciones y responsabilidades, más sí conocen las funciones a su cargo las cuales se consideran dentro de su contrato laboral.

Lo mismo ocurre con el manual de funciones, donde únicamente las funciones asignadas se especifican en el contrato de trabajo; por otra parte, no existe un programa de capacitación establecido dentro de la compañía donde el personal pueda actualizar conocimientos y adiestre sus habilidades, más este tipo de talleres en ocasiones han sido impartidos por organismos de control estatal como la Superintendencia de Compañías y el Servicio de Rentas Internas.

Cabe destacar que, desde la constitución de las compañías hasta la actualidad, no se han llevado a efecto ningún tipo de auditoría e inclusive ha existido la observación de los dos gerentes de las compañías en que se llevara a cabo una auditoría financiera en función de la contabilidad anual para que se realice aquella aplicando índices de gestión y financieros, considerándose importante este aspecto para determinar la situación real de la compañía en función de los indicadores financieros obtenidos en su desempeño.

Finalmente, refiriéndonos al tratamiento de las entrevistas los representantes legales mencionan que les agradaría la aplicación de una auditoría administrativa y financiera con el objetivo de obtener como valor agregado la mayor productividad de la empresa, e inclusive existe la propuesta de uno de los gerentes de presentar a la Junta de Accionistas una planeación con valor; es decir, una auditoría administrativa y financiera que se fundamente en índices financieros atractivos, mismos que serán supervisados y evaluados paso a paso. También, se pudo observar que los vehículos motorizados de ambas compañías tienen sus logotipos con colores lo cual identifica a cada una de las compañías. También, se pudo visualizar los respectivos documentos que acreditaron la legalidad de estas empresas y las diversas revisiones y matrículas de los automotores.

Con estos antecedentes y con los resultados obtenidos, se puede establecer que las compañías de transporte pesado, manejan su proceso administrativo y financiero de manera adecuada; sin embargo, es menester efectuar una propuesta metodológica de

implementación de una auditoría que le permita identificar las fortalezas y oportunidades para impulsarlas, las debilidades y amenazas para contrarrestarlas.

Resultados de las Encuestas

Las presentes encuestas han sido desarrolladas a los empleados de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, tal como se describen en la población explicada en el capítulo anterior.

1.- ¿Indique el tiempo de antigüedad dentro de la empresa?

Tabla 3

Resultados de Encuesta – Antigüedad de trabajadores

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Menos de doce meses	0	0%
Entre uno y dos años	1	25%
Entre tres y cinco años	1	25%
Más de cinco años	2	50%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada LUZVAR Cía. Ltda. y RECIMATRANS S.A de la ciudad de Macará.

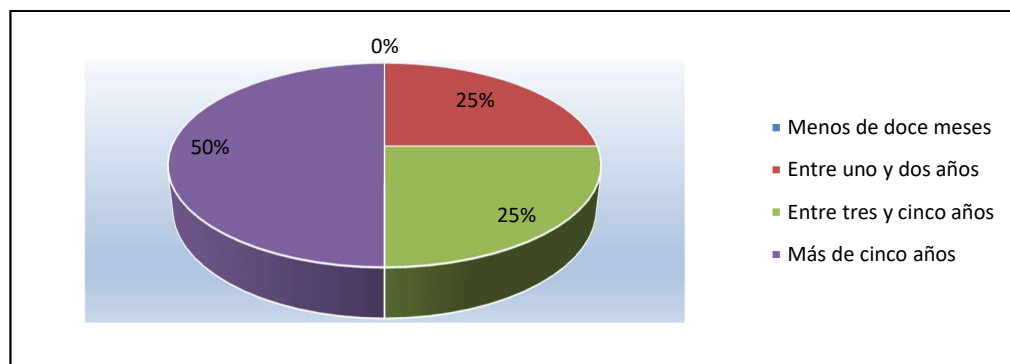


Figura. 8. Antigüedad de trabajadores. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados

Se ilustra en la presente figura, que de acuerdo a los datos obtenidos respecto a la antigüedad de los trabajadores que laboran en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, el 50% opinan tener un tiempo de labor en la empresa que oscila por más de cinco años; en tanto, que un 25% mencionan tener Entre tres y cinco años y también un 25% último manifiestan que llevan en la compañía Entre uno y dos años respectivamente.

2.- ¿Conoce usted los objetivos de su empresa y/o departamento?

Tabla 4

Resultados de Encuesta – Objetivos organizacionales

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	3	75%
NO	1	25%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

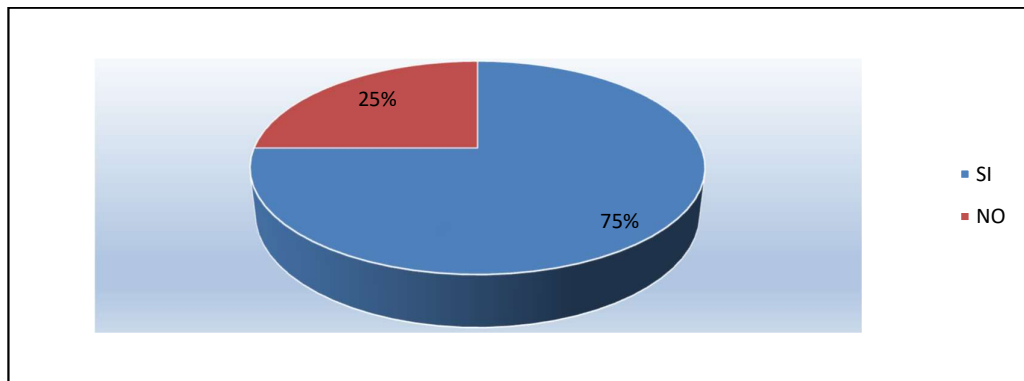


Figura. 9. Conocimiento de objetivos organizacionales. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

De la figura que se presenta, se puede observar que un 75% del personal encuestado es claro en mencionar que si tiene conocimiento de los objetivos empresariales y/o departamentales; en tanto, que el 25% restante precisa desconocerlos totalmente.

Reflejándose porcentajes afirmativos superiores que describen el compromiso del personal orientado a la consecución de los objetivos y metas empresariales.

3.- ¿Existe un manual de funciones que describa las actividades que tiene encomendada en su puesto de trabajo?

Tabla 5

Resultados de Encuesta – Manual de Funciones

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	3	75%
NO	1	25%
TOTAL		100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

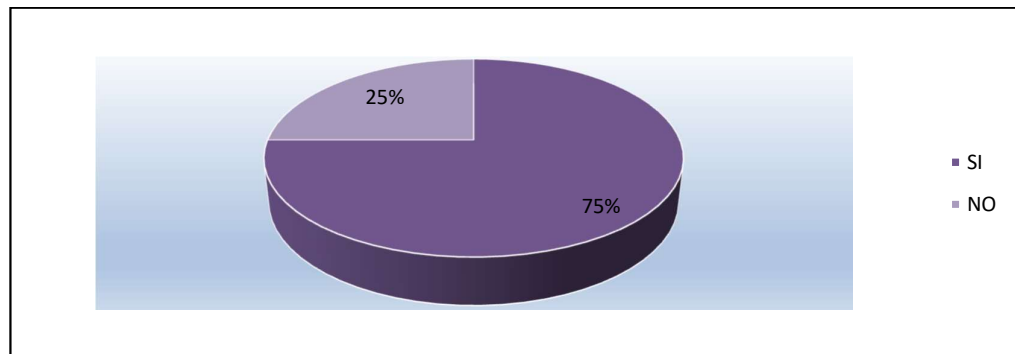


Figura. 10. Manual de Funciones con descripción de actividades para ejecución del puesto. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

Se puede evidenciar en la figura, que del personal encuestado el 75% respondieron que la empresa si cuenta con un manual de funciones que describe las actividades que deben ejecutarse dentro de cada puesto de trabajo; no obstante, el 25% restante opinan que la empresa no cuenta con un manual respectivo para elaborar su trabajo. Con base a estos resultados se observa que las compañías evaluadas realizan una revisión constante del manual de procedimientos donde se detalle actividades, tareas y funciones. La negativa del porcentaje menor radica en el tiempo de servicio que laboran en la compañía.

4.- ¿Conoce acerca de las responsabilidades de su puesto de trabajo?

Tabla 6

Resultados de Encuesta – Conocimiento de Responsabilidades

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	4	100%
NO	0	0%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

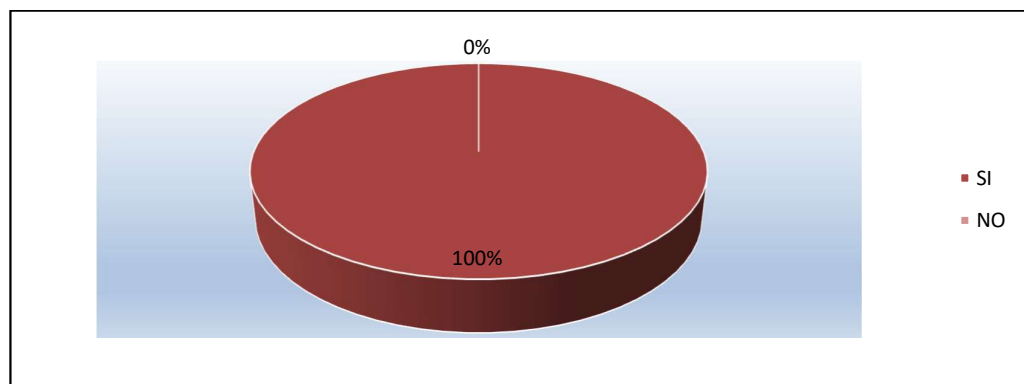


Figura. 11. Conocimiento de las Responsabilidades del puesto de trabajo. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

En la gráfica se puede observar que tácitamente el 100% de los trabajadores encuestados que laboran en las compañías de transporte de carga de la ciudad de Macará, son claros en manifestar que tienen pleno conocimiento de las responsabilidades que conllevan la ejecución de su puesto de trabajo, de allí que se reflejan opiniones positivas con respecto a las perspectivas que la empresa espera de sus trabajadores y cuyo compromiso está orientado a la filosofía empresarial de la misma.

5.- ¿Las funciones de su puesto de trabajo, son acordes a su perfil profesional?

Tabla 7

Resultados de Encuesta – Compatibilidad de funciones

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	3	75%
NO	1	25%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

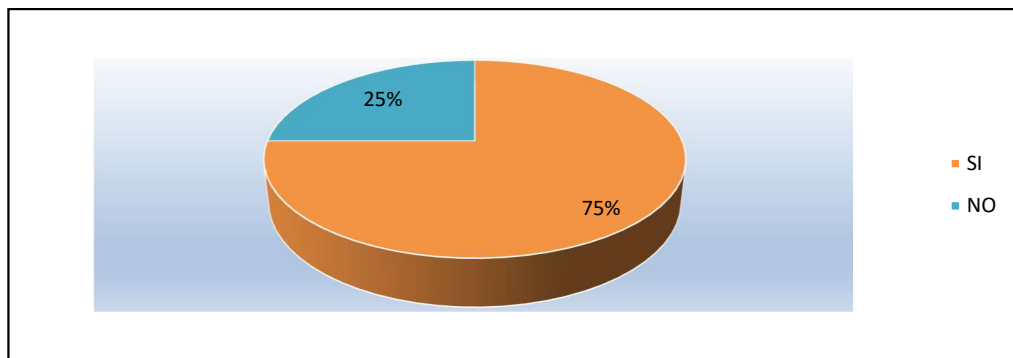


Figura. 12. Funciones son acordes a su perfil profesional. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

En relación a la interrogante descrita en la gráfica propuesta se puede visualizar que el 75% de los encuestados señalan que las funciones que desempeñan son acordes a su perfil profesional; no obstante, el 25% restante dicen que no lo son. Con ello se puede entrever que las compañías seleccionan a su personal orientado a los lineamientos y requerimientos que exige la descripción y valuación de puestos, lo que se traduce en la consecución de los logros de la misión y visión de la organización, no así un porcentaje minoritario muestra su negativa en razón que consideran que efectúan funciones adicionales no inherentes a su perfil profesional.

6.- ¿Ha recibido un programa de capacitación acorde al cargo que desempeña?

Tabla 8

Resultados de Encuesta – Programa de capacitaciones

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	3	75%
NO	1	25%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

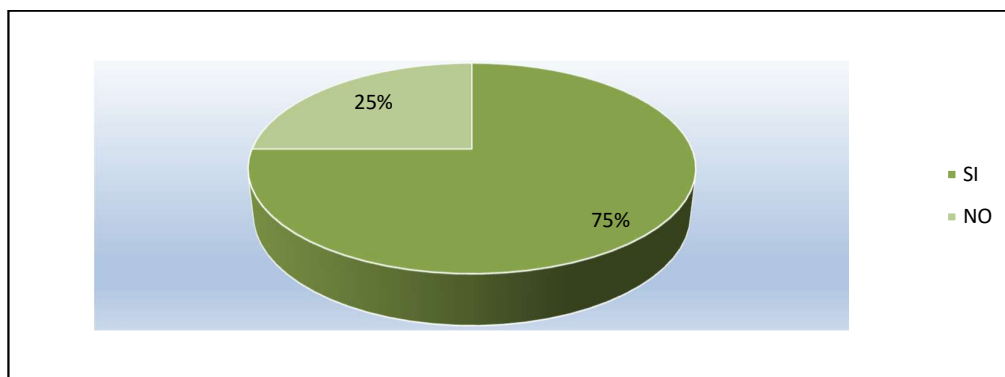


Figura. 13. Programa de capacitación acorde al cargo desempeñado. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

En el gráfico estadístico se puede observar que el 75% de los empleados que laboran en las compañías de transporte de carga pesada son enfáticos en señalar que si han recibido capacitación respecto del cargo que desempeña; por el contrario, un 25% de los empleados muestra su negativa a haber sido adiestrado en el cargo que desempeña. Es claro precisar que la mayor parte del personal por su tiempo de permanencia en la empresa ha recibido programas de capacitación en las funciones que le fueron asignadas, por lo que el otro porcentaje menciona no contar con los conocimientos dado a que por su permanencia en la compañía y por la diversificación de funciones no es posible especializarse en varias áreas asignadas.

7.- ¿Ha sido evaluado su trabajo en función de eficiencia y/o eficacia y ha recibido retroalimentación al respecto?

Tabla 9

Resultados de Encuesta – Evaluación de eficiencia y eficacia

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	2	50%
NO	2	50%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

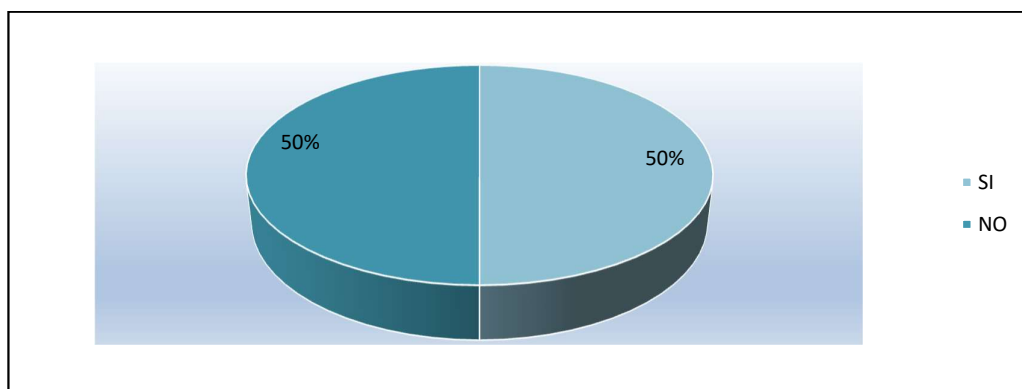


Figura. 14. Evaluación de su trabajo en función de eficiencia y/o eficacia. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

Del total de personas encuestadas se puede observar un criterio dividido en cuanto a la opinión de la evaluación del trabajo realizado en función de la eficiencia y/o eficacia con un 50% de apreciación positiva; empero, el otro 50% enfatiza su desacuerdo en que su trabajo no ha sido evaluado en función de la eficiencia y/o eficacia y por lo tanto no existe retroalimentación de las funciones asignadas.

8.- ¿Sus labores cotidianas son controladas de manera frecuente?

Tabla 10

Resultados de Encuesta – Control de actividades

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	3	75%
NO	1	25%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

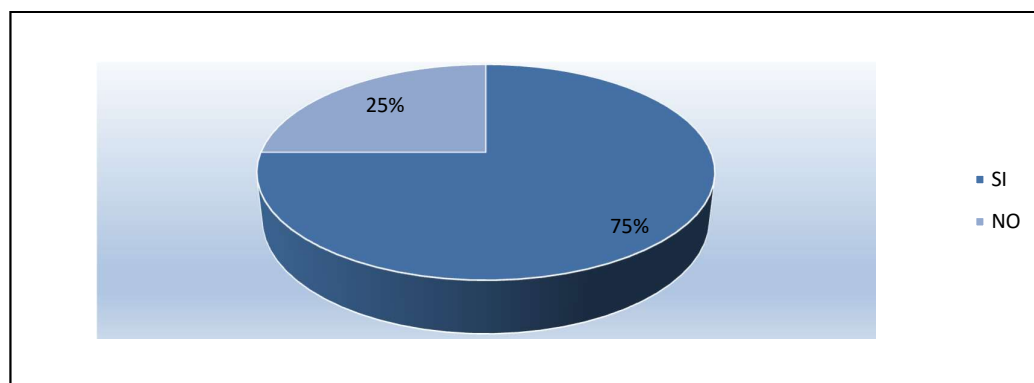


Figura. 15. Labores cotidianas son controladas de manera frecuente. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

En relación al gráfico estadístico expuesto, cabe señalar que el 75% de las personas encuestadas precisan que las labores cotidianas si son controladas frecuentemente, puesto que se realiza controles periódicos a través de evaluación del desempeño; y, un 25% último menciona que no se hacen seguimiento oportuno al desempeño de las actividades que ejecutan.

9.- ¿Estaría de acuerdo en cambios en su departamento para un mejor funcionamiento?

Tabla 11

Resultados de Encuesta – Resistencia al cambio

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
SI	3	75%
NO	1	25%
TOTAL	4	100%

Nota: Tomado de encuestadas aplicadas a trabajadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

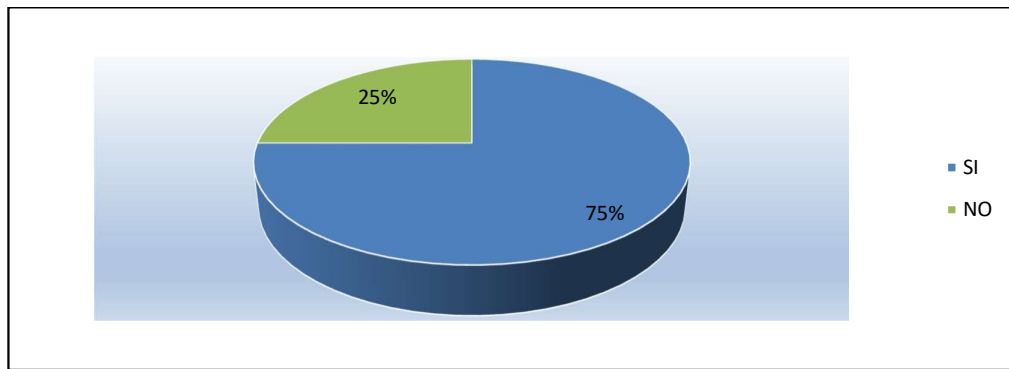


Figura. 16. Cambios en su departamento para un mejor funcionamiento. Elaborado por La Autora.

Interpretación de resultados:

Se puede observar en la gráfica que se presenta, que el 75% del personal que labora en las compañías de transporte de carga se muestran positivos en que se implemente cambios en su departamento para un mejor desempeño organizacional; no así, el 25% opinan que no es necesario dado a que conocen su puesto de trabajo y los objetivos a los que se refieren.

Capítulo 4: Propuesta

Haciendo énfasis en los resultados obtenidos de los instrumentos de investigación aplicados como son los resultados de las entrevistas y de las encuestas, se pretende proponer una metodología para ejecutar la auditoría administrativa y financiera dentro de las compañías de transporte pesado para la ciudad de Macará donde se engloben todos los enfoques y lineamientos del proceso de auditoría a seguir para lograr el cumplimiento de cada etapa del proceso.

Proceso de la Auditoría

Dentro de la propuesta metodológica de ejecución de la auditoría administrativa y financiera se utilizarán las siguientes fases:

1. Planificación de la auditoría

En la planeación de una auditoría se deben cumplir varias actividades tales como: conocimiento de la organización a través del intercambio de información, aplicación de indicadores, evaluación de control interno, determinación del equipo de trabajo multidisciplinario y diseño de un programa de auditoría.

Los objetivos específicos de la auditoría, identificarán los temas prioritarios a evaluar, según la especialidad del programa, área o actividad a analizarse; estarán en relación con los criterios de eficiencia y economía en el manejo de los recursos administrados, y de efectividad, legalidad e impacto en el logro de metas y objetivos trazados.

a) Conocimiento Preliminar

Esta etapa comienza con un estudio previo dentro de la empresa, con el propósito de identificar las actividades que probablemente pueden mejorar la eficacia, eficiencia y rentabilidad de las negociaciones, considerando que en este proceso de selección se establecen prioridades orientadas al logro de los resultados de la evaluación del riesgo o contingencia a la que se expone la organización.

Para realizar la exploración previa se debe considerar los siguientes aspectos:

- Visitar las áreas que integran la empresa con el propósito de observar el funcionamiento en su conjunto.

- Examinar la información que contenga la empresa de resultados de auditorías realizadas, inspecciones, comprobaciones y verificaciones fiscales.
- Valorar el sistema de control interno contable, financiero y administrativo.
- Analizar y evaluar documentos, transacciones, indicadores y estados financieros.
- Evaluar la confiabilidad, suficiencia y oportunidades de los sistemas automatizados de procesamiento de la información.
- Situación Financiera, donde se evalúa el cumplimiento de índices económicos, sistemas de costos, fuentes de financiamiento, disponibilidad y endeudamiento de la empresa.
- Diagramar el proceso de servicios prestados, tecnología utilizada, capacidad instalada y utilizada, costos, fuentes de abastecimiento de materias primas, destino de los servicios.
- Analizar la estructura organizativa y funciones del talento humano por categoría ocupacional, formación, desarrollo y capacitación, normas de conducta, salud ocupacional.
- Conocer el criterio de los clientes y calidad del servicio ofrecido por la empresa para medir su satisfacción.
- Efectuar entrevistas importantes con directivos, jefes y trabajadores de la empresa para conocer su funcionamiento.

Para tal propósito, es importante resaltar que dicho análisis preliminar se centralizará en examinar y evaluar en su contexto global la estructura organizativa de la compañía, centrándose en la función de auditar e incluyendo al personal como un factor decisivo en la auditoría administrativa y financiera aplicable al transporte pesado, logrando que el control interno sea dinámico y comunicativo y que los hallazgos encontrados se traduzcan en nuevas oportunidades para mejorar e implementar cambios tendientes al logro de los objetivos organizacionales.

En resumen, con esta propuesta metodológica se visualiza la relevancia que reviste el papel del auditor al aplicar un correcto control interno que permita evaluar el sistema y detectar los riesgos a los que se expone la compañía, aunque en la práctica dicho experto propone o sugiere lo que se debe auditar, pero en la mayoría de los casos el

criterio u opinión de los directivos define si se implementan o no los cambios recomendados en el informe de auditoría.

b) Planificación de la auditoría

En esta segunda etapa, una vez terminado el diagnóstico de la evaluación de los riesgos y de control se establece el riesgo de determinación de la auditoría interna y las categorías de importancia que el auditor está dispuesto a aceptar, elaborando el plan de auditoría.

Con respecto a esta fase que se refiere a la planificación, los responsables de la auditoría interna deben considerar como parte fundamental los resultados de la evaluación realizada a través de la exploración preliminar y la valoración de los riesgos o áreas críticas, lo que se dejará constancia en los papeles de trabajo para dar mayor atención en la ejecución del examen; y, a partir de los cuales se desprenden los objetivos específicos, procedimientos de auditoría, naturaleza, intensidad y alcance de la auditoría. Una vez obtenida esta información se procederá a referenciarla tomando en consideración aspectos relacionados a la recopilación de información.

Sobre lo considerado y tomando los objetivos trazados, la magnitud del trabajo y su diversificación, se establecen los expertos o especialistas que se necesitan, quienes participarán en la ejecución de los programas de auditoría dando seguimiento a la evaluación de los niveles de economía, eficiencia y eficacia en cada área a auditar. Dichos planes o programas de auditoría deberán ser flexibles, considerando que según los hallazgos pueden ampliarse, reducirse o reprogramarse, poniendo especial énfasis en las técnicas de muestreo a utilizar para cada tipo de prueba, el costo y el tiempo que tomará su ejecución respectiva.

Así los especialistas de la auditoría interna se responsabilizarán de difundir y comunicar de forma explícita el plan de auditoría propuesto con el objeto que se haya tomado en cuenta todos los parámetros a auditar debidamente justificables a los requerimientos establecidos. Es decir, antes de iniciar la auditoría interna se organiza y se dispone de una reunión de apertura dando a conocer al personal sobre el plan de auditoría, objetivos, alcance; para en lo posterior revisar, controlar y analizar los hallazgos encontrados de la información auditada.

2. Ejecución de la auditoría

Durante esta fase, se ejecuta especialmente el trabajo de aplicación de la auditoría, con el desarrollo de los programas y con la obtención de la certeza suficiente, relevante y competente, basada en criterios de auditoría y procedimientos definidos en cada programa; evaluación de los resultados de la gestión y determinación de los hallazgos resultantes para sustentar los comentarios, las conclusiones y recomendaciones que serán incluidas en el informe.

a) Obtención de Evidencias

Las evidencias pueden ser: físicas, documentales, testimoniales y analíticas, y deberán ser analizadas para el desarrollo de los hallazgos, constatando que cumplan con condiciones como suficiencia del trabajo realizado; es decir, que sean recopiladas de hechos reales, adecuados y concluyentes y de confiabilidad de los antecedentes obtenidos; los cuales deberán ser válidos y confiables y reflejar la situación real de la empresa.

El auditor al efectuar el examen de control interno toma como base *investigaciones* y acotaciones de hechos realizados a través de las *observaciones*. Las entrevistas realizadas son una prueba eficaz que el experto espera obtener de dichos criterios, los cuales les permitan detectar problemas suscitados. A través de las observaciones se puede llegar a identificar deficiencias y acciones que representan la causa del problema. Por otra parte, se ejecutarán *confirmaciones* y *verificaciones*, para valorar los resultados con respecto a criterios definidos.

Sobre la base de lo considerado en las Normas Internacionales de Auditoría, el juicio del auditor respecto de la evidencia suficiente y apropiada, deberá basarse en los siguientes factores:

- La evaluación de la naturaleza y nivel del riesgo inherente de la entidad o del área a examinar.
- Naturaleza de los sistemas de contabilidad y de control interno y la evaluación del riesgo de control.
- Importancia relativa del componente a examinar
- Experiencia obtenida en otras auditorías

- Resultados de auditorías anteriores, incluyendo fraude o error que puedan haberse encontrado.
- Fuente y confiabilidad de información disponible

El papel del auditor es determinar el grado de correspondencia entre la evidencia de lo que ocurrió en realidad y los informes que se han presentado de esos sucesos. Los usuarios del informe que por lo general no conocen directamente lo que aconteció en realidad, quieren que el auditor les asegure que la información presentada es una declaración objetiva de los sucesos reales y sus resultados.

Durante la ejecución de la Auditoría, el auditor debe asegurarse del cumplimiento de las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas, y del conocimiento y dominio del Manual de Auditoría de la entidad a que está subordinado, pues de ello depende la calidad del servicio que debe brindar y los posibles riesgos en el cumplimiento de los objetivos propuestos.

b) Indicadores de Gestión

Constituyen los parámetros o variables que permiten medir el grado de cumplimiento de un sistema, proyecto, componente, proceso, actividad o de la ejecución de las operaciones en términos de eficiencia, economía, efectividad e impacto.

Para la construcción del indicador se deberá colocar en el numerador las variables con datos relativos a insumos, procesos o productos y en el denominador se colocarán las variables cronológicas, físicas o económicas de comparación; pudiendo ser estos indicadores *cualitativos*, es decir, permiten medir el rendimiento de una actividad como el volumen de trabajo, de eficiencia, de economía, de efectividad. y *cuantitativos* ya que no miden numéricamente una actividad, sino que se establecen a partir de los principios generales de una adecuada administración.

c) Criterios de auditoría

Existen diversos criterios que se pueden emplear en una propuesta metodológica de auditoría administrativa y financiera; para efectos de esta guía se detallan a continuación algunos aspectos que pueden considerarse y que son susceptibles de modificación dependiendo de la naturaleza, entre ellos se pueden citar:

- La medición del desempeño es apropiada.

- Los servicios o bienes, están bien delimitados
- Las características del servicio, como calidad y nivel de servicios, deben estar claramente definidos.
- Los insumos están relacionados, con los productos o resultados producidos.
- Los datos de insumos y producción de bienes y servicios, serán verificados.
- El desempeño debe ser adecuado, en comparación con el estándar de medición.
- La base de comparación debe ser apropiada.
- El nivel actual de rendimiento debe ser aceptable, en comparación con la base establecida.
- Los informes del desempeño serán claros, oportunos; determinarán, si los objetivos han sido logrados y qué áreas requieren acciones correctivas con el fin de mejorar la productividad.
- La comunicación a los empleados, sobre los niveles de desempeño obtenidos, en comparación con los esperados, así como una exploración sobre la calidad del ambiente laboral, permiten mejorar la productividad.
- La mejora en la eficiencia, debe ser valorada sistemáticamente, realizando análisis de organización y metodología de trabajo.
- Los Informes sobre productividad de bienes y/o servicios, se conservan actualizados
- Las estructuras tecnológicas son evaluadas periódicamente, con el propósito de detectar deficiencias que puedan afectar a las operaciones.
- Actualización periódica de los procesos de evaluación de desempeño, considerando la normativa que se dicta para el efecto.

d) Papeles de Trabajo

La base de la opinión del auditor sobre el trabajo efectuado, los hallazgos, conclusiones y las sugerencias deberán quedar sustentadas en los papeles de trabajo como un vínculo entre el trabajo de planeamiento y ejecución y el informe que se elabore.

Las normas ecuatorianas de auditoría mencionan que los papeles de trabajo constituyen los programas escritos con la indicación de su cumplimiento y la evidencia reunida por el auditor en el desarrollo de su tarea; son el vínculo entre el trabajo de

planeamiento, de ejecución y del informe de auditoría; por consiguiente, contendrán la convicción necesaria para fundamentar los hallazgos, opiniones, conclusiones y recomendaciones que se presenten en el informe.

Los papeles de trabajo tienen que elaborarse sin perder de vista que su contenido debe incluir:

- Identificación
- El proyecto
- Índices, cuestionarios y resúmenes del trabajo realizado.
- Indicaciones de las observaciones recibidas.
- Observaciones acerca del desarrollo de su trabajo.
- Anotaciones sobre información importante.
- Ajustes realizados.
- Lineamientos recibidos por área o fase de la aplicación.
- Reporte de posibles irregularidades.

En la propuesta metodológica para la aplicación de auditorías administrativas y financieras se plantea que es elemental que el auditor debe elaborar y conservar los papeles de trabajo, cuya forma y contenido dependen de las condiciones de la aplicación de la auditoría, ya que son el testimonio que registra el trabajo efectuado y el respaldo de sus juicios y conclusiones emitidas.

3. Comunicación de Resultados

La redacción del informe de auditoría, observará las normas nacionales e internacionales y demás disposiciones emitidas para el efecto y presentará una estructura en la cual se establezcan los hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

En la fase de comunicación de resultados, se mantendrá informada a la administración de la entidad permanentemente, sobre las observaciones encontradas durante la ejecución del examen, con la finalidad de obtener los justificativos y comentarios pertinentes, previo a la elaboración del informe final.

a) Informe de los hallazgos de auditoría

La explicación del informe debe reflejar de manera puntual, clara y sencilla la descripción de los hallazgos, sus causas y efectos; con perspectiva a que sea tomado por los directivos como una herramienta de dirección.

Sin embargo, la comunicación de hallazgos constituye el proceso a través del cual el auditor o jefe de equipo de consultoría informa a los funcionarios de la empresa sobre los resultados, a fin de que en un plazo pertinente fijado presenten sus comentarios o aclaraciones debidamente documentadas, con el propósito de evaluarlas e incluirlas en el informe final emitido.

Su propósito es proporcionar información útil y oportuna, en asuntos relevantes que posibilite recomendar, en su momento, la necesidad de realizar mejoras en las actividades y el sistema de control interno de la compañía. Así, inmediatamente como sea desarrollado un hallazgo de auditoría, el jefe de equipo o auditor debe informar a los funcionarios responsables con el objeto de obtener puntos de vista respecto de los hallazgos encontrados y facilitar la oportuna adopción de medidas correctivas.

La comunicación de hallazgos y la evaluación de las respuestas de la organización, significan que la entidad ha terminado su proceso de ejecución y que ha acumulado en sus papeles de trabajo toda la evidencia requerida para sustentar lo realizado y el producto final permite elaborar el informe.

Los hallazgos deben tener los siguientes atributos:

- Título
- Condición
- Criterio
- Causa
- Efecto
- Recomendación

Finalmente, para dar por terminado el proceso de auditoría se procede a presentar el informe detallando las causas que afecten al desarrollo y estructuración de las operaciones en cada área examinada, recomendar las posibles soluciones, proponer acciones de mejora para la previsión o corrección de los obstáculos acontecidos y proveer un continuo mejoramiento en el desempeño organizacional de la entidad.

De acuerdo a las normas de auditoría vigentes en nuestro país, la elaboración del informe final deberá considerarse lo siguiente:

- Introducción. - En esta parte se debe incluir los objetivos específicos delimitados en la fase de planeación de la auditoría, estableciendo aquellos que

fueron logrados y los cuales no fueron ejecutados, señalando sus causas de no cumplimiento. También se debe hacer referencia a los programas aplicados, estableciendo las causas de no ejecución de lo previsto. Se debe abordar aspectos como legislación utilizada, auditado y procedimientos utilizados para la toma de muestras y si se aplicaron normas de auditoría generalmente aceptada; de no ser el caso, se deberá justificar los motivos que lo impidieron.

- Conclusiones. - En este punto se debe describir el efecto económico de las ineficiencias, incumplimientos e inobservancias a nivel general, así como las causas que incidieron en su grado de no ejecución. Las conclusiones deberán centralizarse en acuerdo a los objetivos alcanzados y la evaluación que hace el experto de auditoría fundamentado en los resultados de el examen realizado.
- Resultados. - Dentro de esta sección se explican temáticas encaminadas a si no se aplicaron las normas de auditoría generalmente aceptadas, la justificación de las consecuencias que pueden desglosarse de aquello. Así mismo, deberán considerarse los principales hallazgos encontrados realizando una estimación de la eficacia de las regulaciones vigentes, por otro lado, se deberán incluir la comparación de los resultados de la auditoría con la información de exámenes anteriores, es importante considerar los resultados que muestra la auditoría alineados a los objetivos por áreas de estudio; y, tratar los incumplimientos de leyes y demás regulaciones que se hayan confirmado.
- Recomendaciones. - Se detallan las medidas de relevancia que se deben admitir para dar solución a las deficiencias.
- Anexos. - Se refieren a los documentos soporte que evidencian la ejecución de la auditoría, descrita a través de los papeles de trabajo.
- Despedida. - Deberá consignarse en este punto una nota de agradecimiento, el saludo de despedida del auditor, sus nombres y apellidos, cargo y firma de responsabilidad dejando su constancia explícita en cada página de dicho informe.
- Síntesis. - Contiene en algunos casos un resumen reflejando los hallazgos más relevantes de manera susceptible, específica y breve de manera que se visualice la realidad de lo auditado.

Todos estos aspectos son muy propicios para el especialista en auditoría, por cuanto, a través del intercambio con los auditados, se puede probar la exactitud de sus hallazgos y lo conveniente de sus recomendaciones, así como obtener opiniones de los mismos para insertarlos en su informe. No obstante, creemos que el borrador preliminar del auditor debe ser modificado según sea conveniente, pero sin dejar de lado aquellos hallazgos que a su criterio son significativos y resultan especialmente críticas constructivas con propuestas tendientes a mejorar los procedimientos más importantes auditados en el examen de auditoría.

4. Seguimiento

La fase final del proceso de auditoría consiste en el seguimiento de las respuestas de los auditados al informe de auditoría emitido.

El objetivo de toda auditoría es lograr que las recomendaciones emitidas sean implementadas por las autoridades competentes ya que ello dará como resultado mejoras en los niveles de eficacia, eficiencia y economía en la gestión administrativa de la Institución y al fortalecimiento del control interno.

Los especialistas o expertos de auditoría deben realizar un seguimiento a fin de confirmar que se está tomando las medidas correctivas respecto de los hallazgos encontrados. En el caso, que se delimiten que estas sugerencias no son cumplidas deberán ser notificadas a la alta dirección de la empresa.

Para dar seguimiento a las recomendaciones emitidas, se llevan a cabo las siguientes actividades:

- Se planifica el trabajo, para verificar el cumplimiento de las sugerencias previstas.
- Se ejecuta la auditoría del seguimiento a las recomendaciones.
- Se elabora el informe sobre las recomendaciones implementadas y los resultados que éstas dieron; así como las que no fueron aceptadas y los impactos que estas produjeron por no implementarse.
- Se discute el informe con la alta dirección de la empresa, para dar a conocer los resultados del seguimiento y conocer las medidas que se tomaran al respecto.
- Se elabora el informe final.

Diagnóstico de los factores positivos de la implementación de la auditoría administrativa y financiera en las compañías de carga pesada de la ciudad de Macará.

Con la información existente en consecuencia del respectivo estudio del trabajo de investigación se desprenden algunos hallazgos que permiten alcanzar los objetivos propuestos, uno de estos consiste en determinar los factores positivos de la implementación de la auditoría administrativa y financiera, en consideración a: procesos operativos, de información y de cumplimiento.

Los *procesos operativos* se refieren a la eficacia y eficiencia de las operaciones en la organización, incluidas operaciones financieras, como la protección de activos; los *procesos de información* hacen énfasis a la información financiera y no financiera interna y externa, información veraz y oportuna, transparente; mientras que, los *procesos de cumplimiento* se relacionan a la observación de las leyes y regulaciones propias de las compañías; estos factores son:

- Información veraz y oportuna
- Personal capacitado
- Mejora de comunicación
- Objetivos alcanzables
- Disponibilidad de Organigrama Funcional
- Programa de Capacitación
- Mejora continua

CONCLUSIONES

La presente propuesta metodológica se desarrolló bajo la óptica de la implementación de la auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, toda vez que se constituye en una guía que responde a las características estructurales y funcionales de las compañías objeto de examen; y, también porque representa una herramienta esencial para incrementar los niveles de economía, eficiencia y eficacia enmarcado en un desarrollo sostenible, tendiente al logro de los objetivos organizacionales.

Concomitantemente, a través de los resultados obtenidos se logró diagnosticar que existe la necesidad de implementación de la auditoría; en razón que, aunque se evidencia la existencia de una organización estructural, conocimiento de la misión, visión y objetivos definidos, manejo de una imagen corporativa y de planteamiento de algunos objetivos; las compañías no manejan un sistema de control interno tendiente a detectar fallos, promover mejoras para su desarrollo y conocer cuál es el estado real de la organización en cada una de sus áreas o departamentos.

En función de la información recopilada a través de las compañías en estudio, se refleja la necesidad de una metodología, ante esta circunstancia se cumple los dos objetivos específicos de diseñar y elaborar el proceso de la auditoría administrativa y financiera en las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, presentado en el capítulo 4 concerniente a la Propuesta.

Finalmente se concluye que la implementación de la auditoría administrativa y financiera dentro de las compañías de transporte de carga pesada, determinará factores positivos como: información veraz y oportuna, personal adiestrado, mejoramiento de la comunicación, objetivos alcanzables, disponibilidad de estructuras funcionales, programas de capacitación, mejoramiento continuo, cumpliéndose el objetivo de contar con empresas competitivas con herramientas e instrumentos que le permitan medir a través de indicadores el proceso administrativo y financiero, realizando retroalimentación y proyectándolas al futuro.

RECOMENDACIONES

Una vez presentadas las respectivas conclusiones se procede a establecer las recomendaciones que permitirán solventar y solucionar las debilidades encontradas y potenciar las fortalezas, fruto de una propuesta metodológica para implementación de la auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, estas son:

Se recomienda se implementa la presente metodología de auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.

Se recomienda en función del diagnóstico de la situación administrativa y financiera actual, potenciar los aciertos y en los errores aplicar retroalimentación de procesos con el propósito de obtener el mejoramiento continuo basado en una auditoría administrativa financiera.

Se recomienda para la implementación de la auditoría administrativa-financiera, basarse en función del diseño del proceso, trabajo estructurado fruto de la recolección de información de las compañías LUZVAR CIA.LTDA. y RECIMATRANS S.A.

Se recomienda potenciar los factores positivos que se originaron al implementar la respectiva auditoría administrativa financiera, estos instrumentos y herramientas que permitirán compañías con un horizonte de tiempo y éxito asegurado.

Bibliografía

- Asamblea Nacional de la República del Ecuador*. Google. Recuperado el 11 de agosto de 2014. (10 de 02 de 2014). Obtenido de <http://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/asamblea2013-2017/sala-prensa/coip-registro-oficial-180.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (02 de 07 de 2019). *Boletín Estadístico Mensual BCE*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1182-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-creci%C3%B3-06-en-el-primer-trimestre-de-2019>
- Cerda, H. (2009). Los elementos de la investigación. Cómo reconocerlos, diseñarlos y construirlos. Bogotá: El Búho.
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). Quito.
- Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission. (2013). *Resumen Ejecutivo Control Interno-Marco Integrado COSO*. España: Instituto de Auditores Internos de España.
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Quito: eSilec Profesional - www.lexis.com.ec.
- COSO. (Mayo de 2013). *Control Interno - Marco Integrado*. Obtenido de http://doc.contraloria.gob.pe/Control-Interno/Normativa_Asociada/coso_2013-resumen-ejecutivo.pdf
- COSO. (Junio de 2017). *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*. Obtenido de COSO: <https://www.coso.org/Documents/2017-COSO-ERM-Integrating-with-Strategy-and-Performance-Executive-Summary.pdf>
- Espino, M. (2014). *Fundamentos de auditoría*. México: Grupo Editorial Patria. Obtenido de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?docID=3228795&query=auditor%C3%ADa+>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGRAW-HILL.

- Institute of Internal Auditors - IIA. (2018). *The Institute of Internal Auditors*.
Obtenido de https://na.theiia.org/about-ia/PublicDocuments/PR-Value_Prop_Bro-FNL-Lo.pdf
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2014).
Quito: eSilec Profesional www.lexus.com.ec.
- Martínez L, N. (2018). *Diseño de la investigación I*. España: El Cid Editor.
Obtenido de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/reader.action?doi=5635734&query=metodologia+de+la+investigacion>
- Montaño, F. (2015). *Auditoría de las áreas de la empresa*. Málaga: IC Editorial.
- Murgueytio, J. (2017). *Modelo de gestión para las unidades de auditoría interna del sector público ecuatoriano*. La Habana: Editorial Universitaria.
Obtenido de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/detail.action?doi=5214269&query=auditor%C3%ADa%20interna>
- Ray, O. (2005). *Principios de auditoría*. México: McGraw-Hill.
- SCVS. (Septiembre de 2018). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Obtenido de Investigación y Estudios Sectoriales: <https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-del-sector-Servicios-en-el-Ecuador-2013-2017.pdf>
- Soy, i. A. (2013). *Auditoría de la información: identificar y explotar la información en las organizaciones*. Barcelona: Editorial UOC.
- Superintendencia de Compañías, V. y. (2018). Panorama del Sector de Servicios 2013-2017. 38-40.
- Tapia, C., Rueda, R., & Silva, R. (2017). *Auditoría Interna: Perspectivas de vanguardia*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
Obtenido de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:2708/lib/bibliotecaupssp/detail.action?doi=5308783&query=auditoria%20interna>
- Triana, T., & Torres, D. (2017). *UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA*.
Obtenido de

https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/706/1/FAA-spa-2017-Analisis_de_los_elementos_que_inciden_en_la_implementacion_de_sistema_de_control_interno_COSO.pdf

UNSD. (2009). *United Nations Statistics Division*. Obtenido de <https://unstats.un.org/unsd/publication>



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Silva López, Glenda Nathaly, con C.C: # 1103842207 autora del trabajo de titulación: **Propuesta metodológica para implementación de la Auditoria Administrativa y Financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará** previo a la obtención del título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, septiembre del 2019

f. _____

Nombre: Silva López, Glenda Nathaly

C.C: 1103842207

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Propuesta metodológica para implementación de la Auditoría Administrativa y Financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará.		
AUTORES:	Glenda Nathaly, Silva López		
TUTOR:	CPA. José Antonio, Rodríguez Samaniego, MSc.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Contabilidad y Auditoría		
TITULO OBTENIDO:	Ingeniero en Contabilidad y Auditoría		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	Septiembre del 2019	No. DE PÁGINAS:	80
ÁREAS TEMÁTICAS:	Auditoría, Control Interno, Transporte.		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Auditoría Administrativa, Auditoría Financiera, Control Interno, Carga Pesada, Transporte.		
RESUMEN:	<p>En el presente estudio se ha diseñado la propuesta metodológica para implementación de la auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Macará, mediante una investigación observacional, investigación retrospectiva, investigación transversal, de tipo investigación exploratoria y descriptiva; además, se necesitó la utilización de fuentes primarias como la entrevista dirigida a los dos representantes legales de las compañías de transporte pesado, es decir a los gerentes; y, las encuestas dirigidas a colaboradores o empleados de las organizaciones objeto de estudio. Los resultados de la investigación permitieron diagnosticar la situación administrativa y financiera de las compañías, existiendo la necesidad de la implementación de la auditoría, presentándose carencias y observaciones como que no disponen de un organigrama funcional, de un manual de funciones, de un plan o programa de auditoría, determinando que las actividades y procesos no son totalmente efectivos y eficaces.</p> <p>Con estos antecedentes, se recomienda se implemente la presente propuesta metodológica de auditoría administrativa y financiera a las compañías de transporte pesado de la ciudad de Macará y potenciar los factores positivos que se originarán al ejecutarla.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTORA:	Teléfono: +593-9-69-685-326	E-mail: nathy_2027@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Bernabé Argandoña, Lorena Carolina		
	Teléfono: +593-4- 3804600 ext.1635		
	E-mail: lorena.bernabe@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			