



UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES
PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ECUADOR DE ACUERDO A
LAS RESOLUCIONES DEL COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO
SOCIOECONÓMICO CAUSADO”**

Trabajo de titulación previo a la
obtención del Título de Contador
Público Auditor

AUTORAS:

Flores Quezada Samantha Elizabeth

Ulloa González Mayra Gissela

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

Ing. Com. Marcia Marlene Pesántez Criollo

CUENCA – ECUADOR

2015



RESUMEN

En una economía ecuatoriana dolarizada, en la cual no se puede aplicar medidas cambiarias, es una prioridad cuidar que la fuga de dólares exponga la estabilidad de esta moneda. Por ello, ante una balanza comercial deficitaria, el gobierno promueve las exportaciones y limita las importaciones. Siendo el sector automotriz uno de los mayores importadores, se han aplicado condicionamientos con la finalidad de que éstas disminuyan y se estimule la industria nacional.

Por tal motivo, el objetivo del presente estudio es determinar el impacto de los cupos de importación en las empresas del sector automotriz, basándose en el análisis de aquellas con establecimientos en Cuenca y el efecto en su rentabilidad en el periodo 2010 – 2014, considerando que desde mediados del 2012 se presentaron restricciones como los cupos de importación.

Para ello, se describe las Resoluciones 66 y 049 del COMEX, que imponen los cupos, para lo cual se realiza un análisis de los estados financieros e índices de la empresa Recordmotor S.A., cuyos resultados permiten conocer los efectos en el sector y se indaga, mediante entrevistas e indicadores las consecuencias de la restricción en las principales importadoras de autos.

Las empresas fortalecieron otras áreas del negocio como Repuestos y Servicios para compensar la caída en ventas de vehículos y mantener su rentabilidad, que en las condiciones actuales es un reto.

Palabras claves: cupos de importación, restricciones cuantitativas, impacto en la rentabilidad, indicadores financieros, estrategias, sector automotriz.



ABSTRACT

In an Ecuadorian dollarized economy, which cannot have exchange measures, it is a priority to care about dollars drain, which can risk the stability of it. Thus, with a deficit trade balance, the government supports the exports and limits the imports. Even the automotive sector is one of the biggest importers, they have applied some conditions and limitations to them in order to reduce their imports and support domestic industry.

For this reason, the objective of this study is to determinate the impact of those import quotas in the automotive sector's companies, based in the analysis of those who are established in Cuenca; and also to determinate the effect in its profit in 2010-2014 period, considering that import quotas were applied since 2012.

For this reason, it is described COMEX's Resolutions 66 and 049, which are the ones that impose the quotas, also we make financial of the company: Recordmotor S:A:, whose results allow to know the effects in the sector, and we research with interviews and indicators, the consequences of putting restrictions to the principal automobile's importers.

The companies strengthened other business areas, like car's parts and services, in order to make up for the sales cars decrease and to keep its profit, which in the actual conditions, it is a challenge.

Key words: import quotas, quantity restrictions, profit's impact, indicators, strategies, automobile sector.



ÍNDICE

RESUMEN	2
ABSTRACT	3
DEDICATORIA	14
DEDICATORIA	15
AGRADECIMIENTO	16
AGRADECIMIENTO	17
INTRODUCCIÓN	18
CAPÍTULO 1	19
ANTECEDENTES Y ESTUDIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR	19
<i>1.1. Introducción</i>	<i>19</i>
<i>1.2. El Sector Automotriz en el Ecuador</i>	<i>20</i>
1.2.1. Historia y evolución del sector automotriz en Ecuador.	20
1.2.2. Historia del sector automotriz en la ciudad de Cuenca	21
1.2.3. Importancia del sector automotriz en la economía nacional.....	22
1.2.4. Actividades y sectores relacionados	28
1.2.5. Productos y piezas de ensamblaje del sector automotriz.....	31
1.2.6. Organizaciones gremiales del sector	35
1.2.7. Cifras del comercio automotriz en Ecuador	36
1.2.8. Precios promedio de venta de los vehículos en USD.....	43
1.2.9. Marcas y modelos de autos más vendidos en el país.....	43
1.2.10. Parque automotor ecuatoriano	45
1.2.11. El Parque automotor de la ciudad de cuenca.	48
1.2.12. Empresas que importan vehículos en Ecuador.....	50



CAPITULO II	58
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ESTUDIO DEL MARCO LEGAL PARA LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO	58
2.1. <i>Introducción</i>	58
2.2. <i>Importación</i>	59
2.2.1. <i>Definición de importación</i>	59
2.3. <i>Marco legal para las importaciones del sector automotriz en el Ecuador</i>	64
2.4. <i>Incoterms</i>	65
2.5. <i>Partida arancelaria</i>	71
2.6. <i>Regímenes de importación</i>	72
2.6.1. <i>Regímenes de no transformación</i>	72
2.6.2. <i>Regímenes de transformación</i>	73
2.7. <i>Proceso para importar</i>	74
2.8. <i>Trámite y Documentación para una Importación</i>	77
2.8.1. <i>Documentos que acompañan a la DAU en el portal ECUAPASS</i> ..	77
2.8.2. <i>Tributos al Comercio Exterior</i>	81
2.8.3. <i>Canales de Aforo</i>	82
2.9. <i>Barreras arancelarias</i>	83
2.9.1. <i>Aranceles</i>	84
2.9.2. <i>Subsidios</i>	84
2.9.3. <i>Políticas Antidumping</i>	84
2.9.4. <i>Políticas administrativas</i>	85
2.9.5. <i>Restricciones cuantitativas</i>	85
2.9. <i>Medidas restrictivas sobre las importaciones tomadas por el gobierno</i>	85



2.9.1. Ventajas de la restricción en las importaciones del sector automotriz en el Ecuador.....	89
2.9.2. Desventajas de la restricción en las importaciones del sector automotriz ecuatoriano	89
2.9.3. Resoluciones del COMEX que involucran al sector automotriz ecuatoriano. 90	
2.9.3.1. Resolución 65.....	90
2.9.3.2. Resolución 66.....	91
2.9.3.3. Resolución 049-2014.....	92
CAPITULO III.....	94
ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU EFECTO EN LA RENTABILIDAD.	94
3.1. <i>Introducción</i>	94
3.2. <i>IMPACTO DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS APLICADAS AL SECTOR IMPORTADOR</i>	95
3.3. <i>IMPORTADORES DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE CUENCA.</i> ..	97
3.3.1. Caso de Aplicación – Recordmotor S.A.	98
3.3.1.2. Aplicación de razones financieras	126
3.4. <i>Análisis de Indicadores Financieros – Empresas de la ciudad de Cuenca</i>	135
CAPÍTULO IV	149
CONCLUSIONES	149
RECOMENDACIONES	151
BIBLIOGRAFÍA.....	153
ANEXOS	156



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Aporte al PIB ecuatoriano por industrias	22
Tabla 2. Recaudación de Impuestos del Sector Automotriz	26
Tabla 3. Ventas anuales por provincias en unidades.....	38
Tabla 4. Ventas por segmento en Azuay (en unidades).....	41
Tabla 5. Precios promedio de vehículos	43
Tabla 6. Marcas más comercializadas en el mercado ecuatoriano 2007 – 2014..	44
Tabla 7. Modelos de Vehículos más vendidos.....	45
Tabla 8. Parque automotor nacional por marcas	46
Tabla 9. Antigüedad del Parque Automotor Ecuatoriano al 2014	47
Tabla 10. Empresas Importadoras de Vehículos en Ecuador al 2014.....	50
Tabla 11. Montos Mínimos para llevar Contabilidad	60
Tabla 12. Efecto general de la Resolución 049-2014	93
Tabla 13. Empresas Importadoras con establecimientos en Cuenca.....	97
Tabla 14. Ventas Honda 2008-2011 por modelo	101
Tabla 15. Variación en el Costo de Ventas 2010 - 2014.....	106
Tabla 16. Variación Cuentas por Cobrar 2013 - 2014	112
Tabla 17. Variación en Inventarios 2013 - 2014.....	115
Tabla 18. Variación Activos no Corrientes 2010 - 2014	115
Tabla 19. Ajustes en Propiedad, Planta y Equipo por adopción de NIIF's.....	116
Tabla 20. Inversiones en Subsidiarias Recordmotor S.A.....	117
Tabla 21. Estructura del Patrimonio Recordmotor S.A. 2013 – 2014	119
Tabla 22. Ajustes en el Patrimonio por Conversión a NIIF's: 31/Diciembre/2010	124
Tabla 23. Indicadores de Liquidez Recordmotor S.A.....	126

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



Tabla 24. Indicadores de Solvencia Recordmotor S.A.	127
Tabla 25. Indicadores de Gestión Recordmotor S.A.....	129
Tabla 26. Indicadores de Rentabilidad Recordmotor S.A.....	130
Tabla 27. Utilidad Bruta por línea de Ventas Recordmotor S.A.	132
Tabla 28. Ventas por unidades Recordmotor S.A. 2010 - 2014	133
Tabla 29. Margen Bruto de Empresas Importadoras de Vehículos	138
Tabla 30. Margen Operacional de Empresas Importadoras de Vehículos	142
Tabla 31. Margen Neto de Empresas Importadoras de Vehículos.....	144
Tabla 32. Rentabilidad Neta del Activo de Empresas Importadoras de Vehículos	146
Tabla 33. Rentabilidad Operacional del Patrimonio de Empresas Importadoras	148

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Recaudación de Impuestos del Sector Automotriz	27
Gráfico 2. Ventas mensuales de vehículos en Ecuador 2013 – 2014 en unidades	36
Gráfico 3. Participación en ventas del Azuay	40
Gráfico 4. Marcas más comercializadas en Ecuador	44
Gráfico 5. Parque automotor ecuatoriano por marcas al 2014.....	47
Gráfico 6. Exportaciones e Importaciones en Ecuador 2013 – 2015.....	63
Gráfico 7. Evolución Ventas Recordmotor S.A. 2010-2014	99
Gráfico 8. Evolución Tipo de Cambio YEN	100
Gráfico 9. Comparativo ventas Volkswagen por concesionario (livianos).....	103
Gráfico 10. Evolución Rentabilidad Recordmotor S.A. 2010-2014	106
Gráfico 11. Evolución Gastos Operacionales 2010-2014	108
Gráfico 12. Gastos Financieros 2010-2014.....	109
Gráfico 13. Evolución Utilidad Neta 2010-2014	110



Gráfico 14. Evolución Activo Corriente Recordmotor S.A. 2010-2014.....	111
Gráfico 15. Evolución Inventario Recordmotor S.A. 2010-2014	114
Gráfico 16. Evolución Pasivo Corriente 2010-2014	118
Gráfico 17. Importaciones - Ventas Vehículos 2010-2014.....	135
Gráfico 18. Ventas Netas de Empresas Importadoras 2010-2014	137
Gráfico 19. Evolución Gastos Operacionales de empresas importadoras.....	143
Gráfico 20. Evolución Activos Totales – Empresas Importadoras 2010-2014...	147

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Precios de la gasolina por países	30
Figura 2. Sistema Pico y Placa.....	39
Figura 3. Automóvil Chevrolet Sail rojo	41
Figura 4. Camioneta Chevrolet D-Max.....	41
Figura 5. SUV Chevrolet Grand Vitara SZ.....	42
Figura 6. VAN Chevrolet N300	42
Figura 7. Camión Chevrolet NRL © GM Corp	42
Figura 8. Bus Hino AK8JRSA	43
Figura 9. Índice de Motorización en Cuenca 2013	49
Figura 10. Distribución modal en Cuenca de las formas de movilización.....	49
Figura 11. Incoterms 2010	70
Figura 12. Sistema de Ecuador para partidas arancelarias	71
Figura 13. Evolución de los precios del petróleo en los mercados internacionales Oct. 2008 – Octubre 2015	86
Figura 14. Evolución Balanza Comercial de Ecuador 2010-2014.....	87
Figura 15. Modelo Honda CR-V y Pilot	104



Universidad de Cuenca
Cláusula de Derechos de Autor

Samantha Elizabeth Flores Quezada, autora del Trabajo de Titulación “ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ECUADOR DE ACUERDO A LAS RESOLUCIONES DEL COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO CAUSADO” reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de Contadora Pública Auditora. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autora.

Cuenca, 21 de Marzo de 2016

Samantha Elizabeth Flores Quezada
C.I. 0106523509



Universidad de Cuenca
Cláusula de Propiedad Intelectual

Samantha Elizabeth Flores Quezada, autora del Trabajo de Titulación “ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ECUADOR DE ACUERDO A LAS RESOLUCIONES DEL COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO CAUSADO” certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de la autora.

Cuenca, 21 de Marzo de 2016

Samantha Elizabeth Flores Quezada
C.I. 0106523509



Universidad de Cuenca
Cláusula de Derechos de Autor

Mayra Gissela Ulloa González, autora del Trabajo de Titulación “ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ECUADOR DE ACUERDO A LAS RESOLUCIONES DEL COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO CAUSADO” reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de Contadora Pública Auditora. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autora.

Cuenca, 21 de Marzo de 2016

Mayra Gissela Ulloa González
C.I. 1400754055



Universidad de Cuenca
Cláusula de Propiedad Intelectual

Mayra Gissela Ulloa González, autora del Trabajo de Titulación “ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ECUADOR DE ACUERDO A LAS RESOLUCIONES DEL COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO CAUSADO” certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de la autora.

Cuenca, 21 de Marzo de 2016

Mayra Gissela Ulloa González
C.I. 1400754055



DEDICATORIA

A Dios por guiarme en cada objetivo para alcanzar mis metas, por ser mi fortaleza y darme sabiduría para culminar cada etapa.

A mi familia, mis padres Jorge y Eliza, por la persona que me han formado y todo el apoyo que me han brindado. A mis hermanos que son mi fuente de inspiración para superarme cada día.

A mi enamorado Andrés, por su apoyo y motivación para mejorar cada día, por estar junto a mí en los buenos momentos y aún más en los que se tornan difíciles, y sobre todo por brindarme su amor incondicional.

A mis amigas y demás personas que me han motivado a culminar mi carrera. Los llevaré siempre presentes en mi corazón.

Samantha Elizabeth Flores Quezada



DEDICATORIA

A Dios y la Virgen

Por brindarme fortaleza para cumplir esta meta, por las oportunidades recibidas y por permitirme conocer personas valiosas en esta etapa de mi vida.

A mis padres, hermanas y abuelita

Por ser ese pilar fundamental que me ha mantenido de pie, por sus consejos, amor y comprensión. Por ofrecerme su confianza y apoyo incondicional.

A mi esposo e hija

Por ser mi motivación para continuar cada día con paso firme para lograr mis objetivos a pesar de las dificultades y obstáculos que se presenten. Por alegrarse conmigo en los buenos momentos y superar juntos aquellos difíciles.

A mis familiares y amigos

Por los momentos compartidos, su ayuda y sobre todo por su amistad, gracias a la cual este camino ha sido mucho más ameno.

Mayra Gissela Ulloa González



AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios por todas las bendiciones que he recibido en cada etapa de mi vida y por darme el valor para superar los obstáculos y cumplir con los objetivos que me he propuesto.

A mi familia le estaré eternamente agradecida por los valores que me han inculcado, por el apoyo y fortaleza para culminar con este proyecto de mi carrera.

A la Universidad de Cuenca, profesores y compañeros de aula, los cuales me han ayudado a fortalecer mis conocimientos y formarme como profesional.

A la Ing. Marcia Pesantez por el tiempo y la orientación que nos ha brindado en la realización de este trabajo, De igual manera, a las empresas del sector automotriz, especialmente a Recordmotor que nos apoyaron con información de sus empresas para culminar esta investigación.

Finalmente agradezco a mis amigas con las que he compartido muy buenos momentos en las aulas, construyendo una grandiosa amistad.

Samantha Elizabeth Flores Quezada



AGRADECIMIENTO

A Dios y la Virgen por ser mi guía y fortaleza en todo momento.

A mis padres por cada uno de los sacrificios que hicieron para que pueda culminar esta etapa de mi vida estudiantil.

A la Ing. Marcía Pesantez, Directora del Trabajo de Titulación, por su tiempo y paciencia, por formar parte de este proyecto y orientarnos para realizarlo con éxito.

A los profesores de la Universidad de Cuenca por compartirnos sus conocimientos y procurar formarnos como los mejores profesionales.

A mis amigas y compañeras por los momentos compartidos y su apoyo.

A las empresas del sector automotriz que nos abrieron sus puertas y aportaron con información para que este trabajo se pueda llevar a cabo.

Mayra Gissela Ulloa González



INTRODUCCIÓN

Las empresas del sector automotriz aportan al crecimiento y desarrollo de la economía de Ecuador, debiendo sujetarse a diferentes normas, leyes y reglamentos emitidos por las entidades públicas que velan por los intereses económicos nacionales. Tras la adopción de cupos, las empresas importadoras de vehículos se han visto en la necesidad de generar nuevas estrategias para mantener y tratar de mejorar sus operaciones comerciales. Por tal motivo, esta investigación busca determinar el impacto ocasionado por tal medida en la rentabilidad de estas empresas y las medidas que ayuden a mejorar las utilidades de las mismas.

El desarrollo del trabajo está compuesto por cuatro capítulos. El primero contiene los antecedentes y estudio del sector automotriz en Ecuador, su participación en el PIB e importaciones, contribución en impuestos, nivel de comercialización y listado de las actuales importadoras de vehículos en el país.

En el capítulo dos se detalla la fundamentación teórica y el marco legal para importaciones del sector automotriz ecuatoriano, así como las resoluciones emitidas por el COMEX, determinando las restricciones mediante cupos de importación.

El tercer capítulo consta de dos partes. La primera se basa en los análisis horizontal, vertical e indicadores financieros de la empresa Recordmotor S.A., la misma que tiene por objeto la importación y comercialización de la marca Honda, y la compra y venta de vehículos marca Volkswagen. En la segunda parte se realiza el análisis de los indicadores de rentabilidad de cuatro empresas importadoras de vehículos, con el objetivo de determinar el impacto de las restricciones en la utilidad de estas empresas, y las medidas que han aplicado para minimizar el impacto.

Por último, en el capítulo cuatro se exponen las conclusiones y recomendaciones, mismas que se han obtenido mediante entrevistas realizadas a empleados de las empresas objeto de estudio.



CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES Y ESTUDIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR

1.1. Introducción

El sector automotriz en nuestro país y en el mundo entero ha tenido influencia en el desarrollo económico, debido a que, son diversas las actividades que realizan y el auge que han tenido. Este abarca tanto la comercialización como manufactura de vehículos y prestación de servicios. A su vez, tiene relación con otros sectores como producción de autopartes, comercialización de repuestos, entre otros.

En Ecuador, la comercialización de autos se empezó a desarrollar a inicios del siglo XIX y desde entonces ha seguido creciendo hasta la actualidad, generando plazas de empleo y contribuyendo en la recaudación fiscal del país.

En este capítulo se abordará la historia del sector automotriz en Ecuador, su evolución y crecimiento, su importancia para la economía medida a través de la participación en el PIB, los valores recaudados en impuestos en los últimos años, las actividades que realizan y los sectores que se encuentran relacionados. Además, se analizará las cifras y estadísticas del sector en ventas, precios y participación de las marcas en el mercado nacional.

Finalmente, se analizará el parque automotor ecuatoriano y se presentará una tabla de los importadores de autos, mismos que se ven directamente afectados por las Resoluciones 66 y 49 emitidas por el COMEX en junio del 2012 y diciembre del 2014 respectivamente.



1.2.El Sector Automotriz en el Ecuador

1.2.1. Historia y evolución del sector automotriz en Ecuador.

Alrededor de 1900, aparecieron los primeros vehículos en Ecuador, en las principales ciudades como Quito y Guayaquil. Según lo señala, Rodolfo Pérez, en su publicación, Ecuador Profundo, la familia Guzmán Aspiazu, fue la primera en poseer un bólido¹ de fabricación francesa. Para 1910, la Municipalidad de Guayaquil, contrató los servicios de carros de alquiler y en la misma ciudad, para el año 1922 se implantó una línea de buses que cubría una ruta desde la ciudad hasta un parque de diversiones. De forma continuada y para cubrir la necesidad de movilización de los ecuatorianos, las importaciones de vehículos aumentaron.

En los años 50, se inició en Ecuador la producción automotriz con la fabricación de partes metálicas, carrocería y asientos de buses.

Durante los años 60 el gobierno adoptó un modelo de sustitución de importaciones basados en la Ley de Fomento Industrial y Protecciones Arancelarias, impulsando de esta manera a la industria de ensamblaje automotriz, la cual se desarrolló en la Sierra.

En 1970, nació la primera empresa ensambladora del país, AYMESA, con el proyecto BTV (Basic Transport Vehicle), lanzando al mercado el primer vehículo de producción nacional, denominada “El Andino”, siendo un modelo sencillo.

Posteriormente, empezó a operar la compañía OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A. el 16 de octubre de 1975. En 1979 inició sus actividades MARESA (Manufacturas Armadurías y Repuestos del Ecuador). En 1991 comenzó a ensamblar COENANSA, Corporación Ensambladora Automotriz Nacional, ubicada en Manta y de propiedad del grupo Noboa, pero dejó de hacerlo en el año 1997 (Ortega, 2005).

¹ Automóvil que puede alcanzar grandes velocidades, especialmente diseñado para carreras deportivas.



En 1992, Colombia, Ecuador y Venezuela perfeccionaron la Zona de Libre Comercio, dando paso a las importaciones de vehículos de marcas internacionales como Daewoo, así como, Volkswagen con modelos como Gol, Golf, Polo.

1.2.2. Historia del sector automotriz en la ciudad de Cuenca

La revista Avance (2012) señala que en 1912 llegó el primer vehículo automotor a Cuenca, el cual fue comprado en París y perteneció a Federico Malo Andrade.

Hace 50 años aproximadamente, en esta ciudad, nació Importadora Tomebamba, que, hoy en día, es una de las principales importadoras del mercado cuencano, es concesionaria y socia de Toyota, con el 10% de las acciones de la empresa.

Para el año 2006, en el Austro ecuatoriano se comercializaron aproximadamente 8.000 vehículos de acuerdo a datos presentados por la Asociación Ecuatoriana Automotriz del Austro, incluyendo la ciudad de Cuenca, con lo que la provincia de Azuay ocupaba el tercer lugar en el mercado automotriz, siendo Chevrolet, Hyundai y Toyota, las marcas preferidas por los consumidores.

La industria y comercio automotriz impulsan el desarrollo de sectores relacionados; muestra de ello es que, en Cuenca, está ubicada una gran empresa de origen alemán, denominada Continental Tire Andina, la cual basa su producción en la fabricación de neumáticos para autos, camionetas, camiones, autobuses, motocicletas y bicicletas con la marca General Tire, fortaleciendo así al sector, no solo por los productos de calidad que ofrece, sino a la vez por las fuentes de trabajo que genera.

En noviembre del 2014, se suscribió un convenio entre Continental Tire Andina y la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología, con el fin de fortalecer la formación dual, al vincular a estudiantes de institutos técnicos y tecnológicos en el sector industrial, formando a talento humano más completo en conocimiento, innovación y tecnología.



Por lo tanto, se puede hablar de una importancia del sector no solo a nivel económico sino también social para la ciudad, provincia y el resto del país.

1.2.3. Importancia del sector automotriz en la economía nacional

Una de las formas de analizar la importancia del sector automotriz en el Ecuador es a través de su contribución en el PIB², es decir, el porcentaje en el que participó en el crecimiento de la economía del país.

Tabla 1. Aporte al PIB ecuatoriano por industrias

Industrias	2013	%	2014	%
Agricultura	4,906,981	7.32%	5,112,890	7.33%
Cultivo de banano, café y cacao	1,097,771	1.64%	1,134,876	1.63%
Cultivo de flores	485,048	0.72%	529,672	0.76%
Otros cultivos agrícolas	2,087,348	3.11%	2,163,327	3.10%
Cría de animales	545,617	0.81%	559,257	0.80%
Silvicultura, extracción de madera y actividades relacionadas	691,197	1.03%	725,757	1.04%
Acuicultura y pesca de camarón	369,439	0.55%	395,300	0.57%
Acuicultura y pesca de camarón	369,439	0.55%	395,300	0.57%
Pesca (excepto camarón)	432,998	0.65%	439,493	0.63%
Pesca (excepto de camarón)	432,998	0.65%	439,493	0.63%
Petróleo y minas	6,774,836	10.10%	7,066,820	10.13%
Extracción de petróleo, gas natural y actividades de servicio relacionadas	6,505,090	9.70%	6,792,219	9.74%
Explotación de minas y canteras	269,746	0.40%	274,601	0.39%
		0.00%		
Refinación de Petróleo	661,187	0.99%	622,441	0.89%
Fabricación de productos de la refinación petróleo y de otros productos	661,187	0.99%	622,441	0.89%
Manufactura (excepto refinación de petróleo)	7,896,762	11.77%	8,331,824	11.94%
Procesamiento y conservación de carne	405,752	0.60%	425,634	0.61%
Procesamiento y conservación de camarón	233,281	0.35%	250,101	0.36%

² El PIB, Producto Interno Bruto representa el total de bienes y servicios producidos por un determinado país. El valor del PIB es utilizado como un indicador del bienestar económico general.



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Procesamiento y conservación de pescado y otros productos acuáticos	543,625	0.81%	554,987	0.80%
Elaboración de aceites y grasas de origen vegetal y animal	304,250	0.45%	321,288	0.46%
Elaboración de productos lácteos	256,741	0.38%	287,807	0.41%
Elaboración de productos de la molinería, panadería y fideos	311,636	0.46%	328,776	0.47%
Elaboración de azúcar	110,130	0.16%	120,405	0.17%
Elaboración de cacao, chocolate y productos de confitería	85,003	0.13%	86,703	0.12%
Elaboración de otros productos alimenticios	292,424	0.44%	310,671	0.45%
Elaboración de bebidas	499,256	0.74%	528,113	0.76%
Elaboración de tabaco	10,649	0.02%	10,436	0.01%
Fabricación de productos textiles, prendas de vestir; fabricación de cuero y artículos de cuero	587,281	0.88%	613,121	0.88%
Producción de madera y de productos de madera	484,585	0.72%	526,211	0.75%
Fabricación de papel y productos de papel	461,509	0.69%	488,277	0.70%
Fabricación de sustancias y productos químicos	819,606	1.22%	881,076	1.26%
Fabricación de productos del caucho y plástico	344,746	0.51%	360,260	0.52%
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	741,195	1.10%	766,914	1.10%
Fabricación de metales comunes y de productos derivados del metal	478,442	0.71%	512,220	0.73%
Fabricación de maquinaria y equipo	323,004	0.48%	336,538	0.48%
Fabricación de equipo de transporte	166,722	0.25%	163,388	0.23%
Fabricación de muebles	233,005	0.35%	248,127	0.36%
Industrias manufactureras ncp	203,920	0.30%	210,772	0.30%
Suministro de electricidad y agua	1,483,658	2.21%	1,541,521	2.21%
Suministro de electricidad y agua	1,483,658	2.21%	1,541,521	2.21%
Construcción	6,688,284	9.97%	6,822,050	9.78%
Construcción	6,688,284	9.97%	6,822,050	9.78%
Comercio	6,921,163	10.32%	7,202,854	10.32%
Comercio al por mayor y al por menor; y reparación de vehículos automotores y motocicletas	6,921,163	10.32%	7,202,854	10.32%
Alojamiento y servicios de comida	1,208,634	1.80%	1,272,692	1.82%
Alojamiento y servicios de comida	1,208,634	1.80%	1,272,692	1.82%
Transporte	4,385,387	6.54%	4,595,886	6.59%
Transporte y almacenamiento	4,385,387	6.54%	4,595,886	6.59%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



Correo y Comunicaciones	2,372,299	3.54%	2,451,771	3.51%
Correo y Comunicaciones	2,372,299	3.54%	2,451,771	3.51%
Actividades de servicios financieros	1,864,961	2.78%	1,942,357	2.78%
Actividades de servicios financieros y Financiación de planes de seguro, excepto seguridad social	1,864,961	2.78%	1,942,357	2.78%
Actividades profesionales, técnicas y administrativas	4,241,498	6.32%	4,423,882	6.34%
Actividades profesionales, técnicas y administrativas	4,241,498	6.32%	4,423,882	6.34%
		0.00%		
Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria	4,071,876	6.07%	4,214,392	6.04%
Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria	4,071,876	6.07%	4,214,392	6.04%
Enseñanza y Servicios sociales y de salud	5,449,908	8.12%	5,767,728	8.27%
Enseñanza	3,364,814	5.02%	3,566,703	5.11%
Servicios sociales y de salud	2,085,094	3.11%	2,201,025	3.15%
Servicio doméstico	178,129	0.27%	179,910	0.26%
Hogares privados con servicio doméstico	178,129	0.27%	179,910	0.26%
Otros Servicios *	4,505,940	6.72%	4,661,926	6.68%
Otros servicios	4,505,940	6.72%	4,661,926	6.68%
TOTAL VAB (Valor Agregado Bruto)	64,413,940	96.02%	2,724,610	3.91%
Otros elementos del PIB	2,667,129	3.98%	2,724,610	3.91%
TOTAL PIB	67,081,069	100.00%	69,770,346	100.00%

Fuente: Banco Central del Ecuador

*n.c.p.: no clasificado previamente

Considerando la clasificación CIU³, las ramas de Transporte y Almacenamiento, Fabricación de Equipos de Transporte y el Comercio al por Mayor y Menor, Reparación de Vehículos Automotores y Motocicletas aportaron en un 17,10% al PIB del año 2013. Mientras que para el 2014, representaron el 17,15% del PIB, evidenciando un incremento del 0,05% respecto al 2013.

³ CIU: Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, permite clasificar las actividades económicas de empresas y establecimientos.



A pesar de la reducción en los cupos de importación para el sector automotriz, su contribución al PIB incrementa porque empresas afectadas han desarrollado estrategias para no perder sus ingresos y participación en el mercado, diversificando su negocio. Tal es el caso de Importadora Tomebamba, que desde el 2011, en que prácticamente se comenzó a socializar el tema de los cupos, optó por otras líneas adicionales en su negocio, como motos, neumáticos y electrodomésticos. De esta manera aprovecha la infraestructura física, talento humano y otros recursos de la empresa, pues considera, que si solo se maneja la línea de automóviles o vehículos la situación sería más crítica.

Otro ejemplo, es la empresa Urbanicar de la ciudad de Quito, que implementó la comercialización de Segway –sistema de transporte ligero unipersonal de dos ruedas con autobalance- usados en su mayoría con fines turísticos e industriales. Debido a que sirven para recorrer largas distancias pero no superan los 20 kilómetros por hora, son de gran ayuda para guardias de seguridad, médicos y personal encargado de bodegas. El municipio de Quito y la Empresa Pública de Movilidad de Cuenca ya han adquirido estos innovadores productos.

Las empresas Cinascar de Ecuador S.A. y Ambacar Cía. Ltda optaron por la comercialización de vehículos procedentes de China, con las marcas Chery y Great Wall respectivamente. Con esta estrategia buscan diversificar su línea de productos, ajustándose al cupo de importación establecido a partir de la Resolución 066 del COMEX y posteriormente en la Resolución 049, en la cual se establece para Cinascar un límite de 415 unidades o 1,715,907.19 dólares, mientras que para Ambacar, 336 autos o 2,989,688.07 dólares. Por tanto, al comercializar vehículos más baratos, pueden optimizar su cupo en unidades y ofrecer una mayor variedad a los consumidores. Por ejemplo, un automóvil marca Cinascar modelo Chery QQ3 de procedencia china bordea un precio de 10,000 dólares comparado con el precio promedio de un automóvil en Ecuador que es de 19,199 dólares.



Además, las facilidades para acceder a créditos en entidades financieras, a partir de la aprobación de la Ley de Regulación de Créditos para Viviendas y Autos, ayudan a que los consumidores puedan adquirir vehículos, especialmente, autos livianos.

Otra alternativa que se ha puesto en marcha es el sistema de compra programada, impulsado por las empresas Consorcio Pichincha, Coneca, Motor Plan y Chevy Plan, con el cual, brindan al cliente la facilidad de realizar pagos mensuales con el objetivo de constituir un fondo común destinado a la adquisición de vehículos.

Además de la contribución al PIB, podemos utilizar otros indicadores para destacar la importancia del sector automotriz en el país, como la generación de fuentes de empleo y la recaudación de impuestos, en los cuales las PYMES tienen una participación importante.

La información recaudada en el Censo Económico del año 2010 reveló que existen 90.012 personas ocupadas en el sector automotriz, en donde las mujeres representan el 17% y los hombres el 83%. En las entidades dedicadas al comercio trabajan aproximadamente el 93.49% de personas, en Manufactura el 5.77% y en Servicios el 0.74%. (Dirección de Estadísticas Económicas INEC, 2012).

En cuanto a los impuestos, las cifras presentadas por el SRI de las recaudaciones que generó el sector para el año 2014 revelan:

Tabla 2. Recaudación de Impuestos del Sector Automotriz

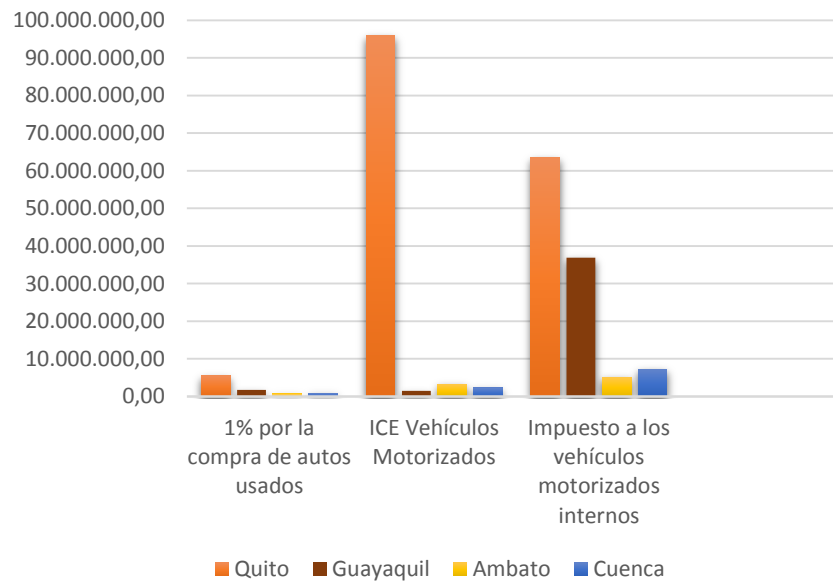
Impuesto	Recaudación Nacional	Recaudación de Quito	Recaudación Guayaquil	Recaudación de Ambato	Recaudación de Cuenca
1% por la compra de autos usados	19.939.929,20	5,585,805.02	1,806,825.99	690,711.49	897.851,41
ICE Vehículos Motorizados	103,616,439.57	95,983,082.61	1,557,083.37	3,268,660.10	2.348.688,97
Impuesto a los vehículos motorizados internos	208.467.859,37	63,547,724.43	36,920,056.70	5,160,821.72	7.302.366,54
TOTAL RECAUDACIÓN SRI	318.244.880,37	165,116,612.10	40,283,966.06	9,120,193.31	10.548.906,92

Fuente: Servicio de Rentas Internas – Estadísticas Generales de Recaudación

Elaboración: Las Autoras

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA

Gráfico 1. Recaudación de Impuestos del Sector Automotriz

Fuente: Servicio de Rentas Internas – Estadísticas Generales de Recaudación

Elaboración: Las Autoras

Podemos resaltar que tanto para la ciudad de Cuenca, como a nivel nacional, dentro del sector automotriz la contribución de impuestos se presenta en mayor magnitud por el pago al Impuesto a los Vehículos Motorizados Internos, este tributo grava anualmente a la propiedad de los vehículos motorizados destinados al transporte terrestre de personas o carga, tomando como base imponible el avalúo determinado por el SRI; para el caso de vehículos nuevos el avalúo corresponde al mayor precio de venta al público.

El pago del Impuesto a los Consumos Especiales ICE para vehículos motorizados, sean de procedencia nacional o importados, se aplica de acuerdo a las tarifas establecidas por el SRI (Véase Anexo 1). En las importaciones, este impuesto se liquidará en la DAU y deberá ser cancelado antes del despacho de la mercadería de las oficinas de aduanas.

El pago del 1% de Impuesto por la Compra de Autos Usados, corresponde al 1% del mayor valor entre el contrato de compraventa y el avalúo del vehículo determinado y registrado en la base de datos del SRI.



1.2.4. Actividades y sectores relacionados

Las actividades que incluye el sector automotriz están contenidas dentro de tres principalmente: Comercio, Manufactura y Servicios. Los sectores relacionados con el comercio e industria automotriz son diversas y podemos destacar los siguientes:

1. Producción nacional, exportación, importación y comercialización de neumáticos.

Un neumático es un dispositivo mecánico que permite el movimiento y soporte de la carga de un automotor al ser montado sobre una rueda, pudiendo estar hecho de caucho, químicos, acero u otros materiales. (INEN, 2012)

En Ecuador, la producción nacional de neumáticos ha tenido gran acogida en el mercado, pues se comercializan a precios más bajos que los importados, ya que estos últimos han aumentado su precio debido a las restricciones que se han establecido en el país.

2. Vulcanizadoras, servicio de alineación y balanceo para automóviles.

Las vulcanizadoras se encargan de prestar mantenimiento a los neumáticos de vehículos, mediante la alineación se consigue que las llantas trabajen en forma paralela para evitar el desgaste acelerado de las mismas, y el balanceo permite que la llanta ruede sin provocar vibraciones o ruidos al conducir un vehículo.

3. Producción nacional de autopartes.

Se entiende por autopartes al conjunto de piezas necesarias para el armado de vehículos. La producción nacional de automotores inició aproximadamente por la década de los años 50, siendo AYMESA la primera ensambladora de vehículos en Ecuador.

Las empresas, General Motors de Ecuador, Aymesa, Maresa y Ambacar, se dedican al ensamblaje de vehículos, en los cuales se utiliza un porcentaje de autopartes fabricados en el país. Para el año 2013, el porcentaje de autopartes



nacionales utilizados llegaba al 14%. Con los incentivos otorgados por el gobierno, se espera llegar al 18% en los próximos 8 años. (ECUAAUTO, 2013)

4. Comercialización de repuestos.

Los repuestos automotrices son piezas que se utilizan para reemplazar a las partes originales de un vehículo con el fin de permitir el normal funcionamiento del mismo.

De acuerdo al Censo Nacional Económico 2010, en el país se han establecido 29,068 establecimientos que se dedican al comercio automotriz, de los cuales el 30% vende partes, piezas y accesorios de vehículos. (INEC, 2010)

5. Servicios de mecánica, latonería y pintura automotriz.

Los servicios de mantenimiento de vehículos son necesarios para asegurar el funcionamiento eficiente del automotor. La mecánica automotriz incluye la revisión, reparación y reconstrucción de averías del sistema motriz del vehículo. La parte de latonería se encarga de la reconstrucción de las carrocerías, chasis y pintura, así como del ensamblado de los componentes averiados de un vehículo.

El 70% de establecimientos económicos de comercio automotriz se dedica al mantenimiento y reparación de vehículos, representando aproximadamente 20,347 negocios. (INEC, 2010)

6. Importación y comercialización de lubricantes, aceites y aditivos; así como, accesorios (radios, alarmas).

Los lubricantes se aplican en autopartes para evitar el rozamiento entre dos superficies, cuando una de ellas se encuentra en movimiento.

Los aditivos se usan como complemento a los lubricantes para proporcionar propiedades adicionales a las que poseen.

Los accesorios que se comercializan para vehículos son variados, existiendo aquellos considerados de lujo y otros que se comercializan para adicionar utilidad e imagen al automotor, como son radios, mp3, parlantes, DVD, monitor.

7. Venta de pólizas de seguros para autos.

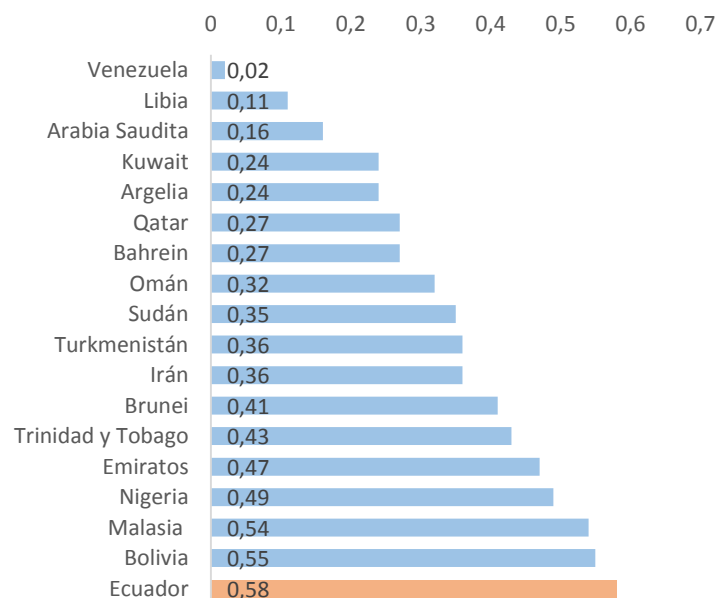
Los contratos de póliza de seguro se perfeccionan mediante un documento o contrato, en el cual se negocia un valor a cobrar por el asegurador como prima de seguro, para la posterior indemnización total o parcial por un daño o pérdida del vehículo, ocasionado por una eventualidad no prevista por el asegurado.

Hasta el año 2014, en Ecuador se estableció el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, para asegurar la atención a las víctimas de accidentes de tránsito, quienes sufrieren lesiones corporales y muerte. A partir de febrero de 2015, el SOAT fue reemplazado por el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, el cual es recaudado por la Agencia Nacional de Tránsito junto con el Fondo del Seguro de Accidentes de Tránsito FONSAT.

8. Venta de combustible.

El uso de combustible es esencial en los automóviles, pues es el que permite que funcione el motor mediante la liberación de energía necesaria para generar la chispa para encendido.

Figura 1. Precios de la gasolina por países



Fuente: Global Petrol Prices

Elaboración: Global Petrol Prices



Global Petrol Prices proporciona información de los precios de combustible al por menor de todo el mundo, utilizando datos proporcionados por instituciones gubernamentales, reguladoras, medios de comunicación y compañías petroleras de cada país (Global Petrol Prices, 2015). Ecuador se encuentra en el puesto 18 de los países que comercializan combustible a precios bajos, siendo USD 0.58 por litro, precio que permite a los consumidores adquirirlo, esto debido al subsidio que otorga el gobierno, mismo que para el año 2014 fue de \$3.888 millones.

1.2.5. Productos y piezas de ensamblaje del sector automotriz

La industria automotriz ecuatoriana elabora vehículos armados en su totalidad (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD). Información presentada por el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (2013), señala que los tipos de vehículos que se producen en Ecuador son:

- **Automóviles Hatchback**

Estos automóviles tienen motor a gasolina, con transmisión manual y cuentan con 5 puertas.

Contiene en la parte posterior un espacio adicional al área de pasajeros destinado para la carga (maletero), al cual se puede acceder mediante la puerta posterior. Estos automóviles son de dos volúmenes. Modelos existentes de este tipo encontramos: Chevrolet Sail Hatchback, Chevrolet Corsa Wind 3P, Spark Hatchback.

- **Automóviles Sedán**

Los automóviles tipo sedán ensamblados en Ecuador son de transmisión manual, con motor a gasolina y cuentan con 4 puertas.

Entre las principales características de los automóviles tipo Sedán tenemos:

- ✓ Carrocería generalmente más rígida que el resto.
- ✓ Ventana posterior fija.



- ✓ El vidrio posterior no se encuentra unido al maletero.
- ✓ El maletero se extiende horizontalmente.

Entre los autos del tipo sedán comercializados en Ecuador encontramos: Chevrolet Sail Sedan, Chevrolet Aveo Advance, Nissan Tiida, Kia Rio Stylus.

- **Camionetas**

Estos modelos se ensamblan en la versión tanto 4x4 como 4x2, con motor a diésel o gasolina y con cabina doble o simple. Además se ofertan camionetas con transmisión manual y automática.

- **Vehículos Jeep**

Vehículo Utilitario tipo Jeep hace referencia a los automóviles que combinan elementos de autos todo terreno y automóviles de turismo. Estos vehículos se producen en la versión 4x4 y 4x2, con motor a gasolina y se ensamblan tanto con transmisión manual como automática.

Su característica principal se basa en la tracción que poseen las ruedas, pues hasta las cuatro pueden recibir simultáneamente la potencia del motor, además estos vehículos se caracterizan por la considerable distancia existente entre la carrocería y el suelo (Mundo y Motor). Existen modelos de este tipo ensamblados en Ecuador como el Chevrolet Vitara SZ.

- **Vehículos tipo busetas**

La cabina está integrada a la carrocería y cuentan con una capacidad máxima de 16 asientos. (Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha, 2012)

Las busetas ensambladas en Ecuador se utilizan en el transporte de pasajeros, el motor es a diésel y tienen transmisión manual.



- **Carrocerías para buses**

Los buses son un medio de transporte de carga y pasajeros con capacidad de hasta 36 asientos en dos ejes. (Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha, 2012)

A su vez, los fabricantes de autopartes ofertan:

- **Asientos para vehículos:** están destinados para el uso de pasajeros del vehículo. El uso y disposición de los asientos ha variado a lo largo del tiempo, y éstos dependerán del tipo de vehículo y necesidad de los pasajeros, que permita una buena visibilidad y postura, especialmente para el conductor.

- **Neumáticos**

Los neumáticos son fabricados de caucho, mediante un proceso de ingeniería avanzada, que incluye en su fabricación la utilización de fibras, telas y cables de acero. Un neumático debe facilitar el manejo del vehículo, el frenado y viraje.

- **Insonorizantes**

Los insonorizantes o aislantes acústicos se utilizan para evitar el paso del ruido procedente del motor, suspensión, neumáticos o partes mecánicas del automóvil.

Los insonorizantes se colocan en el techo, piso, capot y motor.

- **Alfombras**

Las alfombras que se comercializan en el sector automotriz son termoformadas y planas; el termoformado es un proceso para la elaboración de productos de plástico, que se obtiene a partir de láminas semielaboradas. Las alfombras planas se obtienen de fabricación textil.

- **Forros para asientos de vehículos y tapicería:** permiten cubrir los asientos con productos elaborados de vinil, tela, cuero sintético, entre otros



para proteger la durabilidad de los mismos, así como la apariencia del vehículo.

- **Productos de fricción empleados en frenos de automotores:** se utiliza para retardar la rotación del sistema de freno que se origina por la fuerza de rozamiento de éste y el tambor o disco. Este material debe estar libre de imperfecciones para asegurar el funcionamiento eficaz del mismo (INEN, 2012).
- **Silenciadores y sistemas de escape automotriz:** se aplica al tubo de escape del motor, haciendo que los gases se expandan gradualmente, reduciendo las pulsaciones que causa la combustión y así disminuye el ruido que genera.
- **Vidrios y parabrisas para automóviles:** los vidrios deben ser elaborados eficazmente, disminuyendo o evitando causar heridas o cortaduras cuando por algún motivo se rompan. Los vidrios utilizados pueden ser laminados o templados.

El material laminado consiste en la unión firme de dos o más láminas de vidrio con una o varias capas plásticas transparentes, permitiendo así que los pedazos del vidrio roto se mantengan unidos al material plástico. El material templado consiste en una lámina de vidrio que ha sido tratado térmicamente, por lo que al romperse el vidrio se desintegrará en fragmentos pequeños (INEN, 2012).

- **Hojas y paquetes de resortes:** se utilizan en el sistema de suspensión del automóvil, el cual disminuye los movimientos bruscos que se presentan en la carrocería. Las hojas están compuestas por una serie de láminas de acero de diferente longitud. Los resortes se colocan lo más cercano a los neumáticos para soportar las irregularidades del camino. (Mecánica y Automoción, 2009)



- **Filtros de combustible para línea automotriz:** disminuyen el paso de impurezas que pasan por las partes internas del sistema de combustible, así como de las que pueden provenir del exterior al poner gasolina. Evitan el daño de piezas o el motor del vehículo. (El Universo Autos, 2012)
- **Acumuladores de batería:** consiste en una pieza o aparato que sirve para mantener o retener cierta cantidad de energía en su interior, con la finalidad de ser utilizada externamente cuando sea necesario, es decir su función es controlar y distribuir la carga eléctrica del automóvil.

1.2.6. Organizaciones gremiales del sector

En el Ecuador se han formado varias asociaciones gremiales en el sector automotriz, reuniendo a los principales participantes y representantes del mismo, con el objetivo de garantizar y proteger los intereses del sector.

Entre las principales tenemos:

a. Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)

Su misión es apoyar la industria automotriz ecuatoriana con la colaboración de diferentes entidades, tanto del sector público como privado, representar a los afiliados y brindarles asistencia y apoyo para defender sus intereses (CINAE, s.f.).

b. Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)

Tiene como finalidad velar que las leyes y demás normativas emitidas por el gobierno no afecten los intereses y operaciones de sus afiliados. (ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ [AEA], s.f.).

c. Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías

Esta institución está ubicada en Ambato. Agrupa a quienes proveen carrocerías y busca el desarrollo del sector en base a la integración, capacitación y asistencia técnica.

d. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Creada en el año 1946, representa y defiende los intereses del sector automotriz. Su principal función es brindar asesoría y capacitación a sus afiliados, así como estadísticas del sector (AEADE, s.f.).

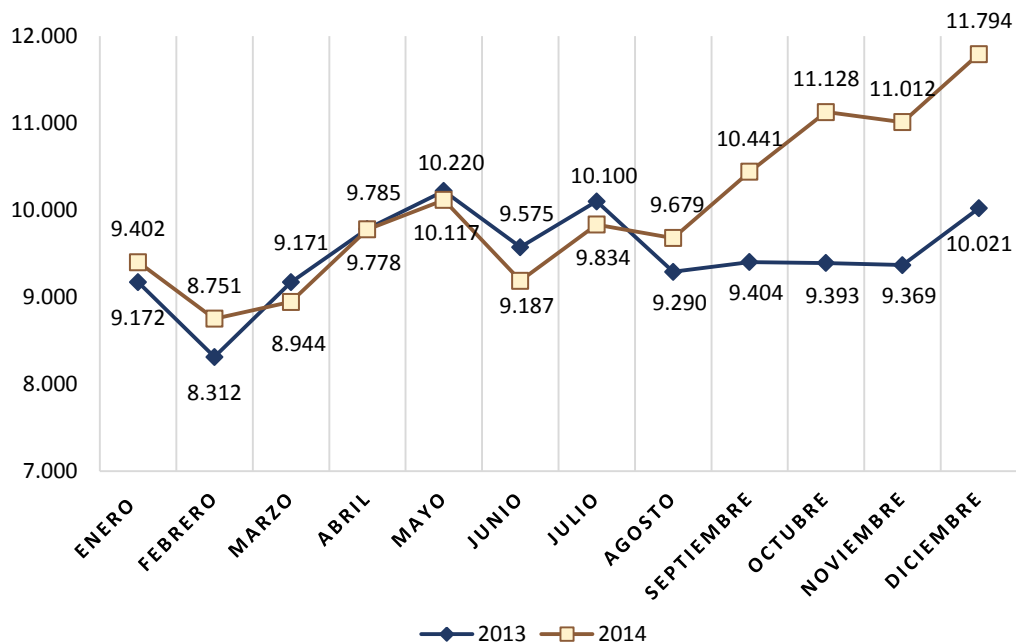
e. Cámara de Comercio

Actúa en representación del sector comercial ante instituciones públicas y privadas fomentando un entorno favorable para la actividad empresarial y sectorial. Están constituidas en las principales ciudades del país, como, Quito, Guayaquil y Cuenca.

1.2.7. Cifras del comercio automotriz en Ecuador

En el año 2014, en el mercado automotor nacional se comercializaron 120.060 vehículos nuevos, excluyendo las motos. Este valor representó un crecimiento del 5,5% frente al volumen de ventas registradas en el año 2013 que fue de 113.812 (AEADE, 2015).

Gráfico 2. Ventas mensuales de vehículos en Ecuador 2013 – 2014 en unidades



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2015).

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador



Hasta agosto del 2014, las ventas mensuales no variaron considerablemente respecto a los mismos meses del año 2013, no obstante, a partir de septiembre del 2014 éstas se incrementaron, como se puede observar en el Gráfico 2.

Con las resoluciones 65 y 66 del COMEX, en las que se estableció una restricción cuantitativa para la importación de vehículos desde el mes de junio de 2012 hasta diciembre de 2014, es inevitable cuestionarse el crecimiento que ha tenido el sector en sus ventas en el último cuatrimestre del año 2014.

La AEADE (2015) destaca que esta reacción atípica de la demanda, se debe a que los consumidores adelantaron su decisión de compra, ante la incertidumbre generada por posibles medidas gubernamentales que incidan directamente en el precio de los vehículos, como por ejemplo, una variación en los cupos de importación, posibles incrementos en el esquema impositivo, específicamente el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) y la oficialización del RTE INEN 034 3R⁴, que estableció la obligatoriedad de implementar mayor equipamiento de seguridad en vehículos (frenos ABS, anclajes ISOFIX, dirección asistida, avisador acústico y visual de uso del cinturón de seguridad y control de estabilidad (obligatorio a partir del modelo 2018), entre otros⁵). Este reglamento señala las condiciones mínimas de seguridad para los vehículos que ingresan al parque automotor nacional, ya sean importados, ensamblados o fabricados en el país. Estas medidas pretenden incrementar la seguridad de los conductores y acompañantes, así como del peatón.

El Sistema de asistencia en el frenado (ABS) impide que las ruedas se bloqueen ante una frenada brusca, logrando que el conductor no pierda el control del vehículo. ISOFIX (ISO⁶ 13216) es un estándar que especifica puntos de anclaje rígidos en los asientos de los autos, atornillados o soldados en la carrocería y con enganches para las sillas de seguridad de niños, permitiendo fijarlas de forma

⁴ RTE: Reglamento Técnico Ecuatoriano. El RTE INEN 034 3R fue publicado en el Registro Oficial el 1 de Octubre de 2014 en Quito, Distrito Metropolitano.

⁵ Otros equipos de seguridad incluyen: barras de protección laterales y delanteras para impactos, luces diurnas, alarmas de seguridad para el control de velocidad.

⁶ ISO: Organización Internacional de Estándares.



sencilla y correcta. Por otra parte, la dirección asistida es un sistema que disminuye el esfuerzo que debe realizar el conductor sobre el volante en giros y maniobras. El avisador acústico y visual indica a los pasajeros, a través de sensores, si no están utilizando el cinturón de seguridad. Mientras que, el control de estabilidad ofrece seguridad, evitando que el auto pierda su trayecto normal ante un derrape.

Otro factor que influyó es que, a partir del segundo semestre del año 2013 la demanda de vehículos experimentó una desaceleración, por ende, al terminar el año las empresas contaban con un inventario final, que pudo sumarse a la oferta total del año 2014, misma que estaba condicionada por cupos (AEADE, 2015)

De las ventas de vehículos realizadas en el mercado ecuatoriano en el año 2014, la provincia con mayor demanda de este producto fue Pichincha, seguida de Guayas, Tungurahua y en cuarto lugar se ubica la provincia del Azuay (Véase Tabla 3).

Tabla 3. Ventas anuales por provincias en unidades

AÑO	AZUAY	EL ORO	GUAYAS	IMBABURA	LOJA	MANABÍ	PICHINCHA	TUNGURAHUA	OTRAS	TOTAL
2007	6,780	2,357	23,438	3,412	2,252	2,071	39,310	6,357	5,801	91,778
2008	7,497	3,450	29,315	4,013	2,719	2,672	46,947	8,272	7,799	112,684
2009	6,620	2,177	22,991	3,332	2,009	2,040	39,403	6,731	7,461	92,764
2010	9,069	2,934	33,838	4,988	3,039	3,231	53,394	10,484	11,195	132,172
2011	8,999	3,374	36,916	4,972	3,213	4,510	54,905	10,106	12,898	139,893
2012	7,380	2,613	32,621	3,750	2,410	4,003	48,715	8,739	11,215	121,446
2013	6,461	2,229	30,824	3,439	2,091	3,956	46,478	8,016	10,318	113,812
2014	7,114	2,752	32,373	3,360	2,281	4,078	49,702	8,235	10,165	120,060

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: Las autoras

Geográficamente las ventas se distribuyeron de la siguiente manera en el año 2014: 41.40% en Pichincha, 26.96% en Guayas, 6.86% en Tungurahua, 5.93% en Azuay, 3.40% en Manabí, 2.80% en Imbabura, 2.29% en El Oro, 1.90% en Loja y el restante 8.47% representa la participación de las demás provincias.

A pesar de que Guayas es la provincia más poblada, cerca del 50% de las ventas nacionales se realizan en Pichincha. Así también, tres de las provincias de mayor comercialización de vehículos se encuentran en la región Sierra, por lo que podemos destacar que los habitantes de esta región invierten sus recursos económicos en bienes muebles.

En Quito, debido al alto tráfico de vehículos, el Municipio del Distrito Metropolitano, propuso aplicar el sistema Pico y Placa, el cual restringe la circulación vehicular en el área urbana para evitar el uso innecesario de vehículos particulares e incentivar el uso del transporte público, imponiendo la restricción en horas pico, es decir de 7h00 a 9h30 y de 16h00 a 19h30, de acuerdo al último dígito de la placa del automóvil, lo que corresponde a los dígitos 1 y 2 aplica el día lunes, 3 y 4 el día martes, 5 y 6 corresponde al miércoles, 7 y 8 el día jueves y finalmente los dígitos 9 y 0 el día viernes.

Figura 2. Sistema Pico y Placa



Fuente: Distrito Metropolitano de Quito

Elaboración: Distrito Metropolitano de Quito

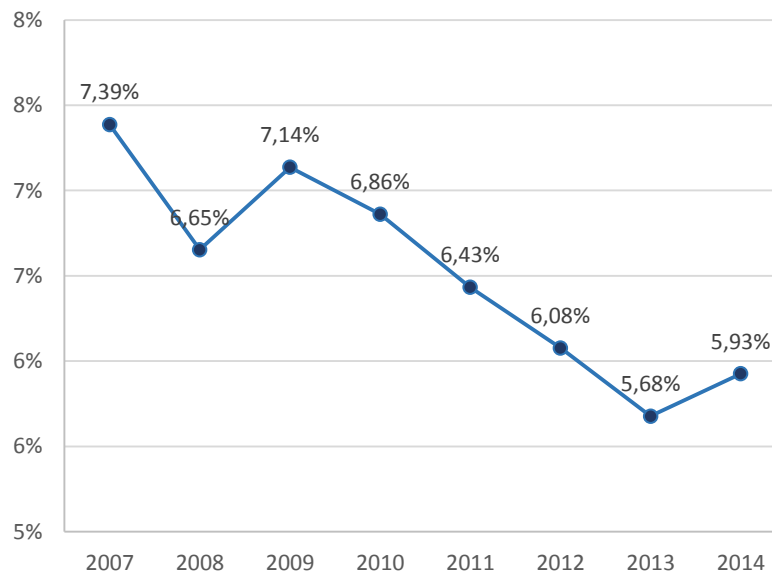
Esta medida fue adoptada en el año 2010, pero a mediano y largo plazo no ha cumplido con los objetivos para los que fue establecida, como: disminuir el número de automotores en las horas de mayor demanda al desestimular el uso de vehículos particulares, reducir los índices de contaminación y mejorar la movilidad. El crecimiento del parque automotor de Quito bordea el 11% anual frente al crecimiento poblacional de aproximadamente 2%. Según El Telégrafo

(2013) algunos ciudadanos, para mitigar el impacto del Pico y Placa adquirieron un segundo vehículo, procurando que la placa no tenga las restricciones de su primer vehículo situación que explica el por qué el parque automotor no se ha reducido y las ventas se han mantenido.

1.2.7.1. Ventas en la provincia del Azuay

De acuerdo a los valores expuestos en la Tabla 3, en el año 2013 se registran las ventas más bajas de los últimos años en la provincia del Azuay, disminuyendo en un 12,45% respecto al 2012. Sin embargo, para el año 2014 las ventas se recuperan ligeramente, alcanzando 7.114 unidades, lo que representa un incremento del 10,11% frente al año 2013. En este contexto, la participación de Azuay en las ventas totales desde el año 2007 se puede observar en el Gráfico 3.

Gráfico 3. Participación en ventas del Azuay



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2015)

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

En el mercado azuayo el segmento de vehículos nuevos más demandado por los usuarios es el de automóviles que concentró en el 2014 el 29% de la demanda, seguido por SUV's con el 26%, camionetas con el 27%, los camiones concentraron el 13%, las VAN's el 3% y los buses el 2% (Véase Tabla 4)

Tabla 4. Ventas por segmento en Azuay (en unidades)

AZUAY	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTOMÓVILES	2,234	2,396	2,003	3,088	3,277	2,680	1,953	2,049
CAMIONETAS	1,835	2,138	1,674	2,360	2,235	1,686	1,620	1,898
SUV'S	1,703	1,810	1,921	2,366	1,861	1,642	1,644	1,868
VAN'S	146	119	179	295	372	218	268	241
CAMIONES	722	955	676	774	1,009	941	861	944
BUSES	140	79	167	186	245	213	115	114
TOTAL	6,780	7,497	6,620	9,069	8,999	7,380	6,461	7,114

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Para conocer las diferencias existentes entre los tipos de vehículos mencionados en la Tabla 4, se describen a continuación sus principales características.

a. Automóvil



Figura 3. Automóvil Chevrolet Sail rojo

Fuente: http://www.dls.com.py/chevrolet/galeria_sail.php

Pertenece a la categoría de livianos, tiene una capacidad máxima de 9 asientos y 3.5 toneladas de carga. Se emplea en el transporte de personas. (Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha, 2012, pág. 15)

b. Camioneta



Figura 4. Camioneta Chevrolet D-Max

Fuente: comunidad.patiotuerca.com/profiles/blogs/hablando-de-camionetas-en-ecuador-chevrolet-ford-nissan-mazda

Diseñado para el transporte de carga y personas. El espacio de carga no se encuentra integrado con la cabina y el mismo tiene una capacidad de 3.500 kg. (Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha, 2012, pág. 15).

c. SUV's



Figura 5. SUV Chevrolet Grand Vitara SZ

Fuente: <http://lifestylemotors.com/grandvitara/grand-vitara-4wd-jlx-le/>

Traducido del inglés Sport Utility Vehicle (SUV), es un vehículo deportivo utilitario, combina el modelo todo terreno con el de turismo y fue diseñado para circular principalmente sobre asfalto.

d. VAN's



Figura 6. VAN Chevrolet N300

Fuente: <http://www.chevrolet.com.pe/n300-move-furgoneta.html>

El vocablo inglés VAN se traduce como furgoneta o furgón. La cabina está integrada en la carrocería y tiene una capacidad de 16 asientos máximo. (Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha, 2012, pág. 16).

e. Camiones



Figura 7. Camión Chevrolet NRL © GM Corp

Fuente: media.gm.com/media/ec/es/chevrolet/vehiculos/COMERCIALES/Serie_N/2010.html

Los camiones son vehículos de gran tamaño y potentes, cuentan con una cabina y una caja, que es la que ocupa el mayor espacio, destinada para el transporte de carga pesada por carretera.

f. Buses



Figura 8. Bus Hino AK8JRSA

Fuente: <http://www.revistabuenviaje.com.ec/hino/ak8jrja-bus>

Destinado especialmente al transporte de pasajeros, con capacidad de 36 asientos aproximadamente. (Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha, 2012, pág. 16).

1.2.8. Precios promedio de venta de los vehículos en USD

Tabla 5. Precios promedio de vehículos

TIPO	2,007	2,008	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013	2,014
AUTOMÓVILES	15,219	14,908	13,478	15,656	16,029	17,298	17,902	19,199
CAMIONETAS	20,877	22,584	22,272	25,924	27,034	31,020	31,118	32,371
SUV'S	29,198	26,352	22,939	28,203	28,485	31,437	33,572	35,387
VAN'S	25,935	25,095	20,409	27,285	23,704	24,894	24,738	24,806
CAMIONES	37,227	49,296	53,966	53,266	52,827	54,675	56,989	57,641
BUSES	44,987	46,582	56,926	56,926	61,056	70,296	76,541	76,822

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaboración: Las autoras

1.2.9. Marcas y modelos de autos más vendidos en el país

En Ecuador se comercializan muchas marcas de vehículos ya sea para uso personal o para trabajar prestando servicios de transporte. En la tabla 6 se detalla las marcas de vehículos con mayores ventas en el país y el número de unidades comercializadas desde el año 2007. (Véase Anexo 2)

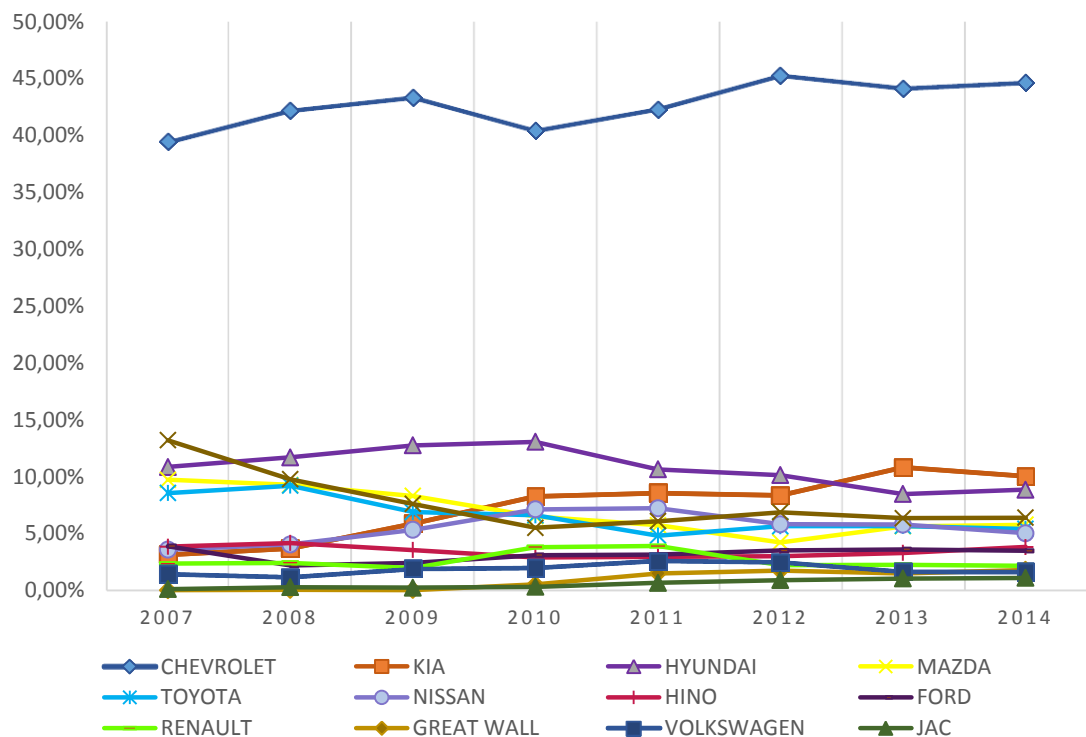
Tabla 6. Marcas más comercializadas en el mercado ecuatoriano 2007 – 2014

MARCA	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CHEVROLET	36,174	47,519	40,185	53,429	59,189	54,947	50,195	53,574
KIA	2,867	4,149	5,432	10,908	11,965	10,144	12,300	12,038
HYUNDAI	9,951	13,167	11,814	17,241	14,879	12,296	9,629	10,623
MAZDA	8,918	10,437	7,692	8,589	8,012	5,120	6,402	6,916
TOYOTA	7,848	10,360	6,372	8,722	6,730	6,840	6,425	6,476
NISSAN	3,276	4,543	4,930	9,407	10,080	7,051	6,576	6,019
HINO	3,519	4,693	3,279	3,831	4,133	3,625	3,735	4,578
FORD	3,554	2,452	2,245	4,080	4,385	4,254	4,086	4,164
RENAULT	2,150	2,722	1,802	5,005	5,441	2,685	2,533	2,587
GREAT WALL	8	36	19	679	2,071	2,090	1,688	2,160
VOLKSWAGEN	1,315	1,310	1,739	2,603	3,590	2,969	1,846	1,942
JAC	94	303	217	406	924	1,086	1,175	1,314
OTRAS	12,104	10,993	7,038	7,272	8,494	8,339	7,222	7,669
TOTAL	91,778	112,684	92,764	132,172	139,893	121,446	113,812	120,060

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaboración: Las autoras

Gráfico 4. Marcas más comercializadas en Ecuador



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2015).

Elaboración: Las autoras

La marca Chevrolet es la que presenta un mayor nivel de comercialización en el mercado nacional, seguida de Hyundai y en tercer lugar Kia, las mismas que cuentan con plantas de ensamblaje en el país, lo que abarata el costo de los vehículos potenciando a la vez su comercialización.

Cada marca presenta diferentes modelos de automóviles, Suv's, Van's, camiones, camionetas y buses. Los modelos más vendidos en Ecuador durante el año 2014 se presentan en la Tabla 7, basados en el número de unidades comercializadas.

Tabla 7. Modelos de Vehículos más vendidos

MARCA	MODELO	UNIDADES	MARCA	MODELO	UNIDADES
AUTOMÓVILES			VAN's		
CHEVROLET	SAIL	11,514	CHEVROLET	N300	1,183
CHEVROLET	AVEO FAMILY	9,386	HYUNDAI	H1	860
CHEVROLET	AVEO	3,643	CHERY	CHERY	648
	EMOTION			PRACTIVAN	
KIA	RIO R	2,469	KIA	CARNIVAL	476
HYUNDAI	ACCENT	2,444	DFSK	C37 CITY	473
				VAN	
CAMIONETAS			CAMIONES		
CHEVROLET	D-MAX	10,657	CHEVROLET	NLR	1,458
MAZDA	BT-50	6,440	HINO	FC9	640
TOYOTA	HILUX	2,521	CHEVROLET	NPR	564
FORD	F - 150	1,076	HINO	XZU640	541
NISSAN	NP 300 Frontier	1,021	CHEVROLET	NMR	525
SUV's			BUSES		
CHEVROLET	GRAND VITARA	9,597	HINO	AK8JRSA	842
KIA	SPORTAGE	4,277	HYUNDAI	COUNTY	196
HYUNDAI	TUCSON ix	2,928	VOLKSWAG	17210 OD	30
			EN		
TOYOTA	FORTUNER	1,979	YUTONG	ZK6129HE	30
NISSAN	X TRAIL	1,218	FAW	CA6440A 45	26

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

1.2.10. Parque automotor ecuatoriano

El parque automotor es el conjunto de vehículos que están matriculados en una determinada región. Incluye los automóviles particulares, vehículos de transporte público, de transporte de carga, entre otros.



A finales del año 2014 el parque automotriz de Ecuador cerró con un total de 2,186,035 autos.

La preferencia de los consumidores por la marca Chevrolet la ha posicionado en el primer lugar de ventas, dominando notablemente el parque automotriz, con un 34,59%, en parte, porque tienen precios más accesibles para los consumidores que el resto de marcas, brindan servicio post venta que agregan valor a sus productos y manejan exitosas campañas de marketing.

Toyota ocupa el segundo lugar con el 8,01% y de cerca se ubica Hyundai con el 7,25%.

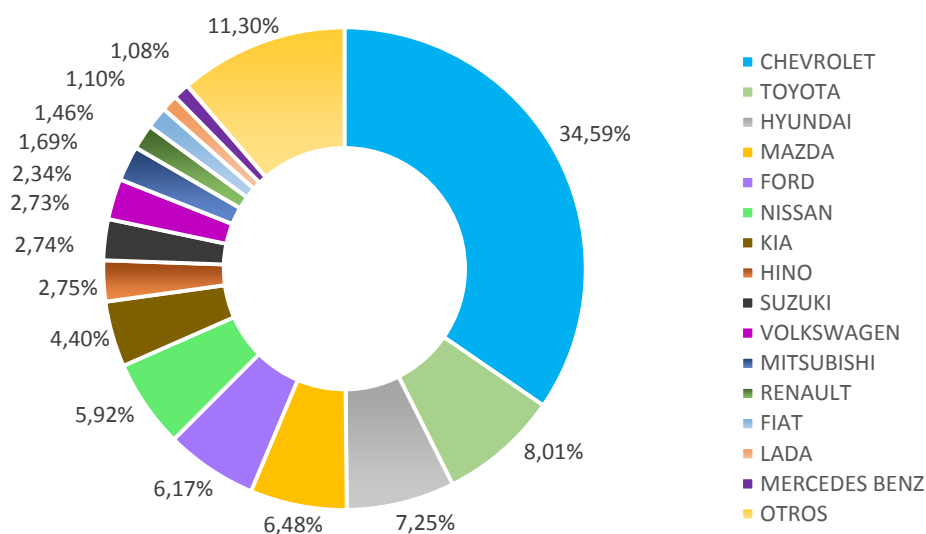
Tabla 8. Parque automotor nacional por marcas

MARCA	TOTAL AL 2014 (unidades)
Chevrolet	756,099
Toyota	175,150
Hyundai	158,446
Mazda	141,566
Ford	134,844
Nissan	129,346
Kia	96,214
Hino	60,070
Suzuki	59,927
Volkswagen	59,583
Mitsubishi	51,176
Renault	36,918
Fiat	31,838
Lada	24,147
Mercedes Benz	23,684
Otros	247,027
TOTAL	2,186,035

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Gráfico 5. Parque automotor ecuatoriano por marcas al 2014



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Anuario 2014, 2015).

Elaboración: Las autoras

La tabla 9 muestra que la mayor cantidad de vehículos del parque automotor ecuatoriano se encuentran dentro de su vida útil -menos de 5 años- abarcando el 35.68% del total de vehículos matriculados. No obstante, el 10% de este total corresponde a autos con una antigüedad de más de 35 años.

Tabla 9. Antigüedad del Parque Automotor Ecuatoriano al 2014

ANTIGÜEDAD	Nº DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
Menos de 1 año	120,060.00	5.49%
De 1 a 5 años	660,042.00	30.19%
De 5 a 10 años	417,479.00	19.10%
De 10 a 15 años	211,314.00	9.67%
De 15 a 20 años	229,043.00	10.48%
De 20 a 25 años	161,750.00	7.40%
De 25 a 30 años	60,829.00	2.78%
De 30 a 35 años	106,836.00	4.89%
Más de 35 años	218,682.00	10.00%
TOTAL	2,186,035.00	100.00%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.



Crecimiento del parque automotor frente al crecimiento poblacional

El INEC (2014), en base a proyecciones de la población 2010 estima un total de habitantes de 15,872,755 a diciembre del 2013, mientras que a diciembre del 2014 calcula una población de 16,148,648.

Por otra parte, la AEADE (2015) expone que el parque automotor nacional, en el año 2013 alcanzó un total de 2,065,975 y para el 2014 de 2.186.035 vehículos.

En base a estas cifras se estima que la relación población/vehículos en Ecuador fue de 7.68 en el 2013 y 7.39 en el 2014. Es decir, que aproximadamente existe un vehículo por cada 7 habitantes.

1.2.11. El Parque automotor de la ciudad de cuenca.

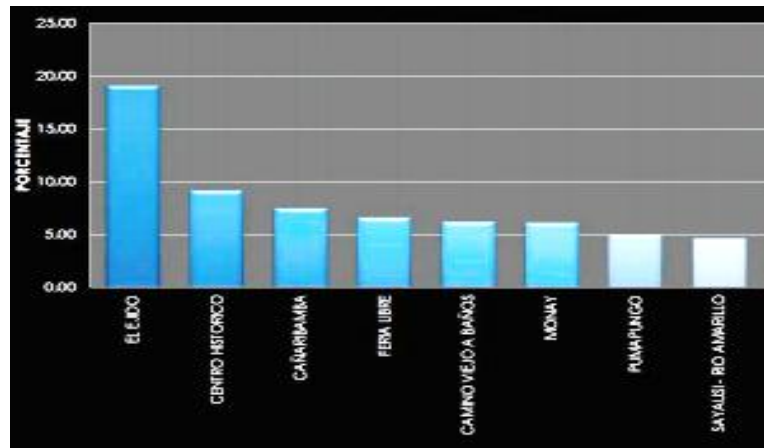
El parque automotor de Cuenca crece a un ritmo mucho más acelerado que su población. De acuerdo al Censo de Población y Vivienda realizado por el INEC en el año 2010, Cuenca tiene una tasa de crecimiento poblacional en el área urbana (periodo 2001 – 2010) de 1,93%. Mientras que, la tasa de crecimiento del parque automotor se ubica entre el 10 y 11% anual, según la Dirección Municipal de Tránsito.

La Empresa Municipal de Movilidad destaca que alrededor de 115 mil vehículos transitan en Cuenca, ya que, aproximadamente 95 mil se matricularon en el año 2013 y unos 20 mil más llegan de diferentes provincias o se matriculan en otras ciudades. (Diario El Tiempo, 2014).

Para el 2013, el 69% de la población de la ciudad se trasladaba utilizando medios motorizados. El Índice de Motorización de Cuenca⁷, muestra que el sector de El Ejido es el de mayor tenencia de vehículos, concentrando el 19% de capacidad vehicular, seguido del Centro Histórico con el 9% y Cañaribamba con el 7% (Municipio de Cuenca, 2013).

⁷ El Índice de Motorización define el número de vehículos por cada mil habitantes.

Figura 9. Índice de Motorización en Cuenca 2013

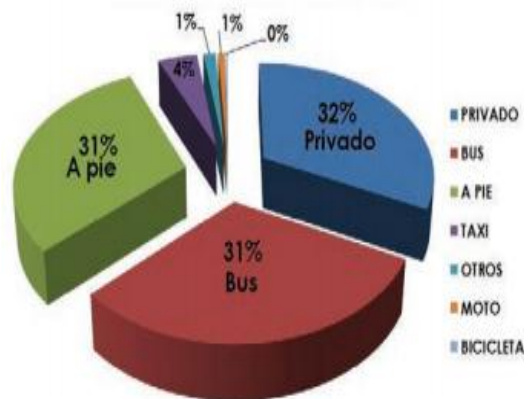


Fuente: Municipio de Cuenca

<http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/planmovilidadcaracdemanda.pdf>

Un estudio realizado por el Municipio de Cuenca publica que los cuencanos prefieren utilizar vehículo propio al momento de trasladarse dentro de la ciudad (Véase Figura 10). El 68% de la población se transporta a través de medios motorizados, pudiendo ser vehículo propio, bus, taxi o moto.

Figura 10. Distribución modal en Cuenca de las formas de movilización



Fuente: Municipio de Cuenca.

<http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/planmovilidadcaracdemanda.pdf> Pag.6

La Unidad Municipal de Tránsito (UMT), estima que Cuenca tendrá para el año 2015 un parque automotor sobre los 130 mil carros que circulen por las calles y avenidas. Aproximadamente 10 mil vehículos se suman anualmente a los que ya



tiene la ciudad, es decir, que son comprados por ciudadanos que viven en la urbe (El Telégrafo, 2013).

1.2.12. Empresas que importan vehículos en Ecuador

Para estudiar el impacto en la rentabilidad del sector automotriz por la reducción del cupo de importaciones es pertinente conocer las empresas que se dedican a las actividades de importación en nuestro país, ya que, las mismas verán afectadas directamente sus operaciones por la medida antes mencionada.

En la tabla 10 se presenta un listado de empresas dedicadas a esta actividad, en el cual se detalla la ciudad en la que tienen el establecimiento matriz y su actividad principal de acuerdo a la registrada en el RUC, y que consta en la base de datos del Servicio de Rentas Internas.

Es conveniente destacar que estas empresas funcionan en su mayoría bajo la figura de Sociedad Anónima o Compañía Limitada.

Tabla 10. Empresas Importadoras de Vehículos en Ecuador al 2014



UNIVERSIDAD DE CUENCA

RUC	EMPRESA	PARTIDA ARANCEL	CIUDAD	ACTIVIDAD
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS PARA TODO TERRENO
		8703239090		
		8703241090		
		8703319090		
		8703329090		
		8703331090		
		8704211090		
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	CUENCA	VENTA AL POR MAYOR DE UNA VARIEDAD DE PRODUCTOS
		8703241090		
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS, COMISIÓN E INTERMEDIACIÓN DE VEHICULOS USADOS
		8703239090		
		8703249090		
		8703900091		
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	AMBATO	VENTA AL POR MENOR, COMISIÓN E INTERMEDIACIÓN DE VEHICULOS USADOS
		8703221090		
		8703231090		
		8703329090		
		8703339090		
		8703900091		
		8704211090		
1791705424001	AUTEC S.A.		QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS
1791977971001	AUTOBRIT S.A.		QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS PARA TODO TERRENO

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA.		QUITO	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS
1792421772001	AUTOLIDER ECUADOR S.A.		QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOTORES DE TODO TIPO.
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑÍA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS
		8703239090		
		8703329090		
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090		VENTA DE VEHICULOS NUEVOS
		8703231090		
		8703239090		
		8703241090		
		8703331090		
		8704211090		
		8704311090		
1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.		AMBATO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS PARA TODO TERRENO
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	8703231090	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR DE TODO TIPO DE VEHICULOS AUTOMOTORES
		8703241090		
		8703249090		
		8703900091		
		8704211090		
		8704311090		
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	CUENCA	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS Y USADOS
		8704211090		
1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS NUEVOS
0992576030001	CELIMPOR S.A.		GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE PARTES Y PIEZAS DE VEHICULOS
		8703239090		
		8703329090		
		8704211090		
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS PARA TODO TERRENO
		8703239090		
		8703241090		
		8704311090		
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS NUEVOS
		8703221090		
		8703229090		
		8703239090		
		8704311090		
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A.	8703239090	QUITO	COMPRA Y VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES DE PASAJEROS NUEVOS Y USADOS
		8703241090		
		8703249090		
		8703329090		
		8703900091		
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.		GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS Y USADOS
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	QUITO	VENTA AL POR MENOR DE MAQUINARIAS Y EQUIPOS DE CONSTRUCCION
		8704311090		
0992356642001	ECONOCORP S.A.	8703229090	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS PARA TODO TERRENO
		8703231090		

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

		8703239090		
		8703319090		
		8703329090		
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	CUENCA	VENTA AL POR MENOR, COMISIÓN E INTERMEDIACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS
		8704211090		
		8704311090		
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS
		8703229090		
		8703231090		
		8703239090		
		8703241090		
		8703249090		
		8703900091		
		8704211090		
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	QUITO	ACTIVIDADES DE COMERCIALIZACION, DISTRIBUCION Y VENTA DE VEHICULOS
		8703231090		
		8703239090		
		8703241090		
		8703331090		
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT S.A.		MACHALA	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS Y REPUESTOS
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	CUENCA	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS Y AUTOMOTORES
		8703900091		
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)		GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOVILES NUEVOS Y USADOS

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	QUITO	COMERCIALIZACION DE VEHICULOS Y REPUESTOS
		8703239090		
		8703321090		
		8703331090		
1790173984001	ITAL-LLANTA CIA. LTDA.		QUITO	VENTA AL POR MAYOR DE ACCESORIOS, PARTES Y PIEZAS DE VEHICULOS AUTOMOTORES
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	QUITO	ACTIVIDADES DE ENSAMBLAJE Y VENTA AL POR MAYOR DE VEHICULOS Y REPUESTOS AUTOMOTORES
		8703239090		
		8703249090		
		8704211090		
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS NUEVOS
		8703239090		
		8703329090		
		8703900091		
		8704211090		
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8703229090	QUITO	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS NUEVOS
		8703239090		
		870311090		
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703231090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES
		8703239090		
		8703241090		
		8703321090		
		8703329090		
		8703331090		
		8704211090		
8704311090				

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703229090	CUENCA	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES DE PASAJEROS NUEVOS Y USADOS
		8703231090		
		8703239090		
		8703241090		
		8703249090		
		8703319090		
		8703321090		
		8703329090		
		8703331090		
		8703339090		
8704211090				
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	QUITO	FABRICACION Y ENSAMBLAJE DE VEHICULOS EN GENERAL
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	CUENCA	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS
		8703241090		
		8703249090		
		8703900091		
		8704211090		
8704311090				
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	QUITO	ACTIVIDADES DE VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS NUEVOS
		8703239090		
		8703241090		
		8703249090		
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA		QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091		
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES
		8703239090		
		8703241090		
		8703249090		
		8703900091		
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL S.A.	8703229090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS PARA TODO TERRENO
		8703900091		
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR, COMISION E INTERMEDIACION DE VEHICULOS NUEVOS Y USADOS
		8703249090		
		8703900091		
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	GUAYAQUIL	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS NUEVOS
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	QUITO	VENTA AL POR MAYOR Y MENOR DE VEHICULOS
		8703231090		
		8703239090		
		8703241090		
		8703900091		
		8704211090		
		8704311090		
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	QUITO	VENTA AL POR MENOR DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS Y USADOS
		8703900091		

Fuente: Superintendencia de Compañías, Servicio de Rentas Internas.

Elaboración: Las autoras

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



CAPITULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ESTUDIO DEL MARCO LEGAL PARA LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO

2.1. Introducción

En la actualidad, la globalización ha logrado que los mercados a nivel mundial puedan interactuar sin importar la distancia a la que se encuentren. La comercialización ha permitido a los países su desarrollo y crecimiento económico. Con la importación, el mercado nacional puede cubrir las necesidades de los consumidores, que la producción nacional no puede, ya sea porque no cuenta con los recursos para hacerlo o porque determinados productos no se fabrican en el país. Además, con la importación se da la oportunidad al consumidor de elegir entre una diversidad de productos.

Sin embargo, la importación afecta la balanza comercial del país, por lo que, los gobiernos intervienen a través de la política comercial para regular esta actividad y buscar un equilibrio en la balanza nacional.

Es importante conocer en que consiste la importación y las barreras comerciales que ha tenido que enfrentar el sector automotor en Ecuador. Por tanto, en este capítulo se detallará las nociones básicas de la importación, concepto, beneficios, proceso para importar, los Incoterms, partida arancelaria, entre otros.

Se expondrá además, el marco legal para las importaciones en Ecuador, leyes y normativa, los tributos que se debe pagar al importar y la liquidación aduanera.

Por último se estudiarán las barreras comerciales y las restricciones que se impusieron al sector automotriz ecuatoriano a través de los cupos de importación con las Resoluciones 66 y 49 del COMEX.



2.2. Importación

2.2.1. Definición de importación

La importación es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para su uso o consumo en el interior de otro país. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales y son generalmente llevadas a cabo bajo condiciones específicas, como son plazos de entrega, características del producto, formas de pago y otros (Banco Central del Ecuador, 2010, pág. 3).

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2012) señala que importar es el acto de traer mercaderías del exterior al territorio nacional, debiendo cumplir con las formalidades de aduana, considerando el producto que ingresa y el régimen al que pertenece.

Acotando los conceptos expuestos, concluimos que la importación es la compra legítima de bienes o servicios que provienen del extranjero a territorio nacional, respetando y cumpliendo los trámites y formalidades establecidas por el organismo de control correspondiente, que en el caso de Ecuador es el SENA E.

Podrán realizar importaciones tanto personas jurídicas como naturales, radicadas en Ecuador, luego del proceso de registro en el sistema ECUAPASS para realizar dicha actividad y de ser aprobados por el SENA E. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2012).

Las Personas Naturales son todas aquellas, que realizan actividades económicas lícitas y se clasifican en:

- Obligadas a llevar contabilidad y
- No obligadas a llevar contabilidad.



Se encuentran obligados a llevar contabilidad quienes cumplan cualquiera de las siguientes condiciones, pudiendo ser al inicio de su actividad económica o del ejercicio fiscal, 1° de enero.

Tabla 11. Montos Mínimos para llevar Contabilidad

DESCRIPCIÓN	FRACCIÓN IMP. RENTA	VALOR 2015
CAPITAL	9 Fracciones básicas	97,200.00
INGRESOS BRUTOS ANUALES	15 fracciones básicas	162,000.00
COSTOS Y GASTOS ANUALES	12 fracciones básicas	129,600.00

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Elaboración: Las autoras

Para el año 2015 la fracción básica desgravada del impuesto a la renta es de 10,800.00 dólares, por lo que, las personas naturales que superen los montos presentados en la Tabla 11 estarán obligados a llevar contabilidad.

Según el SRI (2015) son personas jurídicas de derecho privado:

- Aquellas que se encuentran bajo el control de la Superintendencia de Compañías como por ejemplo las Compañías Anónimas, de Responsabilidad Limitada, de Economía Mixta, Administradoras de Fondos y Fideicomisos, entre otras.
- Aquellas que se encuentran bajo el control de la Superintendencia de Bancos como: los Bancos Privados Nacionales, Bancos Extranjeros, Bancos del Estado, Cooperativas de Ahorro y Crédito, Mutualistas, entre otras.
- Otras sociedades con fines de lucro o Patrimonios independientes, como por ejemplo las Sociedades de Hecho, Contratos de Cuentas de Participación, entre otras.



- Sociedades y Organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro, como por ejemplo las dedicadas a la educación, entidades deportivas, entidades de culto religioso, entidades culturales, organizaciones de beneficencia, entre otras.
- Misiones y Organismos Internacionales, como embajadas, representaciones de organismos internacionales, agencias gubernamentales de cooperación internacional, organizaciones no gubernamentales internacionales y oficinas consulares.

2.2.1.1. Aspectos favorables de la importación

La importación ofrece alternativas de abastecimiento diferentes a las del mercado local, brindando la oportunidad al consumidor de elegir tanto como en precios como calidad.

Impulsa el desarrollo de los productores nacionales, mejorando su eficiencia y la calidad de los productos, lo que les permitirá ser más competitivos.

Permite adquirir tecnología y bienes de capital para mejorar el sector productivo y ser más competitivos al exportar.

Se puede comprar bienes que resulta más barato importarlos que producirlos localmente.

En conclusión, la importación permite a las empresas ampliar su base de proveedores, diversificar la comercialización de productos y mejorar la capacidad competitiva de la misma.

La internacionalización abre las puertas a economías de escala permitiendo ganar competitividad al luchar con empresas más eficientes así como alargar el ciclo de vida de los productos.

De esta forma, las empresas colocan sus productos o servicios en uno o más mercados externos, logrando que la empresa mejore la imagen que proyecta y sea reconocida en otros países.



Entre las ventajas de la internacionalización tenemos:

- Crecimiento de las empresas a mediano y largo plazo.
- Índices de productividad más elevados y volumen de actividades superiores que las empresas que no se internacionalizan.
- Mejor resistencia a los ciclos económicos recesivos al no concentrar el riesgo en un solo mercado.
- Afianzar la marca de la empresa y productos a nivel nacional e internacional.

Se debe tener presente que la internacionalización no significa realizar exportaciones esporádicamente, por el contrario, se debe estar asentados en la economía de esos países.

A decir de Maggio (Maggio, 2013) la importación es transcendental porque:

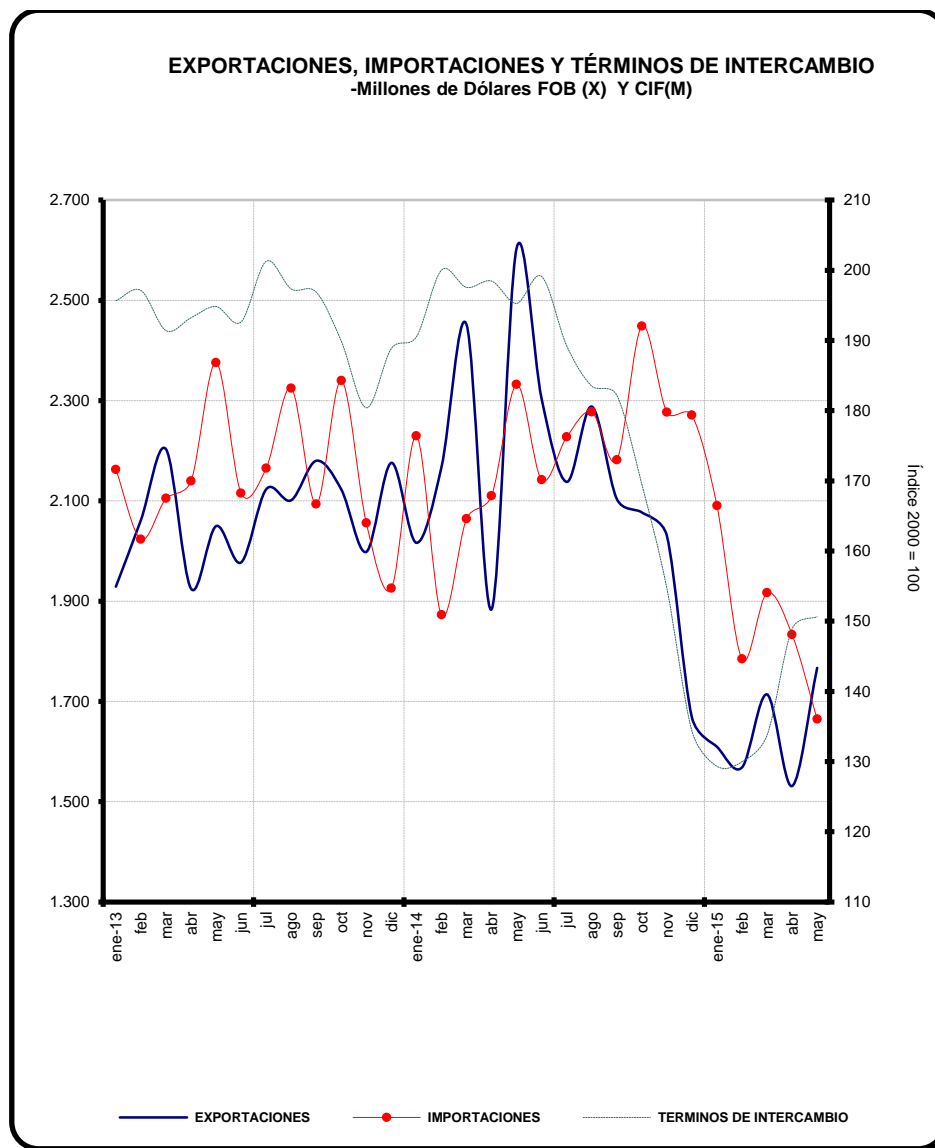
- ✓ Al existir la importación los precios tienden a ser más estables.
- ✓ Abre la posibilidad de que un país adquiera bienes cuya producción interna no sea suficiente o que no sean producidos.
- ✓ Permite que el consumidor pueda elegir entre productos alternativos.
- ✓ Ayuda a establecer un equilibrio entre la escasez y el exceso.

2.2.1.2. Aspectos desfavorables de la importación

La existencia de población laboral altamente calificada, mayor desarrollo tecnológico, mejor infraestructura o costos salariales menores en otros países, les permite tener precios más bajos que la producción nacional, afectando a la industria local.

En los países en los cuales las importaciones superan a las exportaciones se presentan una reducción en las fuentes de empleo y la salida de moneda nacional es mayor que la que ingresa, pues los dólares que salen de la economía corresponden en su mayoría a las importaciones.

Gráfico 6. Exportaciones e Importaciones en Ecuador 2013 – 2015



Fuente: Estadísticas Económicas Comercio Exterior

Elaboración: Banco Central del Ecuador

Para inicios de los años 2013, 2014 y 2015 en Ecuador las importaciones superaban a las exportaciones, afectando a la economía nacional, pues al existir mayor salida de dinero, el país corre el riesgo de quedarse sin suficiente flujo de efectivo para realizar transacciones al no contar con la posibilidad de imprimir moneda propia.



El gobierno ha implementado varias medidas con el fin de tratar de equilibrar esta diferencia negativa para el país. Entre ellas, adoptó la implementación de salvaguardias a varios productos que ingresan al país, encareciendo así el costo de las mercaderías extranjeras para que la población nacional tenga menos estímulos para adquirirlos.

2.3. Marco legal para las importaciones del sector automotriz en el Ecuador

La base legal para normar las actividades productivas en Ecuador, se sustentan en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI. Su aplicación abarca todo el proceso productivo, partiendo de la explotación o aprovechamiento de recursos, la transformación productiva, distribución y consumo, hacia el intercambio comercial.

Se entiende por actividad productiva a la transformación de recursos, en servicios y bienes necesarios para la comunidad y sustentables al medio ambiente. Incluye las actividades que generan valor agregado. (COPCI, 2010)

Existen herramientas adjuntas para la aplicación del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, las mismas que son Reglamento al COPCI y el Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio.

El Reglamento al COPCI se expidió mediante Registro Oficial Suplemento N° 351 del 29 de Diciembre del 2010, con el fin de contener una nueva normativa aduanera, adecuando el ordenamiento jurídico a los preceptos establecidos en el Código.

El Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, se expidió el 19 de Mayo del 2011, mediante Registro Oficial N° 452. Este reglamento es de aplicación para todo el territorio nacional aduanero, sirve de guía y sustento para las operaciones, procedimientos y aplicación de las demás normas aduaneras, expedidas por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, SENA, la cual regula y controla



las actividades, pago de tributos, modalidades de transporte y demás formalidades que deben cumplir las personas que realizan actividades de comercio exterior.

Las operaciones de comercio exterior surgen por el ingreso o salida de mercadería del territorio nacional, es decir importaciones y exportaciones, entendiendo por tales a cualquier bien mueble que puede ser transferido y clasificado en el Arancel Nacional de Importaciones. El SENA controla y supervisa los servicios de almacenamiento, aforo, control y vigilancia de los productos.

2.4. Incoterms

Los Incoterms son términos de comercio internacional de aceptación voluntaria, regulan las condiciones de entrega de la mercadería mediante el esclarecimiento de detalles como costos, transmisión de riesgos de las mercancías en tránsito y obligaciones de compradores y vendedores, por tanto no determina la forma de pago. Están regidos por la Cámara de Comercio Internacional (Pérez F.).

La última revisión de los Incoterms se realizó en el año 2010 y es la versión que se encuentra vigente desde enero del 2011 hasta la actualidad. Los Incoterms se dividen en 4 grupos (E, F, C y D). Además, dentro de los grupos F y C, se hace diferencia entre aquellos que se utilizan con el transporte marítimo (FAS, FOB, CFR y CIF) y aquellos que se emplean con cualquier tipo de transporte (FCA, CPT y CIP).

GRUPO E – ENTREGA DIRECTA A LA SALIDA

Incoterms Grupo E: EXW

Este término conlleva obligaciones mínimas para el exportador y es el único Incoterm en el que el despacho aduanero de exportación no es responsabilidad del vendedor.

Ex Works: en fábrica (lugar convenido)

El vendedor asume los riesgos y costos hasta poner la mercancía a disposición del comprador en los locales del vendedor o algún otro lugar pactado (taller, fábrica,



almacén), debidamente empacada y embalada, sin tener la obligación de cargar la mercancía en un vehículo.

El comprador recoge la mercadería y asume todos los gastos y riesgos inherentes al transporte, desde este lugar hasta el destino.

GRUPO F – ENTREGA INDIRECTA, SIN PAGO DEL TRANSPORTE PRINCIPAL

Incoterms Grupo F: FCA, FAS, FOB

El vendedor se encarga de llevar la mercadería hasta el medio de transporte elegido por el comprador, quien asumirá desde ese momento el riesgo y costo, incluyendo el transporte internacional.

FCA

Free Carrier: Libre transportista (lugar convenido)

La mercadería es entregada por el vendedor al transportista contratado por el comprador, en un lugar acordado dentro del país de origen, corriendo con los costos hasta que la mercadería está situada en ese punto convenido. Cuando sea aplicable el vendedor tiene la obligación de llevar a cabo los trámites aduaneros de exportación, asumiendo los costos que generen.

El traspaso de los costos y riesgos para el comprador ocurre cuando el transportista se hace cargo de la mercancía.

FAS

Free Alongside Ship: Franco al costado del buque (Puerto de carga convenido)

El vendedor entrega la mercadería en el muelle pactado, al costado del barco. Este Incoterm es usado frecuentemente para productos en los que se requiere la carga a granel. El vendedor asume los costos de exportación.



El comprador asumirá desde ese momento todos los gastos y riesgos de pérdida o deterioro. El comprador designa al transportista, concreta el contrato de transporte y paga el flete.

FOB

Free On Board: Franco a bordo (puerto de carga convenido)

El Incoterm FOB es el que se emplea con mayor frecuencia. El vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía está a bordo del buque en el puerto de embarque pactado.

El comprador se hace cargo de designar y reservar el transporte principal (buque), paga el flete marítimo y el seguro, y se encarga de las formalidades a la llegada de la mercancía. Asume los gastos y riesgos de pérdida o de deterioro de la mercadería desde el momento que traspasa la borda del buque.

GRUPO C

ENTREGA INDIRECTA, CON PAGO DEL TRANSPORTE PRINCIPAL

Incoterms Grupo C: CPT, CIP, CFR, CIF

El vendedor contrata el transporte principal y corre con los gastos hasta el puerto de destino, sin embargo, el comprador asume el riesgo de pérdida u otros perjuicios que pueda sufrir la mercadería una vez que la misma está cargada en el medio de transporte designado.

CFR

Cost and Freight: Costo y flete

Con este Incoterm el vendedor asume los costos hasta entregar la mercadería en el puerto del país de destino, no obstante, se transmite el riesgo al comprador una vez que la mercadería es colocada en el barco en el puerto de origen.



CIF

Cost, Insurance and Freight: Costo, seguro y flete

La diferencia de este término con el anterior es que el vendedor contrata y paga el seguro, cuyo beneficiario es el comprador; por tal razón es uno de los más usados.

Al incluir el costo, seguro y flete, su monto equivale al valor en aduana de las importaciones. La transferencia del riesgo se maneja de forma similar al Incoterm CFR.

CPT

Carriage Paid To: transporte pagado hasta

Las condiciones de este Incoterm son similares a los del CFR en relación a la asunción de costos y riesgos. La diferencia entre estos radica en que el término CPT es utilizado en cualquier modo de transporte incluido el transporte multimodal⁸, mientras que el término CFR se utiliza en el transporte marítimo.

CIP

Carriage and Insurance Paid (To)

Al igual que el Incoterm CIF, el vendedor corre con todos los costos, incluido el seguro hasta que la mercadería se encuentre en el país del importador. El Incoterm CIP se puede utilizar con cualquier modo de transporte o con una combinación de ellos (transporte multimodal), en el cual, el riesgo asume el comprador una vez que se entregan los productos al transportista principal.

GRUPO D

ENTREGA DIRECTA EN LA LLEGADA

Incoterms Grupo D: DAT, DAP, DDP

⁸ Hace referencia a la combinación de diferentes tipos de transporte para llegar a destino



El vendedor corre con todos los gastos y riesgos hasta que la mercadería llegue al país de destino; esto es una entrega directa a la llegada. La entrega se realiza en el punto de destino, el vendedor designa y paga el transporte.

DAT

Entregada en terminal designada en el puerto o lugar de destino.

El vendedor asume los costos, entre ellos el seguro (opcional) y el transporte, hasta que la mercadería es descargada en la terminal convenida, momento en el cual traspasa los riesgos al comprador.

El concepto terminal incluye terminales terrestres y marítimas, puertos, aeropuertos, zonas francas, etc. Por ello es importante que se especifique claramente el lugar de entrega de la mercadería y que este lugar coincida con el especificado en el contrato de transporte.

DAP

Lugar de destino convenido (Entregada en lugar)

El vendedor corre con los gastos, entre ellos el seguro (opcional) hasta que la mercadería esté lista para ser descargada en la terminal convenida. El comprador asume los costos y riesgos a partir de ese momento, debiendo encargarse de los trámites de importación en aduanas.

DDP

Delivered Duty Paid: Entregada derechos pagados

Este término implica el mayor número de obligaciones para el vendedor, ya que, corre con todos los gastos hasta poner la mercadería a disposición del comprador, preparada para la descarga, en el lugar convenido dentro del país de destino. Los trámites aduaneros de importación son asumidos por el vendedor.



Figura 11. Incoterms 2010

Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional (ICC)		PAÍS, CIUDAD, LUGAR DE ORIGEN						TRANSPORTE PRINCIPAL		PAÍS, CIUDAD, LUGAR DE DESTINO			
		Embalaje verificación control	Licencias autorizaciones o ras formalidades	Carga al camión o contenedor en fábrica o almacén	Transporte interior país de origen, De fábrica a puerto, a aeropuerto o a terminal o a transbordo.	Formalidades aduaneras exportación.	Costes manipulación terminal origen, Puerto, aeropuerto, tr, tren, etc.	Transporte principal internacional	Seguro mercancía Seguro transporte	Costes manipulación terminal destino, Puerto, aeropuerto, tr, tren, etc.	Formalidades aduaneras importación, Anexo el impuesto internos y eventuales y tributivos	Transporte interior país de destino, De puerto, aeropuerto o terminal a fábrica y/o a lugar logística.	Recepción y descarga
Incoterms® 2010 ICC - REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE													
EXW Ex works, franco fábrica.	A Coste	[Diagram showing seller's responsibility for all 12 steps]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for all 12 steps]											
FCA Free carrier, franco porteador.	B Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-3]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-3]											
CPT Carriage paid to, Transporte pagado hasta.	C Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
CIP Carriage and insurance paid to, Transporte y seguro pagado hasta.	D Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
DAT Delivered at terminal, Entrega en terminal.	E Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-7]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-7]											
DAP Delivered at place, Entrega en lugar.	F Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-7]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-7]											
DDP Delivered duty paid, Entrega con todos pagados.	G Coste	[Diagram showing seller's responsibility for all 12 steps]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for all 12 steps]											
Incoterms® 2010 ICC - REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES													
FAS Free alongside ship, franco al costado del buque.	H Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-3]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-3]											
FOB Free on board, franco a bordo.	I Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-3]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-3]											
CFR Cost and freight, Costo y flete.	J Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
CIF Cost, insurance and freight, Costo seguro y flete.	K Coste	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											
	Riesgo	[Diagram showing seller's responsibility for steps 1-6]											

Vendedor

Comprador

[Red/Blue] El vendedor debe proporcionar la documentación necesaria para la exportación y el comprador los de importación a petición riesgo y a expensas del demandante.

[Red/Blue] Dependiendo del lugar de entrega pactado

[*] Obligatorio

[T] Recomendaciones generales

[A] Recomendaciones particulares

remigipalmés

Manual para el uso de esta tabla: www.incoterms-2010.com/manual-tabla

www.incoterms-2010.com

www.remigipalmes.com

Fuente: <http://comerciointernacionalylogistica.blogspot.com/2011/02/los-incoterms-2010.html>

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA

2.5. Partida arancelaria

La partida arancelaria consiste en un sistema ordenado, de descripción y codificación de productos afines, bajo una determinada categoría, permitiendo identificar el tipo de arancel de aduanas al que pertenecen y debe ser aplicado.

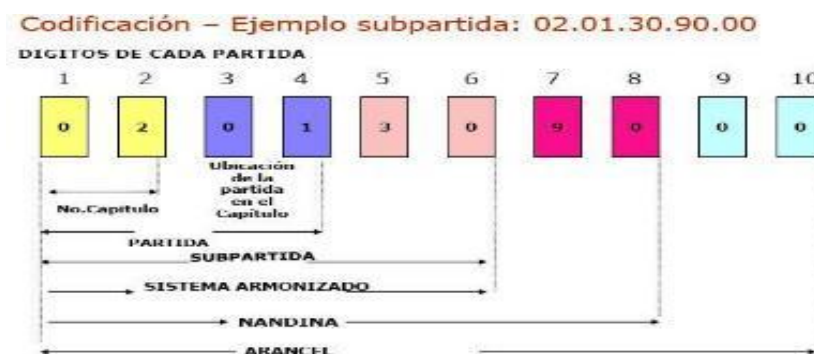
El Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Productos es aceptado internacionalmente por la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Utiliza una nomenclatura arancelaria polivalente⁹ de 6 dígitos presentando de forma sistemática los bienes transportables, agrupados en secciones, capítulos y subcapítulos; define de la manera más clara posible la clase o naturaleza de los productos que en estos se incluyen, partiendo de la materia prima hasta su último grado de elaboración.

Los dos primeros dígitos indican el número de capítulo, los 2 siguientes corresponden a la ubicación de la partida en el capítulo y los dos últimos representan la subpartida.

El Sistema NANDINA se refiere a una nomenclatura arancelaria común en la Comunidad Andina de Naciones. Se basa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Productos agregando dos dígitos más a la partida arancelaria.

En Ecuador, la nomenclatura para las partidas arancelarias utiliza 10 dígitos, es decir se agrega 2 adicionales al Sistema NANDINA, permitiendo clasificar los bienes a un nivel más detallado.

Figura 12. Sistema de Ecuador para partidas arancelarias



Fuente: Comité de Comercio Exterior COMEX

⁹ Polivalente: Que tiene varios valores.



2.6. Regímenes de importación

Es la modalidad de importación que permite determinar el tratamiento tributario que se debe dar a la mercadería que está ingresando al país. Es decir, es el marco legal que regula el tráfico internacional de mercaderías, que se encuentran sometidas a la fiscalización y control de la aduana.

Los regímenes se dividen en:

Regímenes de no transformación

Regímenes de transformación

2.6.1. Regímenes de no transformación

a. Importación para el Consumo

Los productos importados podrán permanecer en territorio aduanero (nacional) luego de pagar los impuestos correspondientes por la importación. (COPCI, 2010, pág. 29)

El territorio aduanero es el territorio nacional en el que rige las disposiciones del COPCI y se divide en dos zonas: primaria y secundaria. En la primera encontramos los puertos, aeropuertos y locales habilitados por aduana en las fronteras para la carga y descarga de mercaderías. La segunda corresponde al resto del territorio ecuatoriano incluido sus aguas y espacio aéreo (COPCI, 2010, pág. 23)

b. Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado

Se permite la importación de ciertos productos que serán empleados en un fin específico, y posteriormente serán reexportados, siempre que no hayan sufrido ninguna modificación, excepto la depreciación. En este caso, se da la suspensión total o parcial del pago de los derechos e impuestos aduaneros (COPCI, 2010, pág. 29)

c. Reimportación en el mismo estado

Tiene naturaleza similar al régimen de reexportación en el mismo estado, con la diferencia de que este régimen se aplica a productos que se hayan exportados y que no han sido modificados en el exterior. (COPCI, 2010, pág. 30)



d. Reposición de Productos con Franquicia Arancelaria

Los productos importados, de naturaleza similar a los que estando en libre circulación, se utilizaron en la elaboración de bienes o productos que fueron exportados con carácter definitivo, podrán tener una exoneración en el pago de impuestos aduaneros exceptuando las tasas aplicables. (COPCI, 2010, pág. 29)

e. Depósito Aduanero

Tiene la finalidad de almacenar mercadería importada en los lugares destinados para este fin, por un tiempo determinado y bajo el control de la aduana, exonerando el pago de los derechos e impuestos (COPCI, 2010, pág. 30)

2.6.2. Regímenes de transformación

a. Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo

Este régimen otorga la suspensión del pago de impuestos a la importación, para productos que luego de una operación de perfeccionamiento se transformarán en productos a ser exportados bajo la modalidad de compensadores¹⁰.

Además, los bienes que se han obtenido tras este proceso, pueden cambiarse al régimen de importación para el consumo, con lo cual se deberá pagar los impuestos y derechos aduaneros, aplicados únicamente a la parte de bienes importados(materias primas) del producto compensador. (COPCI, 2010, pág. 29)

b. Transformación bajo control aduanero

En este término, se otorgará la suspensión de impuestos y derechos aduaneros, así como recargos, a los productos que se importen con la finalidad de aplicarles un proceso que modifique el estado de los mismos, para posteriormente realizar la importación para consumo de los bienes que se obtengan, cancelando los derechos e impuestos aduaneros. (COPCI, 2010, pág. 29)

¹⁰ Son productos elaborados en territorio nacional con materias primas importadas y una vez transformados en productos finales vuelven a ser exportados.



2.7. Proceso para importar

Los pasos a seguir para importar en el territorio ecuatoriano son:

- a. Obtener el RUC (Registro Único del Contribuyente), que es emitido por el Servicio de Rentas Internas.
- b. Identificar la actividad comercial dentro de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme CIIU.
- c. Obtener el Certificado Digital, el cual contiene la firma electrónica emitida por una entidad certificadora acreditada en el país mediante TOKEN, obteniendo su clave privada. Esta firma proporciona garantía legal, velocidad transaccional, ahorro de recursos y optimización de procesos empresariales.

El TOKEN “es un dispositivo electrónico USB que permite almacenar contraseñas y certificados digitales así como llevar la identidad digital de la persona a través de la firma electrónica” (BCE)

Se puede firmar electrónicamente: ofertas del Sistema de Contratación Pública facturas y contratos electrónicos, trámites electrónicos, entre otros.

El Token se lo puede obtener a través de:

❖ El Banco Central del Ecuador

Las personas jurídicas y naturales deberán ingresar a la página web del Banco Central del Ecuador, seleccionar la opción “Certificación Electrónica”, luego “Firma Electrónica” para solicitar este dispositivo. En el caso de las empresas, deberán adicionalmente llenar sus datos en la pestaña “Registro Empresa u Organización”. Se debe ingresar en “Solicitud de Certificado”, completar los campos requeridos, enviar la Solicitud de Certificado e imprimirla. Se deberá adjuntar el listado de los documentos solicitados en formato PDF, mismos que se detallan a continuación:

Persona jurídica: Número de RUC de la empresa, copia de cédula o pasaporte a color, copia de papeleta de votación actualizada, copia de nombramiento o certificado



laboral firmado por el Representante Legal, autorización firmada por el Representante Legal.

Persona natural: Copia de cédula o pasaporte a color, copia de papeleta de votación actualizada, copia de la última factura de pago de luz, agua o teléfono.

Posteriormente se recibirá un correo electrónico de aprobación de la Solicitud de Certificado, el mismo que deberá ser presentado con el comprobante de pago y el oficio de autorización del Representante Legal (solo para personas jurídicas) en las agencias de la Dirección General de Registro Civil, para que se proceda a la entrega del Token y la clave al solicitante (Banco Central del Ecuador, 2015).

❖ **Security Data**

Mediante la empresa Security Data, Seguridad en Datos y Firma Digital S.A el proceso a seguir es:

Enviar los documentos solicitados mediante correo electrónico en formato PDF y a color, cada documento en un archivo por separado.

Representante legal o miembro de una empresa: Original de la cédula de ciudadanía o pasaporte en casos de extranjeros, original de la papeleta de votación actualizada, original o copia notariada del RUC de la empresa, original o copia notariada del RUP en caso de disponerlo, original o copia notariada del nombramiento del representante legal -adjuntando copia clara de la cédula de ciudadanía del mismo-, original o copia notariada del Certificado de Cumplimiento de Obligaciones o Constitución de la Empresa solicitante, original de la carta de autorización firmada por el representante legal, donde conste el número de cédula, nombre y cargo de todos los solicitantes de la empresa, formulario de solicitud completo.

Persona natural: Original de la cédula de ciudadanía o pasaporte en casos de extranjeros, original de la papeleta de votación actualizada, original de la planilla de un servicio básico (luz, agua, teléfono) de cualquiera de los últimos tres meses, a nombre de la persona que solicita el certificado y que certifique la dirección que



conste en el RUC, original o copia notariada del RUC, original o copia notariada del RUP en caso de disponerlo, formulario de solicitud completo.

A través de la Cámara de Comercio o FEDEXPOR se puede tener acceso a los servicios del Security Data.

- d. Cuando ya se disponga del Token se debe registrar los datos del importador ingresando al portal de ECUAPASS.

El agente afianzado se enlaza con el importador mediante el portal del ECUAPASS por un lapso de seis meses a un año, pasado este periodo si el importador lo desea puede renovar este enlace. El agente realizará todos los procesos en Aduanas.

- e. Cumplidos estos requisitos se podrá realizar la importación de productos revisando previamente las restricciones que tuvieren. Ejemplo: INEN, MIPRO, CONSEP¹¹, entre otros.

Para conocer las restricciones que tengan los productos a ser importados, se debe buscar la partida arancelaria que detalla las características, condiciones y tributos que debe pagar, dentro del portal del SENA, en los servicios para Operadores de Comercio Exterior.

- f. Identificar la partida arancelaria considerando las especificaciones del producto.

Una vez conocidos los requerimientos para realizar la importación de un producto determinado se contacta al proveedor, con quien se negociará las formalidades de la transacción comercial, condiciones de pago, el transporte de los productos y el Incoterm a utilizarse. El acuerdo de pago más utilizado en transacciones internacionales consiste en anticipar el 30% del valor facturado y el 70% contra

¹¹ Consejo Nacional de Control de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas



documentos, empleando transferencias bancarias. En las transferencias bancarias internacionales se utiliza el Swift¹².

Cumplidos los requisitos para la importación se podrá realizar el trámite en el SENAE, para lo cual es necesario contar con la asesoría y servicio de un Agente de Aduanas.

Agente de Aduana.- es la persona natural o jurídica, que mediante licencia otorgada por el Director del Servicio Nacional de Aduana, gestiona el despacho de las mercaderías; esto lo realiza de manera habitual, a cuenta ajena, por lo que será necesaria su firma en la declaración aduanera. Esta licencia tiene un plazo de duración de 5 años pudiendo ser renovada para el mismo periodo (COPCI, 2010, pág. 40)

2.8. Trámite y Documentación para una Importación

Durante el proceso de importación se generan varios documentos que respaldan la operación, los cuales son necesarios para realizar la liquidación de mercaderías a través de la Declaración Aduanera Única.

2.8.1. Documentos que acompañan a la DAU en el portal ECUAPASS

a. Documentos de soporte

Sirven de sustento a la información que se exponga en la Declaración Aduanera, por lo que se presentarán de forma física o electrónica, pudiendo estar bajo la custodia del importador o de su agente de aduanas. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 27)

Los documentos de soporte son:

a. Factura Comercial o Invoice

¹² Código de identificación único de 11 caracteres alfanuméricos para un banco determinado. Se utiliza cuando se transfiere dinero entre bancos.



Es el comprobante de venta en operaciones de comercio exterior, que acredita el valor de la transacción. Deben figurar los siguientes datos: fecha de emisión, nombre y dirección del exportador y del importador, descripción de la mercadería, condiciones de pago y términos de entrega. (Véase Anexo 3)

b. Documento de transporte

Acredita la propiedad de los productos ante la Aduana y puede ser contratado con un proveedor en origen o destino. Los documentos de transporte son:

Guía aérea.- (Air Way Bill) documento emitido por la aerolínea o consolidador de carga, comprometiendo el transporte de los productos al aeropuerto de destino mediante vía aérea. Las líneas aéreas y agentes de carga internacional emiten guías aéreas máster, mientras que, las consolidadoras de carga, empresas de tráfico postal y couriers generan guías aéreas hijas.

Carta porte (MCI).- Conocido también como Carta de Porte Internacional por Carretera CPIC, documento que sustenta el transporte de productos por carretera a ser entregadas en el lugar de destino, de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato entre el transportista y el destinatario.

Bill of Lading (B/L).- Llamado además como Conocimiento de Embarque, documento emitido por el agente que determina el transporte marítimo de las productos, desde el puerto de origen hacia el punto de destino acordado entre las partes.

c. Lista de Empaque o Packing List

Documento emitido con la finalidad de especificar los bienes o productos a ser trasladados, previa negociación establecida mediante la factura comercial. Permiten identificar los productos embarcadas por parte del exportador.

d. Póliza de Seguros

Permite cubrir los riesgos que implican el transporte, carga y descarga de los productos ante cualquier eventualidad que pudiera suscitarse. El valor de la póliza



deberá constar en la declaración de aduana, por lo que en caso de no contratar una póliza de seguro se deberá declarar un valor presuntivo correspondiente al 1% del valor de los productos importados (valor FOB).

e. Declaración Aduanera Única (DAU)

Documento que acredita los productos importados establecidos en la declaración de aduana. Respalda la información relativa a la transacción comercial, evidenciada por el valor en aduana declarado.

f. Certificado de Origen

Este documento acredita el país de origen de la mercadería que en él se detalla, permitiendo la liberación de tributos al comercio exterior al acogerse a regímenes preferenciales, al amparo de convenios o tratados internacionales.

b. Documentos de acompañamiento

Estos documentos se presentarán de forma física o electrónica, junto a la declaración aduanera, antes del embarque de los productos a ser importados. Son solicitados según las regulaciones que expida el Comité de Comercio Exterior o el Director del SENA. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 26)

Son documentos de control previo y entre ellos encontramos las Autorizaciones o Licencias y los Registros Sanitarios. Se establecen con la finalidad de preservar la calidad, seguridad, salud y como defensa comercial.

a. Autorizaciones o Licencia previas

Licencia de carácter discrecional que depende del criterio de la autoridad expedidora de turno y de acuerdo a la política de cada gobierno, es decir, son requisitos previos, que el importador o exportador debe cumplir antes de iniciar su trámite respectivo de aprobación de su permiso para importar o exportar sus productos, cuya desobediencia acarrea sanciones al infractor (PRO ECUADOR).



Las autorizaciones previas en nuestro país comprenden básicamente las normas INEN. El Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN es el organismo técnico nacional encargado del Sistema Ecuatoriano de la Calidad en el país, competente en Normalización, Reglamentación Técnica y Metrología. Su función es garantizar que se cumplan los derechos ciudadanos y del consumidor en materia de seguridad y preservación del medio ambiente. (Servicio Ecuatoriano de Normalización).

Tras Resolución 116 del COMEX, se establece la obligatoriedad de presentar el Formulario INEN 1 o Certificado de Reconocimiento a productos de sectores como la producción de alimentos, automotriz, cosméticos, juguetes, textil, etc.

El Certificado de Cumplimiento INEN I implica el acatamiento de una serie de normas técnicas, como el etiquetado, que los importadores deben realizar para obtener el documento que da el Servicio Ecuatoriano de Normalización, mismo que les permite desaduanizar los productos.

La Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones PROECUADOR (2013) expone que los productos que requieren de una certificación INEN 1 son llantas, vehículos, bujías, líquido de freno y otros componentes de vehículos, generadores eléctricos, cocinas y refrigeradoras, etiquetado para textiles y calzado, anticonceptivos y materiales de construcción, entre ellos: cemento, cerámica, tubos.

Este certificado de calidad se presentará según la partida arancelaria de los productos a ser importados.

Un ejemplo constituye la Norma INEN 034 (Servicio Ecuatoriano de Normalización, 2014), que señala que los vehículos deben tener apoyas cabezas en sus asientos, excepto los buses de transporte urbano, aquellos ubicados en forma paralela al eje longitudinal del automotor, así como los asientos plegables. (Véase Anexo 4)

b. Registro Sanitario

Documento expedido por los organismos correspondientes del país de origen, en el que se deja constancia que la mercadería analizada está exenta de elementos patógenos, es decir, que esta es apta para el consumo humano.



En caso de importar alimentos procesados, medicamentos, aditivos alimentarios, productos biológicos, plaguicidas se deberá presentar el registro sanitario.

2.8.2. Tributos al Comercio Exterior

Entre los tributos aplicados encontramos:

a. Derechos arancelarios

La base imponible de este tributo es el valor en aduana de los productos, es decir, el valor CIF¹³. Si la base imponible no puede ser determinada, se lo realizará de acuerdo a los métodos secundarios de valoración que regulen el valor en aduana de productos. (COPCI, 2010, pág. 24)

Un tipo de arancel es el AD-VALOREM, que es un tributo administrado por el SENA. Su porcentaje es variable para las diferentes mercaderías importadas y se aplica sobre la base CIF.

b. Impuestos determinados en leyes orgánicas y ordinarias

Entre los impuestos que se incluyen en la declaración aduanera constan el ICE e IVA. El Impuesto a los Consumos Especiales ICE es administrado por el SRI y el valor que se debe cancelar es determinado de acuerdo a la importación, estableciendo un porcentaje según el bien o servicio que ingrese al país.

El Impuesto al Valor Agregado IVA se causa en el momento de la nacionalización del producto y al igual que el ICE es administrado por el SRI. Su valor corresponde al 12% sobre la Base imponible más ADVALOREM, FODINFA e ICE.

c. Las tasas por servicios aduaneros.

El SENA, a través de resoluciones, es el encargado de crear o suprimir las tasas de los servicios aduaneros, determinar las tarifas y regular su cobro (COPCI, 2010, pág. 23)

¹³ El valor CIF está formado por el valor de la transacción más el transporte y seguro.



Se debe liquidar además el valor FODINFA¹⁴, que es el 0.5% de la base imponible de la Importación. La institución encargada de administrar este impuesto es el INFA.

La Liquidación de Aduanas se realiza mediante la declaración aduanera única (DAU), la cual será presentada de manera electrónica a través del ECUAPASS, y físicamente en el Distrito de Llegada de los productos.

La Declaración Aduanera se presentará en un período no superior a quince días calendario previo a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendario posteriores a la fecha de su arribo. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 24)

Entregada la DAU, el Sistema otorga un número de validación así como el canal de aforo.

En caso de aforo físico o documental, se presentará los documentos de acompañamiento y soporte el mismo día de ser designado dicho aforo. Se entenderá el abandono tácito, si no se realiza el envío de los documentos en treinta días calendario a partir de la fecha de arribo de la mercadería. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 25)

2.8.3. Canales de Aforo

a. Canal de Aforo Automático

Se realiza mediante el sistema informático del SENAE, el cual determina los perfiles de riesgo, por lo que el despacho se realiza a través de la validación electrónica de la DAU en dicho sistema. Para actividades de comercio exterior en las que sea necesaria la presentación de documentos de control previo, no se aplicará este tipo de aforo, así como cuando entidades del Estado requieran realizar alguna inspección de acuerdo a lo establecido en la normativa legal. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 29)

¹⁴ Fondo de Desarrollo para la Infancia



b. Canal de Aforo electrónico

En este canal de aforo se verificará la correcta liquidación de tributos, la mercadería y el régimen de importación mediante la comparación de la información expresada en la DAU y la que conste en el sistema informático del SENA E.

De igual manera al canal de aforo automático, este tipo de control se realizará con actividades de comercio exterior en los que no sea necesario presentar documentos de control previo. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 29)

Canal de Aforo documental

Se verifica la DAU y los documentos de acompañamiento y soporte comparando con la información del sistema informático de aduana, para determinar el cumplimiento de disposiciones aduaneras así como el cálculo de tributos. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 29)

c. Canal de Aforo Físico

Se realiza para comprobar las características físicas de los productos señalados en la DAU y los documentos con la información del sistema informático del SENA E, además se busca corroborar la correcta clasificación arancelaria y liquidación de impuestos. (Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción, 2011, pág. 29)

El aforo físico podrá determinarse con el reconocimiento visual de las mercaderías a ser importadas, o mediante el uso de sistemas tecnológicos que permiten el escaneo de dichos productos.

Pasado el proceso de aforo, y pago de tributos, el SENA E podrá determinar el levante o retiro de la importación cuando no se haya presentado ninguna novedad.

2.9. Barreras arancelarias

Los países al exponerse a una economía abierta, pueden enfrentarse a diferentes situaciones de desequilibrio, en las que el gobierno deberá tomar medidas restrictivas



como protección a su comercio, las cuales ayudan a controlar los flujos del comercio internacional, entre productores, consumidores, importadores y exportadores.

Entre las barreras comerciales se encuentran:

2.9.1. Aranceles

Es el instrumento más antiguo y común. Se consideran como impuestos que se fijan a los productos que se importan. (Osorio, 2013). Esta medida provoca que los precios de los productos importados se eleven con el fin de proteger a la producción nacional, pues al aplicar un arancel se busca que disminuyan las importaciones de bienes extranjeros, proteger la producción nacional o a su vez incrementar los ingresos que puede obtener un estado.

Los aranceles se pueden aplicar como: arancel fijo, el cual se basa en aplicar una cantidad fija por unidad o peso del producto importado, y arancel ad valorem, el cual se expresa como una carga porcentual del valor de los productos, y arancel mixto, que es una combinación de los anteriores (Chen, 2007).

2.9.2. Subsidios

Se aplican a las exportaciones con el fin de incentivar la producción de bienes nacionales y la salida del país de los mismos, es decir su aplicación es compensatoria y contraria a la de los aranceles. Los subsidios se establecen como un beneficio de tipo económico que un gobierno otorga a productores nacionales para incrementar sus ventas en el mercado extranjero.

2.9.3. Políticas Antidumping

El Dumping consiste en la comparación del precio de un producto, objeto de exportación y comercializado para consumo en el mercado nacional, el cual resulta mayor al precio de comercialización de un producto similar o comparable en el mercado extranjero (Román, 2005.). Existe dumping cuando se exporta un producto a un precio más bajo que el fijado en el mercado nacional o inclusive inferior al de su



costo de producción. Se denomina margen dumping a la diferencia entre dichos precios.

Las políticas antidumping se han establecido para frenar la expansión de comercios desleales, que venden sus productos a precios excesivamente bajos con el único fin de tratar de monopolizar el mercado. Sirven para proteger a la industria nacional de una competencia extranjera que la pone en desventaja.

2.9.4. Políticas administrativas

Son propias de cada estado y se aplican de acuerdo a las condiciones económicas que atraviesen. Se establecen como regulaciones gubernamentales que afectan a las importaciones, impidiendo el normal ingreso de productos del extranjero mediante la aplicación de requisitos, reglas o características para su posible importación (PROECUADOR, Barreras No Arancelarias, 2015).

2.9.5. Restricciones cuantitativas

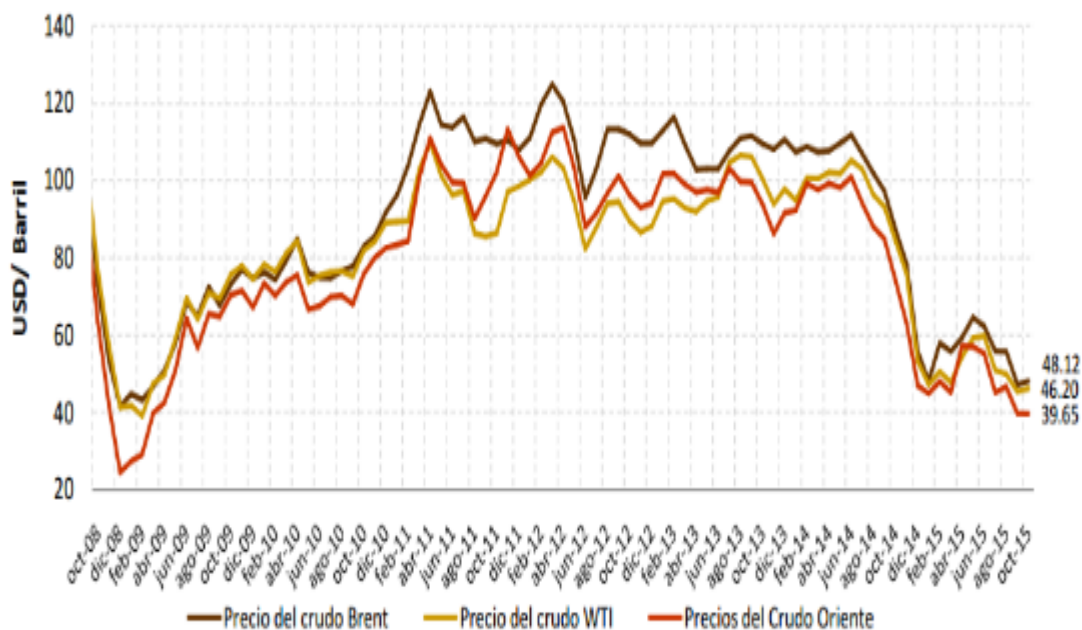
Limitan el ingreso de productos del exterior a un país, a través de la aplicación de cuotas o cupos en la cantidad de un bien que se puede importar. Pretenden incentivar la producción nacional. Esta restricción genera una subida de precios en el mercado nacional, consecuencia que al final de cuentas asumirá el consumidor.

2.9. Medidas restrictivas sobre las importaciones tomadas por el gobierno

Las restricciones comerciales aplicadas en Ecuador, tienen un trasfondo económico, pues se han establecido con la finalidad de equilibrar el saldo desfavorable de la balanza comercial debido a la drástica caída del precio de petróleo en el mercado internacional desde finales del año 2014, la misma que se dio por la sobreoferta existente en el mercado petrolero.

En la Figura 13 se presenta la evolución de los precios del petróleo de octubre de 2008 a octubre de 2015.

Figura 13. Evolución de los precios del petróleo en los mercados internacionales Oct. 2008 – Octubre 2015

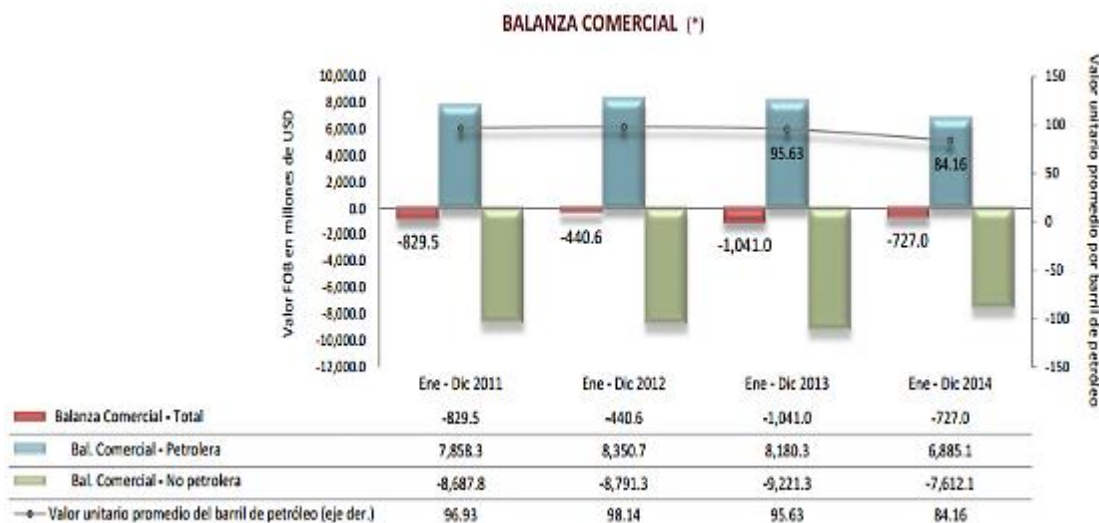


Fuente: Dirección Nacional de Riesgo Sistémico. (2015). Monitoreo de los Principales Riesgos Internacionales de la Economía Ecuatoriana.

La exportación petrolera es una importante fuente de recursos para la economía ecuatoriana, por tanto, su disminución puede generar consecuencias en el nivel de actividad económica (Dirección Nacional de Riesgo Sistémico BCE, 2015).

En la Figura 14 se expone el saldo deficitario de la Balanza Comercial de Ecuador para los años comprendidos entre el 2011 y 2014, influenciada por el precio del barril de petróleo que ha venido disminuyendo. El país importa una gran cantidad de productos que por la infraestructura y recursos difícilmente pueden ser fabricados en la industria nacional; como vehículos, medicamentos, productos tecnológicos, entre otros; mientras que, exporta mayoritariamente, productos agroindustriales, como banano, cacao, flores, artesanías, etc. Por este motivo, además de la liquidez que tenía la economía (influenciada por el gasto público), desde hace varios años, las importaciones han venido superando las exportaciones.

Figura 14. Evolución Balanza Comercial de Ecuador 2010-2014



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Banco Central del Ecuador

El gobierno nacional ante esta situación, ha planteado el cambio de la matriz productiva, con la que se busca diversificar la producción industrial, para sustituir las importaciones y fomentar las exportaciones de nuevos y mejores productos. El Ministro Coordinador de la Producción, Richard Espinosa, dice que para el sector automotriz se pretende “generar el desarrollo de autopartistas, con cada vez más componente nacional, identificando límites racionales de la incorporación de este” (Corporación Ekos, pág. 189).

Pero en la actualidad, la realidad es diferente, pues en Ecuador, la mayoría de piezas para ensamblar vehículos, deben ser importadas al no disponer de producción nacional de este tipo, lo que ocasiona un aumento en su costo; así también, la venta de los vehículos importados disminuirá, pues el costo será mayor a los que ensamblen en el país.

Ante la situación expuesta, varias han sido las medidas que se han adoptado para minimizar el saldo deficitario, de las cuales citamos algunas de importancia:



A partir del año 2009, al amparo de salvaguardia a las importaciones, se aplica medidas restrictivas impidiendo la importación de 647 subpartidas arancelarias para contrarrestar la disminución de exportaciones que se enfrentaba (Andina, 2013).

En 2012, se restringen importaciones a artículos tecnológicos, celulares y automotores, mediante la aplicación de aranceles y cupos, con el fin de obtener un ahorro económico y controlar la cantidad de dinero que circula en el país (Comercio, 2012).

Para ello, se expide la Resolución N° 65 del COMEX, mediante la cual se aplica una restricción cuantitativa y modificación arancelaria a CKD's (partes y piezas de ensamblaje de vehículos), la Resolución N° 66 para restringir la importación de vehículos y la Resolución N° 67 para aplicar restricción cuantitativa anual a teléfonos celulares.

De acuerdo a un informe presentado por Global Trade Alert – instituto dependiente del Centro de Investigación de Política Económica – indica que Ecuador al año 2015, aplicó un total de 34¹⁵ medidas proteccionistas a su comercio, de las cuales, la última medida adoptada es la aplicación de una salvaguardia a las importaciones, vigente desde el 11 de marzo de 2015, mediante una tasa arancelaria que va desde el 5% al 45% de recargo, afectando a 2900 partidas, es decir al 6,9% de los productos comercializados en el país (EL TELEGRAFO, 2015).

Adicionalmente, se estableció el reglamento RTE INEN 034 3R, el cual señala la obligatoriedad de implementar mayor equipamiento de seguridad en vehículos que ingresan al parque automotor nacional, ya sean importados, ensamblados o fabricados en el país. Esta medida ha afectado a los comerciantes de vehículos, pues el equipo de seguridad que deberán implementar encarecerá el precio de sus bienes, dificultando su comercialización y afectando a su rentabilidad.

¹⁵ Estados Unidos es el país que más medidas proteccionistas ha adoptado en América (399), seguido de Argentina (335) y Brasil (266). Ecuador se encuentra en el noveno lugar del ranking de medidas proteccionistas adoptadas al 2015 de acuerdo a Global Trade Alert.



Con la implementación de estas medidas, las empresas han optado por diseñar planes estratégicos, que les permita sustituir los bienes que les han sido restringidos por aquellos que mejoren los niveles de utilidad obtenidos, pudiendo cambiar o ampliar la línea de venta de productos. Derivado a este problema, los bienes provenientes de China han resultado muy llamativos para el mercado nacional, pues sus precios de venta resultan mucho menores a los producidos en el país, y aún más por los importados de otros países.

2.9.1. Ventajas de la restricción en las importaciones del sector automotriz en el Ecuador

- ❖ Enfrentar la crisis financiera que atraviesa el país, debido a la baja del precio de petróleo, viéndose afectado el presupuesto fiscal al disminuir los ingresos que se obtenían por la venta del mismo.
- ❖ Frenar el crecimiento de importaciones, fomentando la producción nacional, tanto para consumo interno y exportación de bienes y servicios ecuatorianos.
- ❖ Incrementar y mejorar la industrialización, superando los estándares de calidad en comparación con productos del exterior.
- ❖ Disminuir la dependencia de productos terminados que se traían de otros países, los cuales pueden ser fabricados en Ecuador con materia prima y recursos propios del país.
- ❖ Mantener flujos de dinero en el comercio interior al disminuir la salida de divisas a otros países.
- ❖ Aumento de fuentes de empleo al mejorar la productividad e industrialización de productos nacionales, en reemplazo a las importaciones que se realizaban.

2.9.2. Desventajas de la restricción en las importaciones del sector automotriz ecuatoriano

- ❖ Posible pérdida de relaciones comerciales con los países afectados por la aplicación de restricciones, pues ya no podrán exportar sus productos hacia Ecuador libremente, por lo que verán disminuir sus ventas incentivando la



aplicación de medidas similares a las exportaciones de Ecuador hacia sus países.

- ❖ Aumento de precios en artículos que no pueden ser reemplazados con producción nacional, el mismo que afectará a los consumidores del país.
- ❖ Aumento de comercio ilegal o contrabando, mediante el ingreso ilícito de productos del extranjero, lo que perjudicará a la industria nacional.
- ❖ Pérdida de facultad decisoria del consumidor al no poder escoger el producto que más le convenga debido al aumento de precios de productos importados que mejoren la calidad a los nacionales.

2.9.3. Resoluciones del COMEX que involucran al sector automotriz ecuatoriano.

El Comité de Comercio Exterior es el organismo encargado de regular la política comercial en Ecuador, mediante la aprobación de las políticas públicas, dirigir y gestionar los procesos vinculados a comercio exterior.

De acuerdo al artículo 72 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, son competencias del Comité de Comercio Exterior COMEX: Regular las actividades de comercio exterior, aprobar medidas restrictivas a dichas operaciones cuando se vean afectadas y las normas necesarias para fomentar el comercio de productos con responsabilidad ambiental. (COPCI, 2010, pág. 18)

2.9.3.1. Resolución 65

Esta resolución se aprobó el 11 de junio de 2012, conforme al Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comercio Exterior, con el objetivo de restringir cuantitativamente la importación, proveniente de cualquier país incluyendo aquellos con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales, de CKD's para las subpartidas arancelarias establecidas en el Anexo I.

Esta restricción se aplicaría tanto por el número de unidades de CKD de vehículos y por valor, por lo que los OCE's considerarían las dos en conjunto al nacionalizar sus productos; tendría vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2014, por lo que el Servicio



Nacional de Aduanas del Ecuador SENA, renovarían el 1 de enero de cada año, automáticamente las cuotas establecidas en el anexo I, registrando en su sistema informático y verificando el cumplimiento del mismo, así si una importación sobrepasa el cupo asignado, deberían ser reembarcadas los productos en la parte que exceda la asignación a cada importador. Además, estas cuotas no podrían ser transferibles a terceros.

En el artículo 9 de esta resolución, se establece la regla general para la aplicación de esta restricción:

Los CKD referidos en el Anexo I, pagarán el 100% de arancel consolidado¹⁶ correspondiente al bien final, pudiendo disminuir este porcentaje en la medida en que aumente la incorporación de producto nacional en el ensamblaje de un vehículo, considerando las tablas descritas en el Anexo II. Sin embargo, todas las importaciones de CKD pagarán un porcentaje mínimo sin importar la medida de producto nacional que se utilice. (Véase Anexo 5)

2.9.3.2. Resolución 66

La aprobación de esta resolución se da el 11 de junio de 2012, como medida de respuesta a los problemas ambientales ocasionados por la emisión de Gases de Efecto Invernadero GEI. De acuerdo a información proporcionada por el Ministerio de Ambiente habían incrementado en un 110%, asumiendo este aumento a actividades relacionadas con el sector automotriz; datos presentados por SENA señalan que la importación de vehículos entre enero y junio de 2012 llegaría a 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción; por lo que sugiere la adopción de una medida que limite el acelerado crecimiento del parque automotriz del país, apoyando así positivamente al medio ambiente y a la salud de los ecuatorianos.

¹⁶ Arancel consolidado: máximos consignados en la Lista de compromisos de los Miembros de la Organización Mundial del Comercio OMC.



La decisión tomada en cuanto a la restricción, consiste en fijar un límite de importación basándose en un equivalente al 30% del monto FOB y el total de unidades importadas en el año 2010, estableciendo cuotas de importación tanto por unidades de vehículos como por su valor, considerando así las dos condiciones en conjunto al nacionalizar los productos. Las subpartidas arancelarias afectadas son: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090. (Véase Anexo 6)

En caso de no cumplir con lo establecido, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, dispondrá que los productos que sobrepasen la cuota establecida sean reembarcados. Esta resolución tendría vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2014.

Los vehículos importados para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos al Plan RENOVA, las importaciones que realice el Estado y sus instituciones, se exceptúan de esta restricción. Además, Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

El Comité de Comercio Exterior COMEX, mediante la Resolución 101 expedida el 7 de enero del 2013, ratifica las cuotas asignadas en la resolución 66 a ser aplicadas anualmente, por lo que dispone al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador a renovar el 1 de Enero de cada año las cuotas durante el periodo en el que se encuentre vigente la restricción de importaciones de vehículos. (Véase Anexo 7)

2.9.3.3. Resolución 049-2014

Esta resolución fue adoptada el 29 de Diciembre de 2014 y entraría en vigencia a partir del 1 de Enero de 2015, señalando que la restricción a las importaciones adoptadas en las resoluciones 65 y 66 del COMEX se prolongaría hasta el 31 de Diciembre de 2015 de acuerdo a los Anexos 1 y 2, expedidos por este organismo (Véase Anexo 8).



Las cuotas de importación establecidas mediante los anexos señalados, representaría una reducción del 68% en relación a las importaciones del año 2010, y una reducción del 54% en base a las cuotas establecidas en el año 2013 en la resolución 101.

Tabla 12. Efecto general de la Resolución 049-2014

	Real 2010	Cupos Resol. 66	Reducción 2010	Cupos Resol. 49	Res 49/ Cupo Resol. 66	Res 49/ Real 2010
Unidades	68,961	48,754	-30%	22,277	-54%	-68%
FOB	758,632,901	541,302,305		264,211,714	-51%	-65%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE

Elaboración: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE

Se debe destacar que las licencias y cupos de importación no afectan a Van's, camiones y buses, por lo que, en este segmento de productos se presentan importantes oportunidades de crecimiento.

En febrero de 2015 se realizó un ajuste al cupo de importaciones establecido para este año, pasando de 22,000 vehículos en la cuota de la resolución 49 a una restricción de 25,600 unidades en la Resolución 003 del COMEX, ampliando el cupo para las marcas con mayor representación en el mercado (Véase Anexo 9).



CAPITULO III

ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU EFECTO EN LA RENTABILIDAD.

3.1. Introducción

El sector automotriz es uno de los principales coadyuvantes en la economía nacional y un participante activo en la balanza comercial, pues en el año 2014 importó 57,093 vehículos, a la vez, que se exportó 8,368 vehículos. Este desequilibrio entre importaciones y exportaciones, sumado al proyecto de cambio de la matriz productiva ecuatoriana, ha provocado que organismos reguladores como el COMEX emitan disposiciones y reformas dirigidas a superar el saldo deficitario de la balanza comercial e impulsar la producción nacional.

Con el establecimiento de nuevos cupos de importación, fijados a finales del año 2014, el sector ha sufrido los estragos de dicha disposición, pues de acuerdo a datos presentados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2015), la venta de vehículos nuevos hasta el mes de octubre del 2015 ha disminuido en un 49.5%, considerando además que se enfrentan a la nueva aplicación del reglamento RTE INEN-034, que regula los requisitos mínimos de seguridad que deben poseer los vehículos nuevos a ser comercializados, lo que incrementa el precio de los mismos, ya que el costo de la certificación es alto.

Frente a los acontecimientos señalados, en este capítulo se analizarán la tendencia y cambios en los ingresos y la rentabilidad que han sufrido las empresas importadoras de vehículos. Los resultados que se presenten estarán basados en el estudio de estados financieros e indicadores de la empresa Recordmotor como caso de aplicación y en la aplicación de encuestas y análisis de los indicadores de rentabilidad de algunas compañías que constan en la Resolución 49 del COMEX y con establecimiento en la ciudad de Cuenca.



Los resultados obtenidos nos permitirán aseverar las siguientes preguntas de investigación:

- a. ¿La implementación de cupos de importación modificó los precios de venta de los vehículos?
- b. ¿Los ingresos de la empresa variaron negativamente y de forma significativa?
- c. ¿Esta medida ha afectado al personal de la empresa?
- d. ¿Se están utilizando en su totalidad los cupos de importación asignados?
- e. ¿Cuál ha sido el impacto en la rentabilidad del negocio?

Al finalizar el capítulo se pretende determinar el efecto de los cupos de importación de vehículos automotores y las medidas adoptadas por las empresas para mitigar el resultado ocasionado.

3.2. IMPACTO DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS APLICADAS AL SECTOR IMPORTADOR

Las medidas restrictivas aplicadas al sector importador en Ecuador han tenido como objetivo equilibrar el déficit de la balanza comercial, proteger la dolarización y a la vez preservar el medio ambiente.

Una de las últimas disposiciones fue la Resolución 49 del COMEX, que, al imponer un determinado cupo de importación para las empresas, limitó la oferta de estos productos afectando los precios de ventas, fuentes de empleo, planificación y estrategias del sector.

Si analizamos los últimos cinco años, podemos destacar entre los cambios más importantes:

En el año 2010, mediante la resolución 604 del COMEXI (Comité de Comercio Exterior e Inversiones) se establece un aumento de la tarifa arancelaria para la importación de vehículos. Además, se crea el Registro de Importadores para el sector automotriz, el cual se realizó mediante el Ministerio de Industrias y Productividad,



estableciendo que las importaciones de vehículos se realizarán exclusivamente por los que obtengan dicho registro. (Véase Anexo 10)

La aprobación de la Reforma Tributaria en el año 2011, incrementó el Impuesto a la Salida de Divisas del 2% al 5%, elevándolo más del 100%, lo que encareció las importaciones en la mayoría de los casos, pues el costo de una adquisición está comprendido por el precio de compra de las mercancías, aranceles de importación y otros impuestos no recuperables¹⁷, por lo tanto, al ser un sector comercial, este valor se carga al costo de adquisición del producto.

Se estableció el Impuesto Verde que debía ser aplicado a partir de enero del 2012, incrementando la carga impositiva para el sector automotriz. Esta reforma, además, estableció, impuestos para los vehículos híbridos, a excepción de aquellos cuyo precio de venta sea menor a 35,000 dólares.

Los problemas de comercio exterior y balanza de pagos continuaron en el 2012, originando que el Gobierno restrinja las importaciones mediante la fijación de cupos y endurecimiento de las políticas para-arancelarias. En junio de dicho año el COMEX expidió las resoluciones 65 y 66, en la cual se estableció cupos de importación tanto para vehículos como partes y piezas de ensamblaje (CKD).

En octubre de 2014 se aprobó el documento final del Reglamento Técnico 034, obligando a la incorporación de los elementos y estándares de seguridad europeos dentro del plazo de 180 días.

Se esperaba que las perspectivas del sector automotriz mejoren para el año 2015 pues la vigencia de las Resoluciones 65 y 66 del COMEX tenían vigencia hasta diciembre de 2014, sin embargo, a finales de ese mes se decidió prorrogar hasta diciembre de 2015 las resoluciones antes mencionadas, en cuyos anexos se presentó una reducción de aproximadamente el 50% en los cupos en relación a los otorgados en el año 2012.

¹⁷ Hace referencia al impuesto que no se recuperará mediante la venta del bien, sino se cargará al costo de su adquisición.



3.3. IMPORTADORES DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE CUENCA

En la resolución 49 del COMEX se impusieron nuevos cupos de importación para 50 empresas de Ecuador, de las cuales se realizará una entrevista a 5 de ellas, con establecimientos en la ciudad de Cuenca, para conocer el impacto de la aplicación de esta medida.

Tabla 13. Empresas Importadoras con establecimientos en Cuenca

RUC	RAZÓN SOCIAL	MARCA QUE IMPORTA
1790517454001	Recordmotor S.A.	HONDA
1790014797001	Automotores y Anexos S.A.	NISSAN
0190003701001	Importadora Tomebamba S.A.	TOYOTA
0190310647001	Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	HYUNDAI
1790015424001	Quito Motors S.A. Comercial E Industrial	FORD

Fuente: Servicio de Rentas Internas, Superintendencia de Compañías

Elaboración: Las autoras

Como caso de estudio se seleccionó la empresa Recordmotor S.A., en la que se examinarán los estados financieros presentados en el periodo 2010 - 2014, para determinar las variaciones en su situación económica y financiera.

Esta empresa se encuentra ubicada en la ciudad de Cuenca, lo que facilita el acceso a información, que se obtendrá mediante entrevistas, sirviendo de apoyo para el análisis de la organización.

Por otra parte, resulta importante destacar el impacto en la rentabilidad de esta empresa que a pesar de la restricción en la importación, su prioridad ha sido mantenerse en la comercialización de vehículos, mejorando su posicionamiento en el mercado ecuatoriano.



Al comparar el cupo asignado en la Resolución 049 del año 2014 frente a la Resolución 66 del año 2012, podemos destacar que para Recordmotor bajó en 69 unidades, evidenciando un 55% menos en la cantidad de vehículos que se pueden importar.

3.3.1. Caso de Aplicación – Recordmotor S.A.

Recordmotor S.A. fue constituida en 1981. Se encuentra ubicada en la Av. España 12-48 entre Elia Liut y Turuhuayco. Como persona jurídica sus operaciones deben regirse a las disposiciones contables, tributarias, de materia societaria, laborales y de seguridad social.

La actividad económica principal de la empresa es la comercialización de vehículos y repuestos automotrices de las marcas Honda y Volkswagen. Adicionalmente ofrece el servicio postventa como alternativa para mejorar sus niveles de rentabilidad.

Misión

“Como distribuidores exclusivos de Honda para el Ecuador, disponemos de personal capacitado y calificado, y modernas instalaciones con todas las facilidades para exhibición de vehículos, repuestos y talleres con equipos de la más alta tecnología” (Recordmotor S.A., s.f.).

Visión

Consolidarnos y crecer como una empresa modelo en la comercialización de vehículos, utilizando procedimientos que garanticen la satisfacción de los clientes, manteniendo siempre en nuestras relaciones comerciales, altos valores éticos y morales, constituyéndonos en referente de solidez, dinámica empresarial y respeto, frente a la sociedad ecuatoriana; como empresa seguiremos creando fuentes de trabajo, contribuyendo al desarrollo del país (Recordmotor S.A., s.f.).

3.3.1.1. Análisis de Estados Financieros presentados del período 2010 al 2014

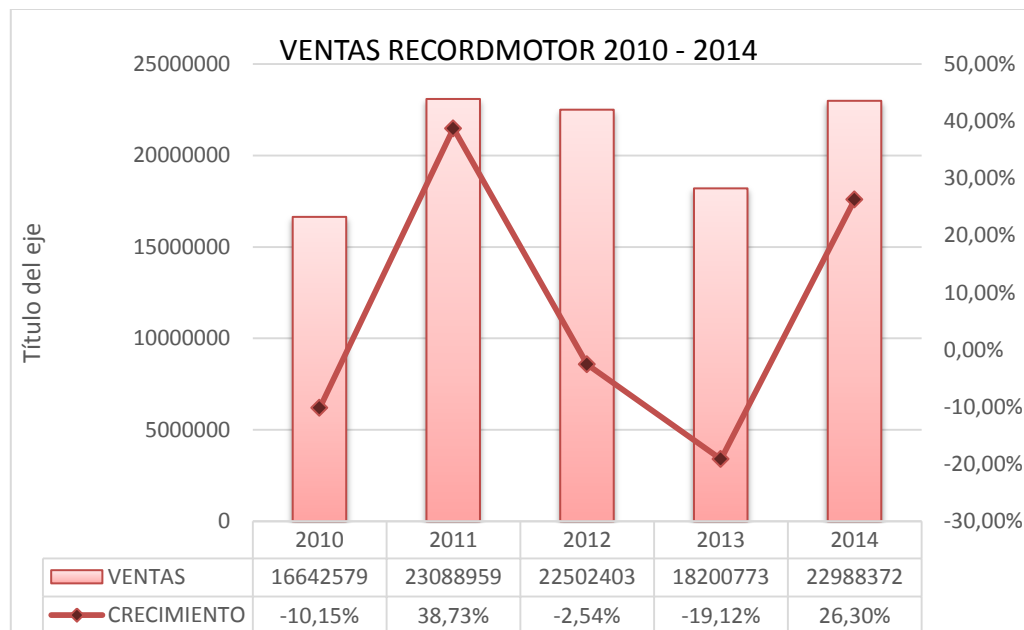
En este apartado se realiza el análisis horizontal, vertical y de indicadores financieros del Estado de Resultados y del Estado de Situación Financiera de Recordmotor S.A.; mismos que fueron reportados en el período 2010 – 2014 de acuerdo a los lineamientos de la Superintendencia de Compañías

Análisis Horizontal

❖ *Estado de Resultados*

Se pretende analizar la tendencia de las ventas, costos, gastos, utilidad y principales cuentas del Estado de Situación Financiera, para determinar el impacto de las Resoluciones 66 y 049 del COMEX (Véase Anexo 13 y 14)

Gráfico 7. Evolución Ventas Recordmotor S.A. 2010-2014



Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

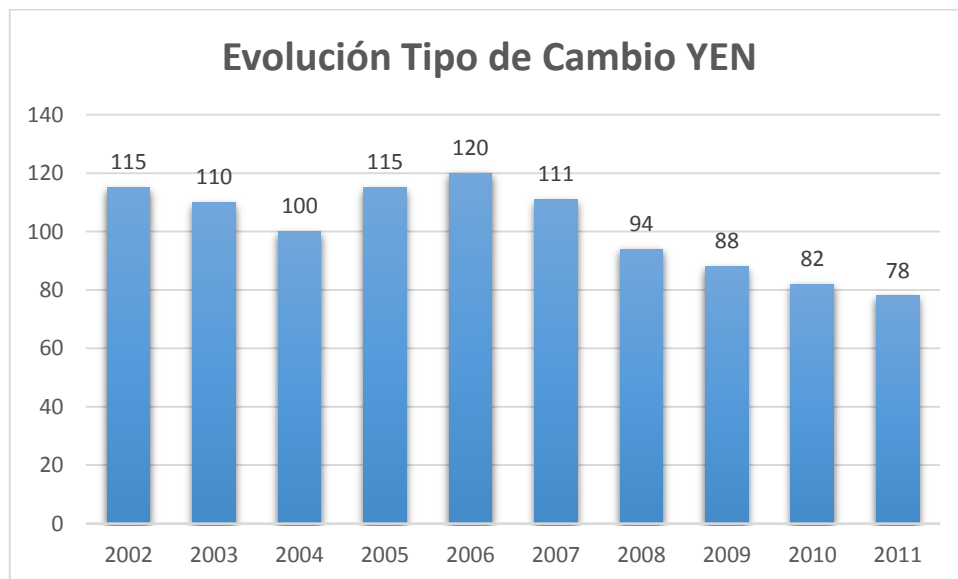
Elaboración: Las autoras

En el año 2010 existió una mayor oferta de créditos en Ecuador que ayudó a los consumidores a mejorar su capacidad adquisitiva, además de la implementación del pico y placa en el segundo trimestre del mismo año en la ciudad de Quito que

hicieron que las ventas del sector automotriz aumenten en 42%, no obstante, las ventas de Recordmotor disminuyeron.

Por líneas, las ventas de la marca Honda fueron afectadas por el incremento de precios de fábrica, la revalorización del Yen que pasó de un tipo de cambio de 88 a 82 JPY en el 2010 y a 78 JPY en el 2011 (Véase Gráfico 8). Además del incremento de los aranceles del 35% al 47% por las medidas de salvaguardia establecidas por el gobierno, situaciones que influyeron en el costo del producto y por ende su precio de venta.

Gráfico 8. Evolución Tipo de Cambio YEN



Fuente: Informe del Gerente Recordmotor.

Adaptación: Las autoras

Estas situaciones provocaron que Recordmotor Cuenca baje su promedio de venta de 2 unidades a 1 unidad. Recordmotor Guayaquil bajó su promedio a la mitad, al pasar de 8 a 4 unidades, mientras que la sucursal Quito disminuyó de 17 a 12 unidades promedio mensuales.

El modelo CRV fue el más vendido de la marca según el ranking de ventas de la empresa (Véase Tabla 14), pero al ser la fuente de estos vehículos japonesa, la depreciación del dólar en relación al yen incidió en el costo del vehículo, el mismo



que se encareció, desencadenando en la pérdida de su competitividad y por ende la contracción de la demanda.

Tabla 14. Ventas Honda 2008-2011 por modelo

MODELO	2008	2009	2010	2011
CRV	366	212	119	102
CIVIC	51	43	36	36
FIT	9	21	4	0
ACCORD	22	19	6	9
PILOT	24	19	25	20
RIDGELINE	0	0	0	3
TOTAL	472	314	190	170

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 (Recordmotor S.A.)

Adaptación: Las autoras

Otro factor que influyó en las bajas ventas de Recordmotor fue la comercialización de los vehículos híbridos de Toyota y Lexus, mismos que tenían un precio competitivo con 0% de arancel, mientras que, Recordmotor no pudo ofertar este tipo de vehículos por falta de autorización de la marca Honda para que estos modelos ingresen a Ecuador, puesto que, de acuerdo a los funcionarios Honda Motor por la altura demográfica estos vehículos no pasaron satisfactoriamente los test drive retrasando su oferta.

En la marca Volkswagen el mix de ventas del año 2010 estuvo compuesto principalmente por los modelos Gol, Amarok y Jetta (Véase Anexo 11). En las ventas por ciudad, Quito tuvo un promedio de 16 unidades mensuales y Cuenca logró crecer a un promedio de 9 unidades. Guayaquil no consolidó ventas en esta marca.

En el año 2011 las ventas de Recordmotor S.A. han aumentado en 38.73% influenciado principalmente por los niveles de mercadeo de la marca Volkswagen que tuvo un importante repunte en la categoría de livianos. No obstante, las ventas de la marca Honda disminuyeron de 198 unidades en el 2010 a 190 en el 2011 por la falta de producto, resultado de la resolución emitida por el Ministerio de Industrias y Productividad, que incorporó el Sistema de Licencias No Automáticas de importación a 51 subpartidas que forman parte de la “Nómina de productos sujetos a controles de



Importación” estableciendo cupos de importación en base a una reducción del 20% de las importaciones en dólares realizadas por las marcas en el 2010, por lo que se tuvo un cupo muy reducido que no permitía crecer en ventas.

Recordmotor Cuenca fue la plaza más afectada con un promedio mensual de ventas de 1 unidad, en la cual, los incrementos de precios y la falta de producto restringieron las ventas. La sucursal Quito mantuvo su promedio de 12 unidades y Recordmotor Guayaquil de 3.83 unidades por mes.

El modelo Honda CRV es un producto de alta demanda en el mercado nacional, por lo que, para el año 2012 gestionaron que el abastecimiento sea de la planta de México, con el objetivo de mantener el precio de este vehículo y no perder participación en el mercado, tomando en consideración que la apreciación del Yen encareció los productos importados desde Japón.

Recordmotor inició el 2011 con inventario Honda año modelo 2010 de 80 unidades, que representaba el 60% de las ventas realizadas en el 2010, por lo que, se aplicó una estrategia de marketing y publicidad para vender el inventario que había pasado del año de permanecer en stock.

En el mes de marzo se dio el terremoto y tsunami en Japón en los que las plantas de abastecimiento de Honda desaparecieron paralizando la producción y provocando escasez de productos por varios meses. Este fenómeno natural produjo una nueva revalorización del Yen, empeorando el escenario de los productos provenientes de este país. En el mes de octubre, las inundaciones en Tailandia afectaron nuevamente la marca, pues el plan “B” de plantas de abastecimientos de partes se encontraba en este país, las que también desaparecieron.

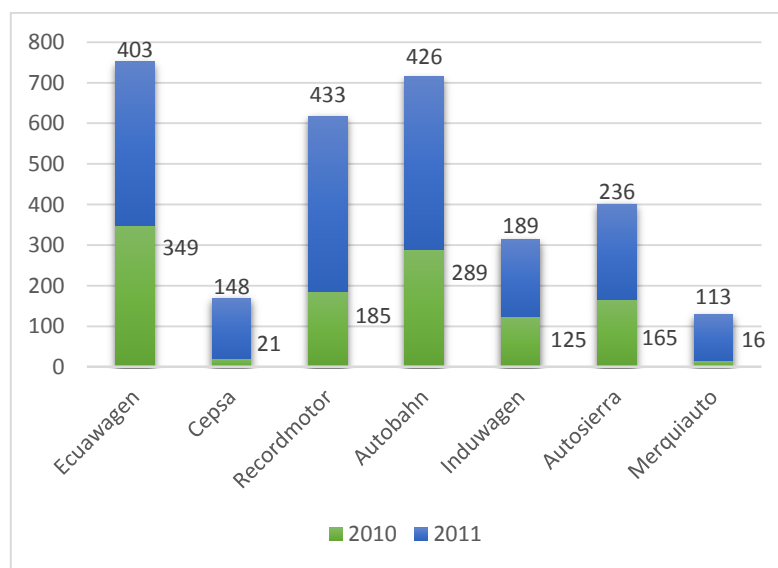
Por las condiciones mencionadas, Recordmotor apostó a la producción de AHM¹⁸ con sus modelos Odyssey y Pilot para subsanar de esta manera el déficit de CRV.

¹⁸ American Honda Motor Company

Además de la comercialización de vehículos, Recordmotor ofrece el servicio postventa Honda, cuyas ventas netas incrementaron en 3.11% resultado del aumento en la facturación de mano de obra en un 9.8% y repuestos por taller en 7.79%. El área de postventa se ha convertido en un buen soporte para la marca frente al decrecimiento en la comercialización de vehículos, logrando que la empresa pueda generar utilidades.

En las ventas Volkswagen, durante el 2011 Recordmotor fue el concesionario de mayor crecimiento. En la categoría de livianos se ubicó en el primer lugar en ventas por volumen a nivel nacional, logrando un crecimiento en el 2011 de 134.4% en relación al 2010 (Véase Gráfico 9).

Gráfico 9. Comparativo ventas Volkswagen por concesionario (livianos)



Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 (Recordmotor S.A.)

El área Postventa de VW creció en el 2011 ya que se ha mantenido un alto estándar de servicio logrando incrementar la base de clientes de la empresa. A pesar del decrecimiento en el comercio de vehículos Honda, el repunte que tuvieron los vehículos Volkswagen y el servicio postventa de las dos marcas permitieron que las ventas crezcan en 38.73%.

En el año 2012, las ventas netas de Recordmotor disminuyeron en 1.22%, al igual que la importación de inventario por la imposición de cupos de importación, ya que con la Resolución 66 del COMEX que entró en vigencia en junio de 2012 no se alcanzó a importar una mayor cantidad de vehículos.

En 2013 existió una reducción de las ventas en 49 unidades de la marca Honda y 257 de Volkswagen, sin embargo, los resultados fueron satisfactorios ya que, se aplicaron estrategias diseñadas a mejorar la parte financiera, compensando así los ingresos que se dejaron de percibir por la reducción en ventas.

En este año la Utilidad Neta de la empresa subió en 22.06% cumpliendo el objetivo de obtener una mejor rentabilidad del cupo asignado a la Compañía, el mismo que se logró importando vehículos cuya comercialización dejaba mayor margen de rentabilidad, por ello, Recordmotor apostó por introducir al mercado el modelo Honda Pilot en su versión 4x2 y 4x4, afianzándolos en el mercado. Esto aumentó significativamente la utilidad frente a la venta del modelo Honda CRV tradicionalmente posicionado en el mercado nacional, considerado que el precio del modelo CRV 4x2 es de 55.000,00 dólares mientras que el precio del modelo Pilot 4x2 es de 82.000,00 dólares.

Figura 15. Modelo Honda CR-V y Pilot



Fuente: <http://www.hondamanhattan.com/clp-2015-honda-cr-v-vs-2015-honda-pilot>

Otra de las estrategias empleadas fue concentrarse en la venta de vehículos Honda a clientes discapacitados y diplomáticos, para lo cual se invirtió en publicidad,



ofreciendo a los clientes una asesoría integral en el trámite a realizar para la adquisición de vehículos sin aranceles. Además, al ser Recordmotor un intermediario en la nacionalización de estos vehículos, estas ventas no son disminuidas del cupo asignado a la compañía, cuyos ingresos permitieron alcanzar los objetivos planteados, tal es así que se logró vender 64 unidades (Hinostroza J. , 2014).

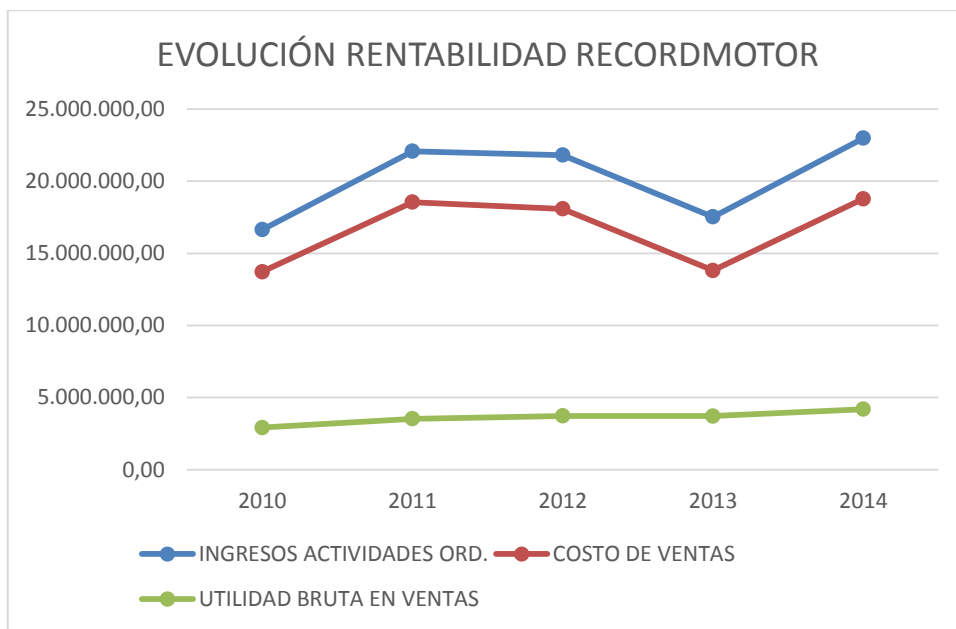
La marca VW en el 2013 tuvo un entorno complicado pues perdió participación al tener una línea de productos de tan solo 2 modelos: Gol y Amarak, cuyos precios se incrementaron significativamente, provocando que la marca sea menos demandada que las demás.

En el año 2014, en el caso de Honda, debido al reducido cupo que tenían la empresa continuó con la estrategia de comercializar los modelos más rentables. Por tanto se sacrificó modelos como Civic y Accord para solo importar CRV, Pilot 4X4, Pilot 4X2 y Odyssey. En cuanto a la venta de vehículos de discapacitados, estas se vieron afectadas, una vez que entraron en vigencia las normativas para calificación de discapacidad, con la cual se dispuso que accederán las personas que tienen una discapacidad a partir del 40%, cuando antes era desde el 30%. Además el descuento de arancel ya no es en su totalidad si no que se basa en el porcentaje de discapacidad de las personas que aplican, tal es así que de las 48 unidades que se vendieron en el año 2013, este año se comercializaron solamente 36 unidades. Sin embargo, gracias a las estrategias de marketing y políticas internas las ventas incrementaron en términos monetarios en 26.30% (Hinostroza F. , 2015).

En el área postventa de las dos marcas, se ha fortalecido el equipo de trabajo, como también los resultados, dados por el buen manejo de stock de repuestos así como la calidad del servicio, lo que brinda ingresos que permiten cubrir los costos operativos y administrativos, además que permiten a la Compañía tener cierta certeza en sus ingresos anuales.



Gráfico 10. Evolución Rentabilidad Recordmotor S.A. 2010-2014



Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras

El costo de ventas en los últimos 5 años ha seguido la tendencia de las ventas. Es decir, que este rubro se ha incrementado o disminuido en una proporción similar a las ventas. Este rubro no se ha visto afectado directamente por los cupos de importación ya que éstos influyen en las unidades que se pueden ofertar y por ende al precio y utilidad.

Tabla 15. Variación en el Costo de Ventas 2010 - 2014

COSTO DE VENTAS	2011 - 2010	2012 - 2011	2013 - 2012	2014 -2013
VEH. HONDA	-8.91%	37.93%	-26.40%	12.04%
VEH. VOLKSWAGEN	80.83%	-24.18%	-28.07%	74.78%
REP. SERV. Y MO HONDA	4.63%	4.71%	6.16%	6.51%
REP. SERV. Y MO VW	47.83%	11.36%	-20.98%	0.98%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 (Recordmotor S.A.)

Elaboración: Las autoras

El costo de ventas para el año 2011 se incrementa en 35.15% influenciado por el repunte en la comercialización de la marca Volkswagen, misma que facturó



11,015,231 dólares. Esta cifra prácticamente duplicó las ventas del 2010 que fueron de US\$ 6,083,234. La misma relación se observa en la cantidad de vehículos comercializados que pasó de 295 unidades en el 2010 a 581 en el 2011, por lo que, al crecer las ventas de vehículos Volkswagen su costo de ventas creció en 80.83%. El servicio postventa VW se vio beneficiado y a la vez sus costos se incrementaron en 47.83%. El costo de ventas de la línea Honda refleja que a pesar que el costo de ventas baja en 8.91% por la disminución en las ventas, el costo de ventas del servicio postventa aumenta en 4.63% gracias al mejor servicio que la empresa ofrece.

El Costo de Ventas en los años 2012 y 2013 disminuyó en 2.51% y 23.59% respectivamente, debido a que las ventas en estos años cayeron, ocasionando que el inventario de mercaderías se quede estancado, presentando un aumento del 36.94% y 10.5%.

En el 2012, el costo de ventas de vehículos VW disminuye en 24.18% mientras que el costo servicio postventa incrementa en 11.36% ya que la empresa pone énfasis en esta área por ser la que permite mantener la utilidad operacional de la empresa frente a los cupos de importación. En la marca Honda a pesar de que el costo de servicios postventa creció en 4.71%, mientras que el costo de ventas de vehículos disminuyó, ya que, la empresa negoció con Itochu¹⁹ las condiciones de costos que estaban vigentes, lo que significó para RCM 1% menos en el precio FOB de los vehículos importados desde AHM²⁰, acuerdo que entró en vigencia en el año 2012.

Para el año 2013 se observa que las ventas y por ende el costo de ventas de vehículos de ambas marcas caen, a pesar de ello, el costo de ventas de los servicios Honda crece, ratificando una vez más su importancia en la estructura de ventas de la empresa.

¹⁹ Itochu es la casa matriz del Caribe de la marca Honda, se encuentra ubicada en Panamá y se encarga de la distribución a los países de Sudamérica.

²⁰ American Honda Motor Company, Inc. es la subsidiaria norteamericana de Honda Motor Company Ltd.



En el 2014 las compras de vehículos a nivel local se incrementó en 33.55% ya que, la liquidez con la que contaba la empresa permitió realizar compras adicionales a Volkswagen, las mismas que se obtuvieron con precios preferenciales y dio la oportunidad de aumentar las ventas, logrando, por primera vez alcanzar el primer lugar de la marca como concesionario, cuyo costo de ventas de vehículos creció en 74.78% y el de servicio postventa en 0.98%.

En la marca Honda mientras el costo de ventas de vehículos creció en 12.04% el costo de servicios lo hizo en 6.51%.

Gráfico 11. Evolución Gastos Operacionales 2010-2014



Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras

El gasto por Sueldos y Salarios es el de mayor incidencia dentro de los gastos operacionales, representando en promedio el 3.26% de las ventas en los últimos 5 años.

El personal que laboró en la empresa en relación de dependencia al 31 de diciembre del 2010 fue de 106 empleados y uno por servicios prestados, mientras que, al 31 de diciembre del 2011 la nómina de empleados en relación de dependencia fue de 107 y uno por servicios prestados, en este año la cuenta de Sueldos y Salarios así como Aportes a la Seguridad Social disminuyeron debido a la salida de 45 empleados,



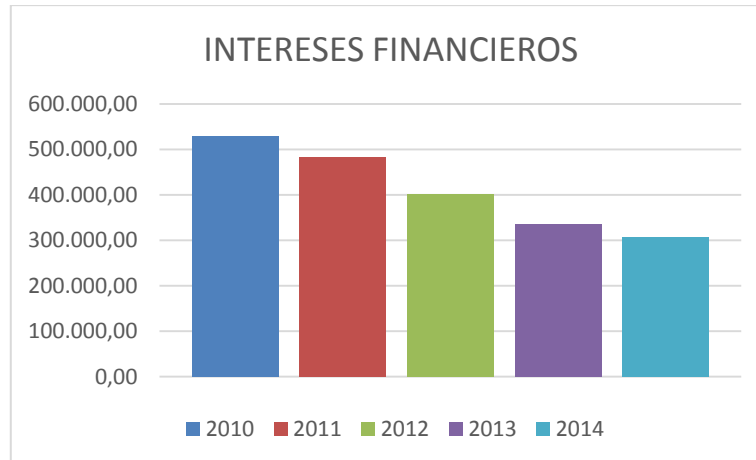
quienes fueron reemplazados. La salida del personal ocasionó el aumento de la cuenta Beneficios Sociales e Indemnizaciones en 17.73%.

En el año 2012 y 2013 los valores se han mantenido similares. En el año 2014 el rubro de Sueldos y Salarios se vio afectado por el incremento de personal para la Unidad de Análisis Financiero (UAF), además del ajuste para cubrir la canasta básica familiar que se realiza en el Salario Básico Unificado cada año.

En segundo lugar se encuentra el gasto por Promoción y Publicidad, que corresponde en promedio el 1.48% de las ventas. La empresa ha buscado optimizar este rubro a través de la utilización de redes sociales, mediante las cuales promocionan sus productos, a la vez que se ha replanteados los medios y periodicidad a utilizarse para promocionar la marca.

La utilidad operacional cada vez representa un porcentaje mayor de las ventas, lo que implica que cada vez se mantiene un mejor control de los gastos.

Gráfico 12. Gastos Financieros 2010-2014



Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

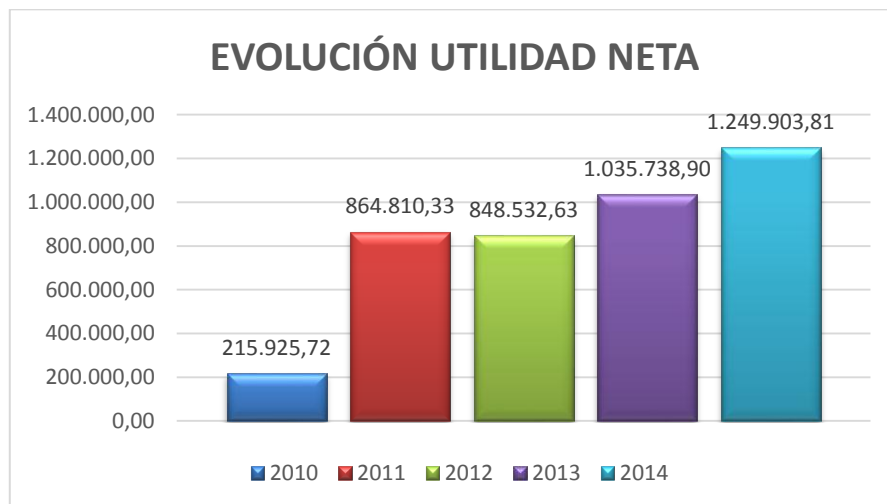
Elaboración: Las autoras

La disminución que se observa en el Gráfico 12 de los Gastos Financieros por intereses se debe a que la empresa ha cancelado sus obligaciones con Instituciones Financieras, lo que ha ahorrado el gasto financiero que ocasionaba el pago de sus intereses.



Además, la compañía mantiene Avales vigentes a favor de Fisum, llegando en el 2013 a un acuerdo para que estos se redujeran debido a la disminución del stock con el que contaba la marca, pasando de 2,050,000 a 1,500,000 y obteniendo una reducción en el gasto financiero. De igual forma se procedió con el Aval para la compra de repuestos Volkswagen, el cual pasó a ser garantizado con una Póliza de Acumulación emitida con fondos propios en Enero del 2013 y cuyos ingresos generados costean la emisión del Aval y dejan un pequeño ingreso adicional a favor de la empresa por la tasa de interés negociada (Hinostraza J. , 2014). Como resultado este rubro pasó de representar el 3.17% de las ventas en el 2011 a 1.34% en el 2014.

Gráfico 13. Evolución Utilidad Neta 2010-2014



Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.
Elaboración: Las autoras

La Utilidad Neta del año 2011 creció en US\$ 648,884.61 como resultado de las mejoras en las ventas y la reducción de los gastos financieros.

La utilidad neta del año 2012 frente al 2011 bajó en 1.88%. Uno de los aspectos que repercutió en la Utilidad fue el aumento del ISD (Impuesto a la Salida de Divisas) que pasó del 2% en el 2011 al 5% en el 2012.

Aunque las ventas en el año 2013 bajaron en 19.12%, mostrando un panorama negativo para la empresa, este fue uno de los mejores años, ya que, la Utilidad Neta creció en 22.06% debido a que la empresa no se enfocó en el valor de las ventas; por



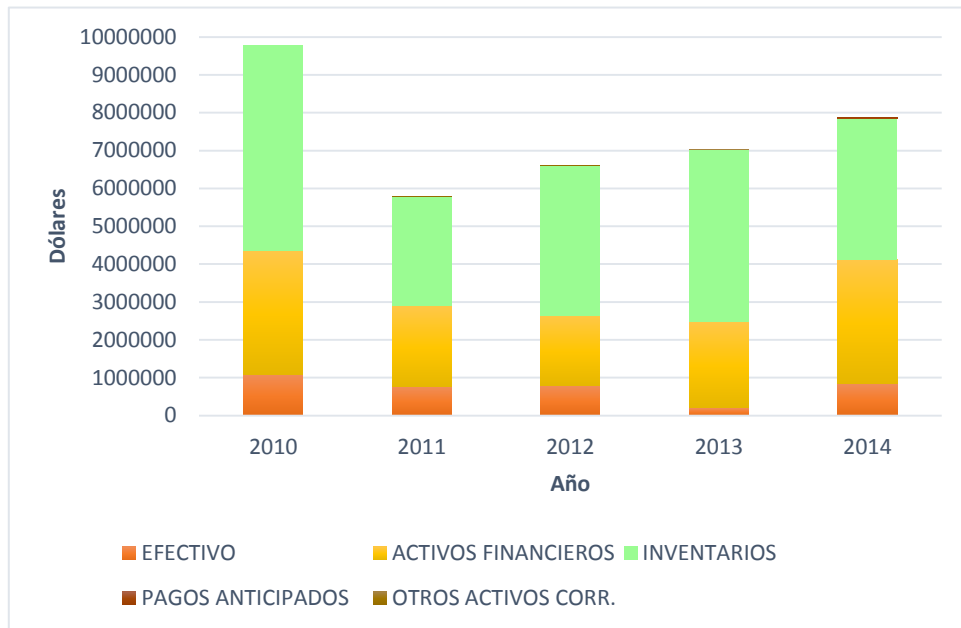
el contrario buscó generar mayor utilidad para los socios a través de un manejo óptimo de la parte financiera.

En el año 2014 la Utilidad Neta incrementa principalmente por el manejo de los gastos financieros y por los dividendos recibidos de su participación patrimonial en Asiacar.

Para la empresa Recordmotor, al comercializar una marca considerada de lujo no priorizan el número de unidades vendidas sino las utilidades que éstas le generan, mismas que se han logrado mantener. Honda continua siendo la marca que mayores ingresos y rentabilidad generan para Recordmotor.

❖ *Estado de Situación Financiera*

Gráfico 14. Evolución Activo Corriente Recordmotor S.A. 2010-2014



CUENTA	2011	2012	2013	2014
EFECTIVO	-30.40%	3.89%	-73.90%	305.48%
ACTIVOS FINANCIEROS	-34.74%	-12.43%	22.16%	44.65%
INVENTARIOS	-46.58%	36.07%	15.11%	-17.91%
OTROS ACTIVOS CORR.		11.56%	195.05%	-100.00%

Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras



El saldo de efectivo en el 2010 es de 1,086,381.62 influenciado principalmente por el incremento en la venta de vehículos que se produjeron en el mes de diciembre (Ver Anexo 16 y 17)

El efectivo con el que contó la empresa al final del año 2011 fue de 756,117.67; es decir, 30.40% menos que el año 2010, debido a que se utilizó para cancelar deudas a proveedores e instituciones bancarias.

En el año 2013 el efectivo de la empresa fue de 205,002.13; es decir, presentó una reducción de 73.90% respecto al 2012, cuyo saldo final fue de 785,546.33; producto del flujo de las compras y ventas del negocio, pago de préstamos a instituciones financieras así como las obligaciones con proveedores.

En el año 2014, el efectivo se incrementó en 305.48%, al pasar de 205,002.13 en el 2013 a 831,241.57 en el 2014 permitiendo obtener liquidez ya que las obligaciones con acreedores fueron cubiertas en parte en el año 2013 y el endeudamiento fue significativamente menor.

Tabla 16. Variación Cuentas por Cobrar 2013 - 2014

CUENTAS POR COBRAR:				
Cuentas por Cobrar Clientes	2014	2013	Variación	%
Clientes de vehículos	1,765,183	1,237,919	527,264	42,59%
Clientes de repuestos	299,420	289,455	9,965	3,44%
SUMA:	2,064,603	1,527,374	537,229	35,17%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 Recordmotor S.A.

Adaptación Realizada por: Las autoras

Las cuentas por cobrar de la empresa se han reducido, ya que han procurado negociar con el crédito financiado por Instituciones del Sector Financiero, ya sea bancos o cooperativas de ahorro y crédito. En el año 2011 la cartera de clientes presenta un decremento de 19.95%, al igual que el año 2012 y 2013, que presentan una reducción de 11.99% y 27.41% respectivamente ya que se recuperó la parte del financiamiento pendiente de aprobación por parte de las instituciones financieras.



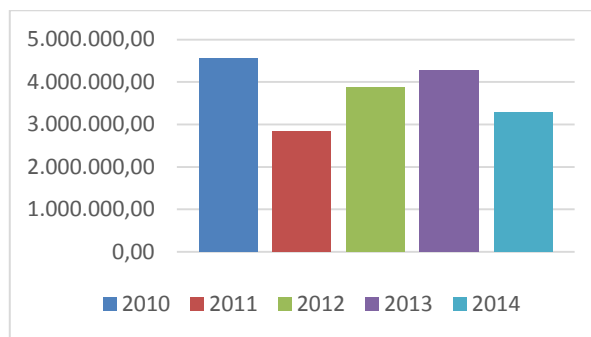
Los créditos concedidos por intermedio de Financiamiento de Vehículos guardan cierto tiempo de recuperación para su efectivización, al igual que Postventa, en el cual el pago de servicios muchas veces se realiza por intermedio de las aseguradoras. La provisión para Cuentas Incobrables disminuye en el año 2013 por el uso de la misma para baja de Cartera que sobrepasó los 5 años.

Para el 2014, la Cartera de Clientes de Vehículos y repuestos se han incrementado al cierre del año, en US\$ 537,229.23 mil, de US\$ 1,527,373.86, que reflejó el 2013, a US\$ 2,064,603.09; la mayor parte de la Cartera de Vehículos tiene su vencimiento de 1 a 90 días, esto es, mientras los clientes terminan de finiquitar su trámite de financiamiento con instituciones financieras de la ciudad.

La Provisión para cuentas Incobrables se realiza en función de un análisis de la probabilidad de recuperación de las cuentas, en el cual los porcentajes se utilizan de la siguiente manera: Cartera Vencida de 121 a 150 días 50% del valor total, Cartera Vencida de 151 a 180 días 75% del valor total y Cartera Vencida de 181 días en adelante el 100% del valor total.

Dentro del rubro Otras Cuentas por Cobrar se encuentran los Anticipos a Proveedores, Anticipo para la compra de un terreno, entre otras. La Cuenta de Anticipo a Proveedores asciende a US\$ 1'000.000, que fue destinado a Fisum para reserva de vehículos Volkswagen que son de alta comercialización.

El Inventario de la empresa se encuentra formado por Productos Terminados y Mercaderías en Tránsito. Adicionalmente, desde la adopción de NIIF's, cuyo año de transición fue el 2010 se presenta el valor de la Provisión por Valor Neto de Realización y Otras Pérdidas en Inventario, cuya finalidad es regular los saldos de inventarios para que se presenten los más apegados a la realidad. Este rubro en Recordmotor oscila entre 81.400,00 dólares desde el año 2011 que se empezó a aplicar.

Gráfico 15. Evolución Inventario Recordmotor S.A. 2010-2014

Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras

En el 2010 el Inventario de Vehículos se incrementó a fin de año por la nacionalización de vehículos Honda modelo 2010 que estaban en Depósito Privado.

Para el año 2011 el Inventario de Vehículos ha bajado en un 37.91% influenciado en parte por las ventas promocionales de vehículos modelo 2010 que se quedaron en bodega durante el 2011. Además, el terremoto y tsunami en Japón que afectaron la planta de Honda y más tarde las inundaciones en Tailandia que dañaron las plantas de abastecimientos de partes impidieron que las importaciones se realicen oportunamente.

Para el año 2012 la compra de inventario crece en 63.19% reflejándose en un crecimiento del inventario de 31.43%, lo que se debe a que a partir del segundo semestre de este año el COMEX estableció el cupo de importación, pero las empresas, en el primer trimestre ya realizaron sus pedidos, los mismos que en algunos casos para junio de 2012 ya estaban en proceso de nacionalización.

En el año 2012 Recordmotor inició con un inventario de 8 unidades Honda y 52 Volkswagen. En el 2013 el Inventario de Vehículos se incrementó en \$389,938.66 al igual que el Inventario en Tránsito en \$204,908.07, pero se debe considerar que una parte del Stock estuvo ya reservado para salir en el mes de Enero. Además, en el Inventario de Repuestos se mantiene un Stock adecuado para el servicio de posventa. En el año 2014, debido al repunte de las ventas, que aumentaron en 38.86% el Inventario de la empresa disminuyó en 23.06%.

**Tabla 17.** Variación en Inventarios 2013 - 2014

INVENTARIOS	2014	2013	Variación	%
Vehículos	2.115.100	2.898.927	-783.827	-27,04%
Repuestos	1.170.274	1.306.312	-136.038	-10,41%
Importaciones en Tránsito	519.663	411.072	108.591	26,42%
Provisión para Baja Repuestos Obsol.	-80.226	-78.615	-1.611	2,05%
SUMA:	3.724.811	4.537.696	-812.885	-17,91%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 Recordmotor S.A.

Adaptación Realizada por: Las autoras

El valor del inventario de Vehículos, US\$ 2'115 mil, corresponde principalmente a la marca Volkswagen mientras que el saldo de las Importaciones en Tránsito, US\$ 453 mil, corresponde a Vehículos Honda. La mercadería en tránsito para el 2011 disminuye en 83.80% por los fenómenos naturales que reprimieron las importaciones de Japón.

Tabla 18. Variación Activos no Corrientes 2010 - 2014

ACTIVO NO CORRIENTE	2011	2012	2013	2014
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	399.41%	-5.78%	-7.33%	-0.84%
Terrenos	1400.70%	0.00%	0.00%	0.00%
Edificios	114.98%	0.00%	0.00%	45.90%
Instalaciones	100.00%	0.00%	0.00%	-100.00%
Muebles Y Enseres	-35.86%	0.77%	4.79%	0.22%
Maquinaria Y Equipo	-12.85%	-3.81%	-8.48%	39.76%
Equipo De Computación	7.88%	-13.29%	-58.20%	-19.74%
Vehículos, Equipos De Transporte Y Equipo Caminero Móvil	80.30%	4.75%	-11.57%	18.25%
(-) Dep. Acum. Propiedad, Planta y Equipo	19.63%	19.09%	13.68%	15.32%
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	-79.17%	-3.38%	-3.88%	-12.72%
ACT. FINANCIEROS NO CORRIENTES	-79.59%	-100.00%	0.00%	0.00%
Cuentas y Documentos por Cobrar Clientes No Corrientes No Relacionados	-79.59%	-100.00%	0.00%	0.00%
OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	7.82%	10.16%	9.23%	18.10%
Inversiones Subsidiarias	7.82%	10.16%	9.23%	18.10%

Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

Adaptado por: Las autoras



En el grupo de Propiedad, Planta y Equipo, en el año 2010, el rubro de Edificios y Locales aumentó por la construcción de Casetas. Cabe recalcar que por la aplicación de NIIF's se realizaron ajustes en el valor de los Activos Fijos (Véase Tabla 19), por lo que, en el 2011 no han tenido cambios sustanciales frente al 2010 –una vez ajustados a NIIF's- más que el cumplimiento de la vida útil y adquisición de ciertos activos fijos.

Tabla 19. Ajustes en Propiedad, Planta y Equipo por adopción de NIIF's

DISPONIBILIDADES	2011	2010 Ajustado Niif's	Variación	%
Terrenos	1,346,400	1,346,400	-	-
Edificios	1,802,134	1,802,134	-	-
Manten. Edificios	-	27,783	- 27,783	-100%
Equipo y Maquinaria	226,664	226,664	-	-
Equipo de Computación	76,606	76,226	380	0.50%
Muebles y Enseres	115,893	121,171	- 5,278	-4.36%
Vehículos	203,348	203,348	-	-
Subtotal	3,771,045	3,803,726	- 32,681	-0.86%
Depreciación Acumulada	- 655,269	- 480,494	- 174,775	36.37%
Total del Activo Fijo Propio	3,115,776	3,323,232	- 207,456	-6.24%
Manten. Locales Arrend.	750,913	1,143,315	- 392,402	-34.32%
Amortización	- 361,776	- 640,184	278,408	-43.49%
Total Activos Fijos por Locales Arrendados.	389,137	503,131	- 113,994	-22.66%
Total de Activos Fijos	3,504,913	3,826.363	- 321,450	-8.40%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 Recordmotor S.A.

Adaptación Realizada por: Las autoras

Para el 2013 el neto de Propiedad, Planta y Equipo disminuye en 7.33%, debido a la depreciación anual de los mismos, a la baja de activos que han cumplido su vida útil y la Venta de un vehículo que formaba parte del Activo Fijo.



En el 2014 dentro del Activo Fijo se incrementó en Vehículos US\$ 34 mil, en Equipo de Mecánica US\$ 80 mil, por compra de elevadores para el centro de colisiones y se redujo en Equipos de Computación US\$ 5 mil.

Las Inversiones en Subsidiarias representa la Participación Patrimonial de Recordmotor en Asiacar. En esta cuenta está registrado el valor de 70% aportado por Recordmotor en el capital de Asiacar S.A., cuyo rubro asciende a 1,961,425.88 dólares, resultado del aporte de 2,100,000 dólares y la variación de US\$ 138,574 que es el porcentaje de utilidad del año 2010 (Véase Tabla 20)

Tabla 20. Inversiones en Subsidiarias Recordmotor S.A.

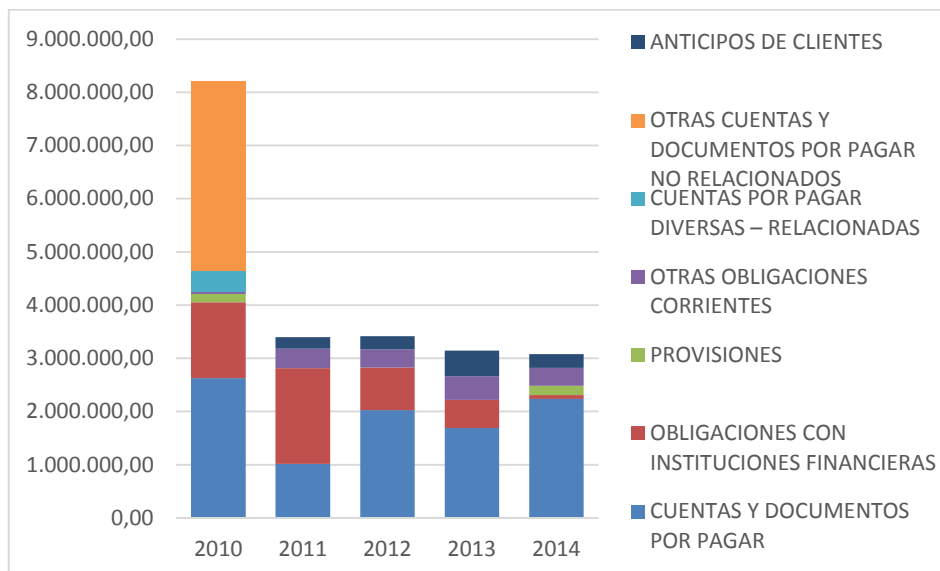
INVERSIONES	2010	2009	Variación	%
Aporte al capital de Asiacar	2,100,000	2,100,000	-	-
Pérdida por Ajuste Patrimonial				
(Resultados anuales)	-138,574	-322,011	183,437	-56.97%
Saldo	1,961,426	1,777,989	183,437	10.32%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 Recordmotor S.A.

Adaptación Realizada por: Las autoras

En el año 2011 la inversión en Asiacar presentó una variación positiva de 7.82% como producto del porcentaje sobre las utilidades de esta empresa.

En el 2013 ha tenido un incremento de \$214,940.59 al pasar de 2,329,721.33 a \$2,544,661.92. Este incremento representa la participación de Recordmotor en el resultado del 2013 en la Empresa Asia Car.

Gráfico 16. Evolución Pasivo Corriente 2010-2014

Fuente: Estado de Resultados Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras

Gran parte del año 2010 la empresa no contó con liquidez, lo que se reflejó en el aumento de las Obligaciones con Instituciones Financieras, Préstamos a Accionistas y Obligaciones con Proveedores, principalmente con FISUM, proveedor de vehículos Volkswagen.

En el 2011, aprovechando la mayor liquidez que tuvieron -producto de mejores ventas y recuperaciones- cancelaron obligaciones con Instituciones Financieras y Empresas Relacionadas. Pagaron préstamos, dentro de los cuales estaba \$ 1,683,199.96 a Unión Financiera del Sur, con lo que las obligaciones con instituciones financieras bajaron en 2.21%. La cuenta por pagar accionistas se canceló en su totalidad, quedando con saldo 0 para el año 2011.

En el año 2012 las Cuentas y Documentos por pagar locales incrementa en 107.24% mientras que las obligaciones con instituciones financieras locales y del exterior disminuyen en 42.54% y 100% respectivamente, evidenciando el uso de la liquidez para el pago de préstamos y un financiamiento a mayor plazo de proveedores.



En el año 2013 la empresa canceló parte de los préstamos a bancos locales, sin adquirir compromisos con los mismos para realizar pagos a obligaciones propias del giro del negocio, como proveedores e impuestos. Esta decisión generó una reducción en el pago de intereses, al pasar de \$400,614.61 en el año 2012 a \$335,797.29 en el 2013.

En el 2014, financieramente la Compañía se encontró con solvencia y liquidez, lo que permitió cancelar a tiempo todas las obligaciones adquiridas con los proveedores: Honda Motor Company, Itochu, Fisum, así como también con el Servicio de Rentas Internas (SRI) Municipio, IESS. Las obligaciones financieras se redujeron en 86.50%, producto del pago de préstamos.

El Pasivo no Corriente está formado únicamente por las Provisiones por Beneficios a Empleados y el Pasivo Diferido, representando tan solo el 5% de la estructura de financiamiento de la empresa.

El Patrimonio, por efecto de adopción de NIIF's pasó de 4,639,724.98 en el 2010 a 7,415,997.18 en el 2011. Para el 2012 el Patrimonio crece en 9.85% por el incremento de las Reservas Legal y Facultativa.

Tabla 21. Estructura del Patrimonio Recordmotor S.A. 2013 – 2014

PATRIMONIO	2014	2013	Variación	%
Capital Social	4,200,000	4,200,000	-	-
Reserva Legal	381,895	277,920	103,975	27,23%
Reserva Facultativa	1,329,443	1,329,443		
Reserva Revalorizada Patr.	559	559	-	-
Resultados por ajustes Niif's AP.	2,311,357	2,311,357		
Resultados por ajustes Niif's ASC	-116,408	-116,408		
Utilidad Ejercicios Anteriores	3,443	3,443		
Utilidad del Ejercicio 2013	935,770	1,039,745	-103,975	-11,11%
Utilidad del Ejercicio 2014	1,241,026	0	1,241,026	100,00%
TOTAL DEL PATRIMONIO	10,287,085	9,046,059	1,241,026	12,06%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 Recordmotor S.A.

Adaptación Realizada por: Las autoras



UNIVERSIDAD DE CUENCA

A finales del año 2013 el patrimonio se incrementó en 899,333.21 debido a la distribución de los resultados del año anterior, aportando para Reserva Legal \$86 mil, Facultativa de \$388 mil, \$248 mil, por reajuste de los Intereses Diferidos provistos para Depreciación de los Activos Fijos y \$187 mil por el aumento de la Utilidad del Ejercicio, comparativamente de la actual de \$ 1,035,738.90 contra \$\$ 848,532.63 del año pasado que incluyen la Participación porcentual en las Utilidades de Asia Car.

En su totalidad el Patrimonio en el 2014 se ha incrementado en US\$ 1'241 mil, de US\$ 9'046 mil, a US\$ 10'287 mil, que proviene por la distribución de los resultados del año anterior incluido US\$ 391 mil, neto de la participación en la Subsidiaria ASC.



ANÁLISIS VERTICAL

❖ Estado de Resultados

En el estado de resultados, el porcentaje que representa el costo de ventas frente al total de ventas se mantiene en un promedio de 80.15%, lo que implica que la Utilidad Bruta no sufre variaciones significativas en el periodo analizado (Véase Anexo 15)

El Inventario Inicial de Productos Terminados ha representado entre el 13% y 24% de las ventas de la empresa. En el año 2013, debido a la caída en las ventas del 2012, el inventario con el que se inició las operaciones del año representó el 23.60%.

En los años analizados, las compras locales de mercadería ha representado más del 50% de las ventas, en el 2012, estas compras locales representaron el 68.05%.

En tanto que las importaciones han representado aproximadamente el 24% de las ventas. El año en el que menor participación frente a las ventas tiene este rubro es el 2012 (19.26%), año en el que se impuso los cupos de importación.

A pesar de ello, la empresa mantuvo en estos años un inventario final en promedio del 20% de los ingresos, es decir que, la empresa mantenía vehículos disponibles para la venta al final de los años en estudio que representaba aproximadamente la cuarta parte del valor de las ventas realizadas.

Frente al total de ventas, el costo de ventas no ha presentado cambios exorbitantes porque se ha buscado un mix de importaciones que favorezca a la empresa, se han negociado costos, buscado proveedores de países en los que la tasa de cambio de la moneda no afecte las negociaciones.

El análisis vertical del Estado de Resultados señala que por cada 100 dólares de las ventas, se obtuvo en promedio 20.00 dólares de Utilidad Bruta entre los años 2010 y 2014.

En los gastos, los rubros más representativos son Sueldos y Salarios y Promoción y Publicidad, con el manejo adecuado de las cuentas de gastos se ha logrado que la Utilidad Operacional se mantenga en aproximadamente 5% de las ventas.



En el 2010 por cada 100 dólares de ingresos, se tenía un gasto operacional de 16.52 dólares. Esta situación cambió en los años posteriores, pues en el 2014 el gasto operacional representó el 12.67%, permitiendo que la utilidad neta incremente su participación de 1.30% en el 2010 a 5.44% en el 2014.

❖ *Estado de Situación Financiera*

En el año 2010 el activo corriente representó el 73.59% del total de activos. De ellos, el rubro más representativo fue el de inventarios cuya participación era del 40.85%, concentrándose el 34.39% en Inventario de Productos Terminados y el 6.47% en Mercaderías en Tránsito. Es decir, que para finales del año 2010 casi el 50% del activo de la empresa estaba concentrado en los inventarios, ya que, por el incremento de los precios de fábrica y los aranceles que se debieron cancelar, el costo de los vehículos aumentó, lo que, unido a las bajas ventas provocó que el inventario final del año 2010 sea significativo (Ver Anexo 18).

Las Mercaderías en el Almacén representan en promedio el 29.45% del Total de Activos en los últimos cinco años, el año que mayor parte del activo representó fue en el 2010 por el volumen de compras que tenían y una política menos restrictiva para las importaciones de vehículos.

Después de los Inventarios, el rubro más importante es el de Cuentas y Documentos por Cobrar Corrientes, que constituyeron el 22.50%. Cabe destacar que, en este año el efectivo de la empresa representó el 8.18% del total de activos influenciado por las recaudaciones por ventas que se hicieron en el mes de diciembre.

Propiedad, Planta y Equipo en términos netos fue el 5.29% de los activos, mientras que las Inversiones en Subsidiarias representaron el 14.78% debido a la participación patrimonial de la empresa (70%) en Asiacar.

Los Documentos por Cobrar a Largo Plazo fueron el 1.91% de los activos, sin embargo, este rubro para el año 2011 bajó su representación a 0.45% y se redujo a 0 en los años posteriores, puesto que estas Cuentas fueron dadas de baja contra la Provisión de Cuentas Incobrables.



El pasivo representó el 65.05% de la estructura de financiamiento de la empresa, el mismo que, en su mayoría era corriente (61.89%), debido a los préstamos que tenían con instituciones financieras, así como, las obligaciones con proveedores locales y del exterior. Las Cuentas y Documentos por Pagar figuraban el 18.91% ya que, por la falta de liquidez de la empresa éste rubro ha aumentado. Además, tenía obligaciones con instituciones financieras en una proporción del 10.72% del total de pasivo y patrimonio de la empresa.

El Pasivo no Corriente representó el 3.15% del pasivo y patrimonio, el cual en el 2010 estuvo compuesto únicamente por la Provisión para Jubilación Patronal y Desahucio.

El Patrimonio, en este año fue el 34.95% del total de pasivo y patrimonio, en el cual, el rubro de mayor importancia es el Capital Suscrito y Asignado, mientras que, la Ganancia Neta del período significó apenas el 1.63%.

En cuanto a los resultados del ejercicio, tuvieron un crecimiento en su participación al pasar de 1.63% a 7.47% gracias al incremento en las ventas y la disminución de gastos operacionales así como intereses financieros.

En el año 2011 el Efectivo fue el 6.53% del activo, ya que el mismo fue utilizado para el pago de obligaciones con instituciones del sector financiero y proveedores.

El Inventario de Productos Terminados redujo su participación al 24.48%, pues en este año las ventas de vehículos VW crecieron y la importación de vehículos marca Honda fue menor. Igualmente, las Cuentas y Documentos por Cobrar fueron una menor proporción del activo en relación al 2010, representando el 20.64%.

La variación más significativa se dio en el rubro de Propiedad, Planta y Equipo, ya que, su participación dentro del total de activos pasó de 5.29% a 30.27% debido principalmente a los ajustes que se realizaron por la aplicación de NIIF's, en la cual se tuvo una revalorización de ciertos activos fijos como Edificios y Terrenos que son los más representativos de este grupo.



Las Inversiones en Subsidiarias significaron el 18.26% del activo, gracias a la utilidad de US\$ 14,797.00 que se tuvo en los resultados de Asiacar.

El pasivo en el año 2011 representó un menor porcentaje del financiamiento (35.96%), pues, las Cuentas y Documentos por Pagar disminuyeron su participación en el financiamiento de la empresa, llegando a ser el 8.77% de la estructura de financiamiento, mientras que, el patrimonio significó el 64.04%.

Tabla 22. Ajustes en el Patrimonio por Conversión a NIIF's: 31/Diciembre/2010

<u>Ajustes por la conversión a NIIF:</u>	(miles de \$dólares)
Medición al costo amortizado de cuentas por cobrar	-55,350.00
Reconocimiento de provisión de incobrables	-174,694.00
Reconocimiento de ingreso de trabajos en proceso de taller	73,355.00
Disminución por venta no ejecutada	-49,910.00
Reconocimiento del costo de trabajos en proceso de taller	-44,304.00
Disminución del costo por venta no ejecutada	44,247.00
Reconocimiento de provisión por obsolescencia de inventarios	-15,203.00
Medición del inventario al valor neto de realización	-1,680.00
Eliminación de errores de partidas de inventario en tránsito	
Reconocimiento de terrenos y edificios al valor razonable	2,657,034.00
Bajas y activaciones de muebles, herramientas, equipos y vehículos	-35,606.00
Por ampliación de vidas útiles	
Reconocimiento de resultados en subsidiaria	-116,410.00
Eliminaciones de cargos diferidos	-40,300.00
Actualización de provisiones de vacaciones	-30,625.00
Medición al costo amortizado de ingresos diferidos	
Incremento de provisión de beneficios definidos	-37,450.00
Reconocimiento de impuestos diferidos activos	133,383.00
Reconocimiento de impuestos diferidos pasivos	-359,450.00
TOTAL AJUSTE NIIF's	1,947,037.00

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 Recordmotor S.A.

Adaptación Realizada por: Las autoras



Con el ajuste que se realizó por la adopción de NIIF's se integró el rubro Resultados Acumulados Provenientes de la Adopción por Primera Vez de NIIF's por 1,947,037.67 (Véase Tabla 22); el mismo que representó el 16.85% del Pasivo y Patrimonio. Este valor sumado al incremento de las utilidades permitió que el Patrimonio gane representatividad y se convierta en la mayor fuente de financiamiento de la empresa, contrario al año 2010.

En los años 2012, 2013 y 2014 la estructura de financiamiento de Recordmotor se mantuvo similar, ratificando el esfuerzo de la empresa por depender menos de recursos de terceros que les generen gastos financieros, evidenciado en el hecho de que, en el 2014 las Obligaciones con Instituciones Financieras representa el 0.51% del total de financiamiento (Pasivo y Patrimonio).

El Patrimonio en los tres últimos años ha aumentado su participación pasando del 65.98% en el 2012 al 73.44% en el 2014, influenciado por los aportes a las reservas legal y facultativa, además, en el año 2014 podemos observar un rubro por Utilidades no Distribuidas de Ejercicios Anteriores, el cual forma el 6.71% del total de Pasivo y Patrimonio. A su vez, la ganancia neta del periodo al ser mayor cada año ha ayudado a que el patrimonio tenga mayor representatividad.

El Capital Suscrito y Asignado forma el 34.02%, 32.92% y 29.98% del pasivo y patrimonio en los años 2012, 2013 y 2014 respectivamente.

En el año 2012 la composición del activo mantiene la misma tendencia. Los inventarios concentran la mayor parte del activo, mientras que el saldo de efectivo cada vez representa una menor proporción por los pagos que se han realizado.

Las Cuentas por Cobrar que en el 2012 representaron el 17.04% para el año 2014 bajaron a 14.74%, puesto que, se está trabajando con financiamiento a los clientes a través de instituciones del sector financiero.

Propiedad, Planta y Equipo en términos netos contribuyó en 26.75% en el 2012, pasando a 23.99% en el 2013 y 21.66% en el 2014, como producto del cumplimiento de la vida útil de ciertos activos, la adquisición de otros y la depreciación.



Las Inversiones en Subsidiarias, debido a las utilidades obtenidas en Asiacar han incrementado su participación del 18.87% en el 2012 a 19.95% y 21.45% en el 2013 y 2014 respectivamente.

3.3.1.2. Aplicación de razones financieras

El análisis del comportamiento económico que la empresa Recordmotor S.A. ha tenido antes y durante del establecimiento de las restricciones mediante el uso de razones financieras, nos permitirá conocer su situación, rendimiento y capacidad de desarrollo al compararla con otras compañías del sector.

Para conocer la situación financiera, procederemos a analizar las razones del balance general, presentados en los años del 2010 al 2014.

Las razones del balance general se clasifican en dos grupos:

- ❖ Razones de Liquidez
- ❖ Razones de Solvencia

Razones de liquidez

Permiten determinar la capacidad de una empresa para cumplir con sus obligaciones en el corto plazo, es decir se realiza un análisis de los recursos corrientes y de su capacidad de solvencia. La razón liquidez corriente, nos permite determinar la cuantía de activos corrientes con los que cuenta la empresa para enfrentar sus pasivos corrientes, por lo que a mayor razón de liquidez, mayor será la capacidad de la empresa para pagar sus obligaciones.

Tabla 23. Indicadores de Liquidez Recordmotor S.A.

Indicador	2010	2011	2012	2013	2014	P. Ind.
Liquidez Corriente	1.19	1.70	1.93	2.24	2.55	5,44
Prueba ácida	0.63	0.87	0.80	0.88	1.49	4.64

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras



La razón de liquidez corriente de Recordmotor en los años comprendidos entre el 2010 y 2014 es superior a 1, demostrando que la empresa tenía la capacidad de cubrir sus obligaciones inmediatas, sin embargo, la prueba ácida demuestra que la empresa tiene una dependencia significativa de la venta de sus inventarios, pues si estos no se efectivizan, la organización no tiene la posibilidad de efectuar sus pagos a corto plazo, excepto el año 2014 en el que este indicador es mayor a 1.

Los dos indicadores son menores que el promedio de la industria, pero la situación mejora en el año 2014, en el cual, la empresa se presenta más solvente y al no tener un índice demasiado elevado se puede entender que los activos corrientes están siendo manejados adecuadamente para no tener excesos de liquidez poco productivos.

a) Razones de Solvencia

De las razones analizadas anteriormente, podemos evidenciar que Recordmotor S.A. cuenta con menor liquidez que la industria en promedio, con el que cubre ajustadamente sus obligaciones, por lo que necesitará financiamiento para su operatividad.

Los ratios de endeudamiento miden el grado y la forma en que una empresa utiliza dinero prestado para desarrollar su actividad económica, lo cual puede resultar beneficioso si hay un buen manejo del dinero al obtener una mayor rentabilidad frente a los intereses que pague por sus deudas.

Tabla 24. Indicadores de Solvencia Recordmotor S.A.

Indicador	2010	2011	2012	2013	2014	P. Ind.
Endeudamiento del Activo	0.65	0.36	0.34	0.29	0.27	0.63
Endeudamiento Patrimonial	1.86	0.56	0.52	0.41	0.36	2.86
Endeudamiento del Activo Fijo	6.61	2.12	2.47	2.96	3.39	12.43
Apalancamiento	2.86	1.56	1.52	1.41	1.36	3.86

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras



El endeudamiento del activo permite determinar el nivel de autonomía financiera que tiene la empresa. En el año 2010, para Recordmotor este índice es elevado, lo cual indica que esta empresa dependía significativamente de sus acreedores. No obstante, este indicador se presenta más bajo en los años posteriores, llegando a 27% en el año 2014, resultado de la estrategia de la empresa de cancelar sus deudas con las Instituciones Financieras y no depender de ellos para el cumplimiento de obligaciones generadas por las actividades propias de la empresa, como: pago de impuestos, cancelación a proveedores, entre otras. Al comparar el endeudamiento del activo de Recordmotor con el promedio de la industria 0.6286, se evidencia que las empresas del sector automotriz aumentan el activo en su mayoría con deuda, más que con solo el aporte de los accionistas, sin embargo, Recordmotor ha optado por no tener una alta dependencia de sus acreedores.

El endeudamiento patrimonial mide el grado de compromiso del patrimonio para con los acreedores de la empresa. En el caso de Recordmotor este indicador se mantiene en un promedio de 0.4625 en los años 2011 al 2014, lo cual destaca que son los accionistas quienes financian mayormente a la empresa. El promedio de la industria es de 2.8591 demostrando nuevamente que las empresas del sector automotriz obtienen recursos de terceros para financiar sus operaciones.

Este coeficiente presenta el valor en dólares que se tiene de patrimonio por cada dólar invertido en activos fijos. Recordmotor tiene en promedio en los años 2011 al 2014, 2.73 dólares por cada dólar invertido en activos fijos, lo que a la vez indica que la totalidad del activo fijo se pudo haber financiado con el patrimonio de la empresa. El indicador de la industria revela que las demás empresas del sector tienen 12,75 de patrimonio por cada unidad monetaria de activo fijo neto tangible.

El indicador apalancamiento nos demostrará la proporción de unidades monetarias de activos que se han conseguido por cada unidad monetaria de patrimonio. La empresa con su patrimonio ha generado en promedio 1.74 dólares de activo, mientras que, el promedio de la industria indica que aportan 3.85 dólares.



Indicadores de Gestión

Permiten medir la eficiencia del uso de recursos de las empresas, como es de activos, recuperación de créditos, pago de obligaciones, relación entre gastos incurridos frente a ingresos obtenidos, es decir se realizará una comparación entre cuentas del balance general (cuentas estáticas) y cuentas de resultado (cuentas dinámicas).

Tabla 25. Indicadores de Gestión Recordmotor S.A.

Indicador	2010	2011	2012	2013	2014	P. Ind.
Rotación de Activo Fijo	23.71	6.59	6.81	5.95	7.58	107.14
Rotación de Ventas	1.25	1.99	1.82	1.43	1.64	3.60
Impacto Carga Financiera	0.03	0.03	0.03	0.03	0.02	0.02

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras

La Rotación de Activo Fijo expresa que tan eficiente es la empresa al momento de generar ingresos a través de la inversión realizada en activos fijos. En el caso de Recordmotor genera en promedio 6.74 dólares en ventas por cada dólar invertido en activo fijo. La diferencia que se tiene respecto al año 2010 se debe a la revaluación de Edificios y Terrenos que se realizó en la adopción de NIIF's.

Por otro lado, si consideramos la relación entre las ventas y el activo que utiliza la empresa para generar dichos ingresos, podemos observar que Recordmotor tiene una relación promedio de 1.6 veces, sin embargo hay que considerar que la relación entre estas variables no es muy expansiva, pues por cada dólar invertido en recursos, generaría 1.6 dólares de ingresos. Al comparar con el promedio de la industria 3.6, se observa que la competencia obtendría 2.00 dólares más, señalando una administración de recursos más eficiente.

El impacto de la carga financiera para la empresa es del 3% respecto a los ingresos, acercándose al promedio de la industria que es de 2%. No obstante Recordmotor logra disminuir la incidencia de los gastos financieros en los ingresos de la empresa en el año 2014.



Indicadores de Rentabilidad

Los indicadores de rentabilidad nos permiten medir la efectividad de la dirección para obtener utilidad, pudiendo cubrir sus costos y gastos.

Tabla 26. Indicadores de Rentabilidad Recordmotor S.A.

Indicador	2010	2011	2012	2013	2014	P. Ind.
Rentabilidad Neta del Activo	0.02	0.07	0.07	0.08	0.09	0.13
Margen Bruto	0.18	0.15	0.17	0.20	0.18	0.31
Margen Operacional	0.01	0.04	0.06	0.07	0.06	0.06
Rentabilidad Neta de Ventas	0.01	0.04	0.04	0.06	0.05	0.08
Rentab. Operac Patrimonio	0.04	0.13	0.15	0.15	0.13	0.38

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros Recordmotor S.A.

Elaboración: Las autoras

Los activos son uno de los componentes más importantes de la empresa, pues determinan los recursos con los que cuentan para generar ingresos, lo que podemos medir con el indicador Rentabilidad neta del activo, que para Recordmotor resulta poco favorable respecto al promedio de la industria que es 13%, ya que la inversión de la empresa en activos aporta aproximadamente en 6% a la obtención de utilidad, es decir la compañía requiere de mayor recursos para generar ventas.

El inventario es el principal recurso de la actividad comercial, pues resulta la razón de ser la empresa, al comprarlo y posteriormente venderlo aplicado un margen de utilidad. La razón margen bruto da a conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo. Los resultados para la empresa nos indican que aplican un porcentaje entre el 15% y 20% como margen de utilidad, valor que resulta desfavorable pues las demás empresas del sector, en promedio establecen como margen bruto un 31%.

Además de los costos en los que incurren las empresas para generar ventas, es necesario otros gastos, como son de administración y ventas, es decir gastos operacionales, por lo que luego de deducir los mismos al margen bruto obtenemos la



utilidad operacional. El promedio de la industria es un margen de 6%, que al compararlo con el obtenido por Recordmotor, podemos ver que es menor para los años 2010 y 2011 sin embargo mejora dicho promedio en los tres últimos años. A pesar que el margen de utilidad que establecen en sus ventas es menor al de la industria con un adecuado control de gastos alcanzan un margen operacional similar a otras empresas del sector.

La rentabilidad neta de ventas comparada con el margen operacional indica que la utilidad que obtiene Recordmotor proviene principalmente de las operaciones habituales de la empresa y no de otros ingresos que pueden resultar esporádicos e inestables.

Con el indicador de Rentabilidad del Patrimonio encontramos que la rentabilidad que se ofrece a los socios ha mejorado en los años 2012 y 2013 y a pesar de la disminución en las ventas de ciertos años los resultados para los accionistas no han tenido un impacto negativo significativo. En comparación con el promedio de la industria este indicador está muy por debajo, sin embargo la empresa ha buscado mecanismos para mantener la rentabilidad.

En la Tabla 27 encontramos las ventas, costo de ventas y utilidad bruta obtenida por líneas en la empresa Recordmotor S.A. evidenciando que luego de la restricción mediante cupos de importación el total de ventas de los vehículos Honda disminuyó en el 2013 y 2014 respecto al 2012, no obstante, la comercialización de repuestos y servicios de la misma marca ha seguido una tendencia creciente. La utilidas bruta de los vehículos Honda ha decrecido, no así el área Postventa que cada vez crece más y se busca potenciarla para que la empresa no pierda rentabilidad.

Similar situación se da con la marca Wolkswagen en la que la utilidad de su servicio postventa supera a la obtenida por venta de vehículos.

**Tabla 27.** Utilidad Bruta por línea de Ventas Recordmotor S.A.

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014
VENTAS POR LINEAS					
VEH. HONDA	5,912,166	5,355,356	7,620,107	5,792,110	6,378,413
VEH. WOLKSWAGEN	6,083,234	11,015,231	8,375,688	6,150,047	10,658,686
REP. SERV. Y MO HONDA	2,922,176	3,179,133	3,205,941	3,496,256	3,810,320
REP. SERV. Y MO VW	1,631,724	2,467,681	2,556,041	2,003,454	2,027,559
	<u>16,549,300</u>	<u>22,017,401</u>	<u>21,757,777</u>	<u>17,441,867</u>	<u>22,874,978</u>
COSTO DE VENTAS					
VEH. HONDA	5,355,406	4,878,439	6,728,729	4,952,245	5,548,277
VEH. WOLKSWAGEN	5,762,229	10,420,032	7,900,834	5,683,190	9,932,849
REP. SERV. Y MO HONDA	1,521,799	1,592,307	1,667,273	1,769,943	1,885,208
REP. SERV. Y MO VW	1,082,881	1,600,809	1,782,656	1,408,721	1,422,457
	<u>13,722,315</u>	<u>18,491,587</u>	<u>18,079,492</u>	<u>13,814,099</u>	<u>18,788,791</u>
UTILIDAD BRUTA					
VEH. HONDA	556,760	476,917	891,378	839,865	830,136
VEH. WOLKSWAGEN	321,005	595,199	474,854	466,857	725,837
REP. SERV. Y MO HONDA	1,400,377	1,586,826	1,538,668	1,726,313	1,925,112
REP. SERV. Y MO VW	548,843	866,872	773,385	594,733	605,102
	<u>2,826,985</u>	<u>3,525,814</u>	<u>3,678,285</u>	<u>3,627,768</u>	<u>4,086,187</u>

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 (Recordmotor S.A.)

Adaptación: Las autoras

Antes de que se apliquen los cupos de importación para el sector automotriz en el año 2012 –en el cual se endurecieron las medidas restrictivas- ya se utilizaban mecanismos para restringir las importaciones, tales como las licencias de importación. Dentro de los años analizados las ventas de Recordmotor han disminuido a partir del año 2012, en el que se establece los cupos de importación. La empresa logra recuperarse para el año 2014 en el que las ventas se incrementan un 26,30% debido a la venta de vehículos Volkswagen, sin embargo, en este año se prorroga mediante la resolución 49, el establecimiento de cupos de importación con vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2015, restringiendo sus importaciones un 55%,



por lo que las ventas para este año se verán notablemente afectadas al no contar con un stock adecuado.

La comercialización de vehículos tiene una participación de aproximadamente 70% del total de ventas de la empresa, mientras que, el servicio postventa genera el 30% de los ingresos mediante facturación de repuestos y mano de obra en talleres.

La marca Volkswagen tiene mayor presencia en el mercado nacional en comparación con Honda, ya que la primera ocupa el 1.62% del mercado en 2014, en tanto que Honda ha captado el 0.12% del mercado.

En la empresa se tiene un panorama similar, pues VW representa en términos monetarios el 57% de la venta de vehículos y el 43% restante corresponde a Honda. En los últimos cinco años, se han vendido en promedio 395 unidades de la marca VW y 195 unidades de Honda como se refleja en la Tabla 28

Tabla 28. Ventas por unidades Recordmotor S.A. 2010 - 2014

UNIDADES VENDIDAS	2010	2011	2012	2013	2014
VEH. HONDA	198	190	215	167	154
VEH. VOLKSWAGEN	295	581	480	223	392
TOTAL UNIDADES	493	771	695	390	546

Fuente: Superintendencia de Compañías. Informe del Gerente 2011 (Recordmotor S.A.)
Elaboración: Las autoras

Como podemos observar la marca VW presenta un mayor volumen de ventas, sin embargo, para Recordmotor la marca Honda es la línea más representativa en su negocio, pues el costo de ventas de esta marca permite obtener una mayor Utilidad Bruta, ya que han conseguido disminuir este rubro al ser importadores exclusivos de la marca, lo que les permite obtener mejores precios en sus productos.

El área postventa Honda ha sido un factor determinante para mantener la rentabilidad de la empresa, considerando que ha generado el 46% de la utilidad bruta en los años



estudiados, seguida de la venta de vehículos Honda con el 20%, servicio postventa VW 19% y finalmente vehículos VW con el 15%.

La empresa ha fortalecido la oferta del servicio postventa, mediante la comercialización de repuestos y servicio de mano de obra en talleres de la compañía, los cuales se han mejorado, manteniendo una relación con el cliente que permita su satisfacción y fidelización, lo que ha permitido incrementar las ventas en este rubro.

Por otra parte, realiza la importación y comercialización de vehículos Honda Pilot, los cuales constituyen en parte un sustituto del producto estrella de la empresa, Honda CR-V. El primero le otorga a Recordmotor un mayor margen de rentabilidad en comparación a CR-V con el cupo que les ha sido asignado. La comercialización de vehículos exonerados, le ha dado a la empresa buenos resultados para mantenerse en el mercado y el margen de utilidad razonable.

Entre la planificación de la empresa, los resultados obtenidos se deben a la disminución en gastos puntuales. Se aplicó una estrategia de marketing y publicidad para vender el inventario que había pasado del año de permanecer en stock. Los gastos por promoción y publicidad han sido optimizados y generados en ambientes que resulten más económicos, como las redes sociales y prensa radial. También considera la empresa, que un buen servicio al cliente, es una manera de promocionar a la marca de una manera más efectiva y económica, por lo que los asesores comerciales han sido capacitados para brindar un mejor servicio.

Dentro de gastos financieros, se han reducido los gastos por intereses bancarios, manteniendo las obligaciones con instituciones financieras dentro del corto plazo. Esta medida le ha resultado a la empresa para mantener la rentabilidad del negocio.

El costo de ventas de la empresa se desarrolla en función del volumen de ventas, por lo cual éste disminuye en los años 2012 y 2013, en los que se nota el efecto de la restricción de importaciones. Por tal motivo, la efectiva gestión de la empresa ha



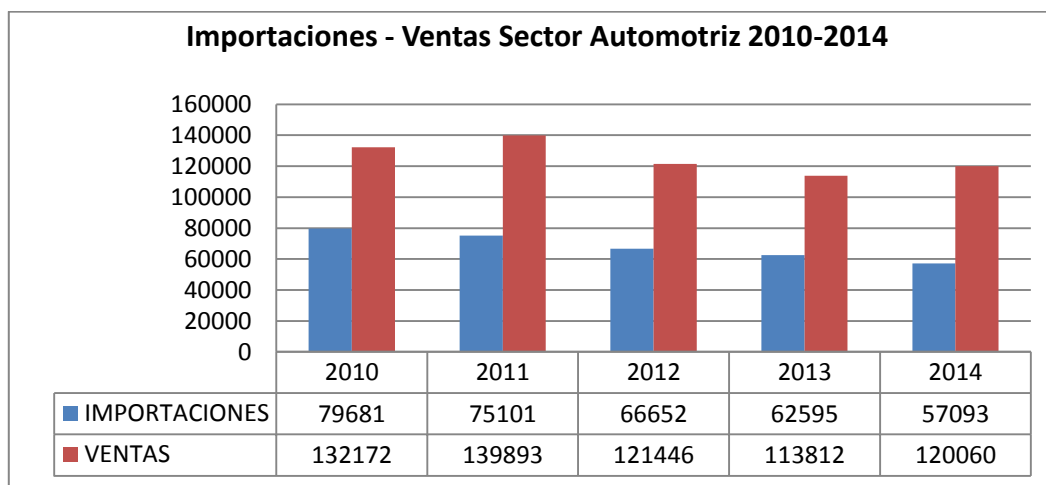
logrado mantener un margen bruto razonable, con disminuciones en los gastos y mejorando los ingresos en servicio postventa.

El buen desempeño de la administración de Recordmotor, le ha permitido mejorar su liquidez y solvencia, pudiendo cumplir con sus obligaciones con acreedores e instituciones financieras a tiempo, sin generar gastos de financiamiento innecesarios. Además, el crecimiento de índices de rentabilidad demuestran que la administración ha realizado un buen trabajo, los socios financian la mayor parte del negocio, enfocado al área de comercialización de vehículos y fortaleciendo el servicio postventa

3.4. Análisis de Indicadores Financieros – Empresas de la ciudad de Cuenca

Se realizará los análisis de los indicadores de rentabilidad, comparados con el promedio de la industria, de cuatro compañías importadoras con establecimiento en la ciudad de Cuenca, a fin de determinar el impacto en la utilidad de las empresas del sector automotriz, provocado por la restricción a las importaciones de vehículos. En el gráfico 17 se expresa la evolución en la cantidad de vehículos vendidos en el periodo 2010 al 2014.

Gráfico 17. Importaciones - Ventas Vehículos 2010-2014



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices AEADE

Elaboración: las autoras



En el año 2010 la economía de Ecuador presentó un entorno favorable, el precio del barril de petróleo era alto, los créditos fueron más accesibles lo que permitió que el comercio se dinamice. Para el sector automotriz en este año se vendieron 132.172 vehículos, presentando un incremento del 42,5% en relación a las ventas del año 2009.

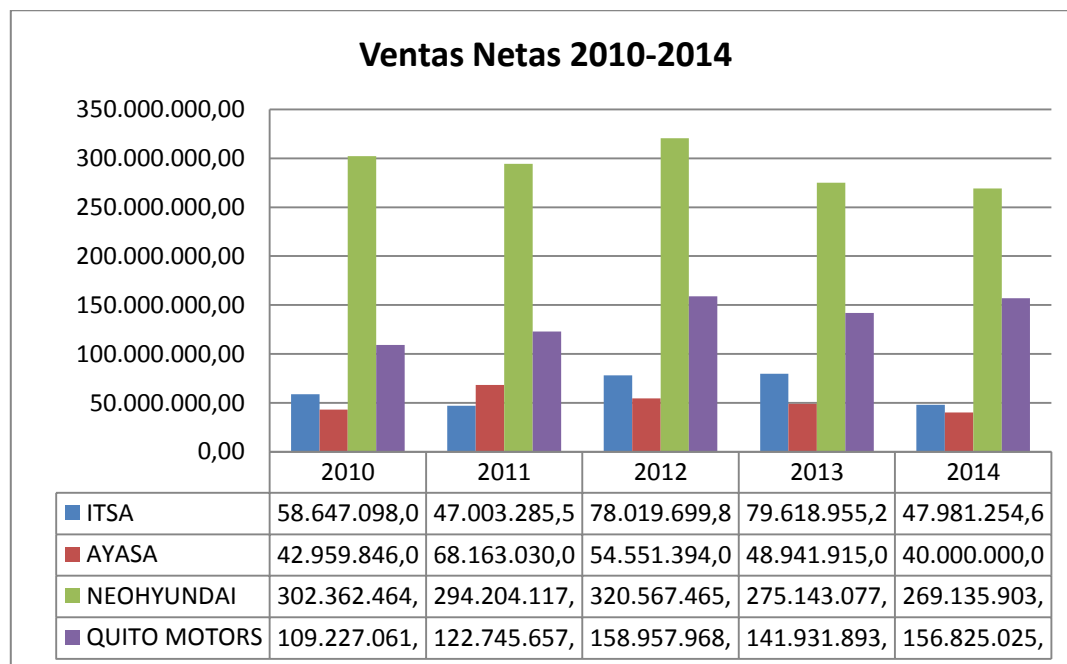
El mejor año para el sector automotriz fue el 2011, pues alcanzó el mayor volumen de ventas con 139.893 vehículos vendidos. La economía nacional creció en términos generales en parte por el elevado nivel de gasto público, lo que contribuyó a que la liquidez del país se incrementara, facilitando el acceso a créditos de las instituciones financieras, dando la oportunidad de que los hogares puedan invertir en bienes de consumo, especialmente importados, incentivando al sector automotriz la comercialización de vehículos livianos.

Para los años posteriores, el gobierno nacional buscó contraer el acelerado crecimiento de las importaciones, incidiendo en el sector automotriz con el establecimiento de cupos de importación de vehículos, lo que redujo el volumen de ventas a 121.446 y 113.812 unidades para los años 2012 y 2013 respectivamente, es decir una caída en la venta de autos de 13,2% y 18,6% para estos años.

En el año 2014, se vendieron 120.060 vehículos, presentando un alza de 5,5% en relación a las ventas del año 2013. A causa de la fuerte apreciación del dólar en los mercados internacionales, y pese a la caída del precio del petróleo, la economía nacional creció un 4%, lo que permitió al sector financiero fortalecerse y otorgar créditos, especialmente de consumo, favoreciendo al sector automotriz.

Con los precedentes expuestos, se analizará los indicadores de rentabilidad en base a los resultados obtenidos en los diferentes ejercicios económicos, a fin de determinar la eficacia operativa de las empresas ante el impacto que ha causado la restricción en las importaciones de vehículos. Se analizará en primer lugar, los índices de rentabilidad en relación a las ventas y posteriormente en relación a las inversiones: activos totales y patrimonio neto.

Gráfico 18. Ventas Netas de Empresas Importadoras 2010-2014



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices AEADE

Elaboración: las autoras

Al analizar el Gráfico 18 podemos destacar que las empresas objeto de análisis siguen en parte la tendencia de ventas del sector, es decir, presentan un aumento en el año 2011, mientras que en los años posteriores, en los que rigen los cupos de importación las ventas disminuyen, obligando a las empresas a aplicar diversas estrategias para mantener su rentabilidad.

❖ Margen Bruto

Este indicador permite conocer la relación porcentual de la utilidad bruta frente a las ventas totales de la empresa.

Promedio de la industria: 0,3116

$$\frac{\text{Ventas Netas} - \text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$$



Tabla 29. Margen Bruto de Empresas Importadoras de Vehículos

Margen Bruto					
Empresa	2010	2011	2012	2013	2014
Automotores y Anexos S.A.	0.1637	0.1687	0.2043	0.2120	0.2212
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	0.1313	0.1375	0.1427	0.1647	0.1305
Quito Motors S.A. Comercial E Industrial	0.1698	0.1504	0.1277	0.1921	0.1839
Importadora Tomebamba S.A.	0.1634	0.1746	0.2030	0.2082	0.1504

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros

Elaboración: Las autoras

El margen de utilidad bruta de las empresas estudiadas, se encuentra aproximadamente con 10 puntos porcentuales por debajo del promedio de la industria, 31,16%.

La empresa **Automotores y Anexos S.A.** cada año presenta un incremento en este índice, pasando de tener un margen bruto de 16,37% en el año 2010 a 22,12% en el año 2014.

Las restricciones impuestas por el Gobierno Nacional, constituyó una base para que la empresa realice negociaciones con las fábricas, Nissan y Renault, a fin de establecer estrategias comerciales en precios y volúmenes, realizando una reestructuración del número mínimo de unidades que pueden importar de acuerdo al contrato que mantienen con la marca, permitiéndole obtener mejores resultados.

La fábrica de Nissan, por su parte, capacitó a la empresa sobre el manejo de la marca, enfocando un servicio de calidad durante el proceso de venta y postventa con el cliente. Con la marca Renault se establecieron estrategias sobre precios de compra y ampliación de la gama de vehículos, las cuales permitieron a la empresa obtener incentivos comerciales y apoyo en el área de marketing por parte de Renault (Espinosa, 2011).



A partir del año 2012, las ventas de AYASA empiezan a disminuir, consecuencia de los cupos de importación que les fue establecido, restringiendo la provisión normal de vehículos y obligándolos a buscar nuevas alternativas para lograr mantener su margen de utilidad. La empresa incrementó los precios de venta -considerando el límite de precio impuesto por el fabricante de la marca-, fortaleció el área de comercialización de repuestos y aditivos y replanificó la distribución de vehículos entre sus sucursales y distribuidores.

Las importaciones de vehículos se realizaron bajo un estricto control, evitando que se exceda del cupo establecido, que dé lugar a la reexportación de los mismos. La compañía realiza un diagnóstico de las ventas realizadas para determinar el pedido a realizarse. Además, se considera el escenario para el periodo que se realizan las proyecciones, razón por la cual, como consecuencia de la Resolución 49 del COMEX el presupuesto planteado inicialmente tuvo que ser reestablecido con el objetivo de ajustarlo al cupo asignado, se realizaron negociaciones con las fábricas permitiendo rediseñar el volumen y precio de compra de vehículos que beneficie a la empresa.

Para cubrir el déficit en la venta de vehículos la empresa potenció el servicio en talleres y venta de repuestos, por lo que las estrategias que se han permitido mantener su margen bruto e incrementarlo cada año.

Neohyundai S.A. de igual manera ha incrementado este margen desde el año 2010 con el 13,13% hasta el año 2013 con 16,47%, en el año 2014 disminuye su utilidad en relación a las ventas a 13,05%.

Las ventas de Neohyundai se han visto afectadas por la restricción a las importaciones, por lo que la empresa en el año 2010 arrancó el proyecto de ensamblaje de camiones Hyundai, de capacidad entre 3.5 y 5.5 toneladas inicialmente para los mercados doméstico y venezolano, mejorando las perspectivas tanto a nivel nacional como regional. En el 2011 se fortaleció la venta de buses y camiones que no están sujetos a cupos de importación, y ha incursionado en la producción de los mismos ensamblándolos en AYMESA. En el año 2012, esta producción se destinó en parte a la exportación para Venezuela, lo que le permitió a Neohyundai incrementar



su utilidad bruta. Para los años siguientes, las ventas disminuyeron notablemente, sin embargo la empresa logra mantener su margen bruto positivo centrándose en la venta de buses y camiones, exportaciones a Venezuela y en el desarrollo del servicio postventa. Para el año 2014, la situación de la empresa es desfavorable, ya que se cierran las exportaciones a Venezuela por la falta de licencia concedida por dicho país, lo que contrajo las ventas y el margen bruto de utilidad de la compañía.

Quito Motors S.A., a partir del año 2010 tiene un margen bruto cerca de 17%, disminuyendo a 12,77% en el año 2012. Para el siguiente año, logra un crecimiento notable, llegando a obtener un margen bruto de 19,21%.

La empresa ha optado por ampliar los modelos de vehículos a ser vendidos, fortalecer el servicio postventa y el comercio de repuestos para solventar las ventas que han disminuido a consecuencia de los cupos de importación, así también la apertura de nuevo local en Quito le permitió incrementar las ventas en dicha zona. Sin embargo, a partir del año 2013, el control y la planificación de las importaciones permitieron que la empresa pueda mejorar su margen bruto.

Las ventas de vehículos de **Importadora Tomebamba** bajaron en el año 2011 en 6.16% en unidades y 21.4% en dólares, caída que se dio a nivel mundial en la comercialización de vehículos Toyota, a causa de los desastres naturales que se suscitaron en Japón y Tailandia, afectando varias plantas de ensamblaje y a la cadena de suministros, restringiendo la provisión del 73% de vehículos últimos modelos que se esperaba importar de estos países (Pacheco & Vázquez, 2012). Como consecuencia el costo de ventas disminuyó a raíz de la caída de importaciones de vehículos permitiéndoles obtener un mayor margen bruto.

En el año 2012 repunta sus ventas alcanzando un crecimiento de 63.35% respecto al 2011, debido a que el abastecimiento de vehículos se normalizó y se rediseñó la composición de las importaciones al entrar en vigencia la Resolución 66 del COMEX, dando prioridad a los vehículos más rentables. Además, las adquisiciones



que se realizaron en el primer semestre del 2012 permitieron a la empresa contar con el stock necesario para expandir sus ventas.

En el 2013 lograron un ligero incremento de 1.78% en sus ventas comparado al año 2012, siendo el año en el que mayor nivel de ventas alcanzó. La marca Toyota a nivel nacional se ubicó en el quinto lugar de la participación del mercado automotor, y ante las medidas restrictivas dadas, consideraron la estrategia de importar vehículos que mayor utilidad les generan y los exonerados.

En el año 2014 las ventas se contrajeron por una menor demanda lo que provocó que a finales de este año el inventario se acumule, considerando que la demanda disminuyó en una proporción mayor que el cupo de importaciones. Por ende, el costo de ventas fue mayor incidiendo en el margen bruto que obtuvo la empresa.

Podemos destacar que la empresa Automotores y Anexos, presenta un margen bruto en promedio de 19%, Importadora Tomebamba de 18%, Quito Motors de 16% y Neohyundai de 14%, lo que indicaría que la primera cuenta con una mejor planificación al establecer su margen de utilidad y un mejor control de importaciones.

Margen Operacional

Este índice financiero permite determinar en términos porcentuales, la utilidad obtenida por las empresas, después de descontar los gastos operacionales de Administración y Ventas.

Promedio de la industria: 0.0553

$$\frac{\textit{Utilidad Operacional}}{\textit{Ventas}}$$



Tabla 30. Margen Operacional de Empresas Importadoras de Vehículos

Margen Operacional					
Empresa	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Automotores y Anexos S.A.	0.0440	0.0634	0.0785	0.0777	0.0748
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	0.0966	0.1146	0.1177	0.1130	0.0909
Quito Motors S.A. Comercial E Industrial	0.0484	0.0770	0.0714	0.1001	0.0977
Importadora Tomebamba S.A.	0.0115	0.0253	0.0921	0.0924	0.0110

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros

Elaboración: Las autoras

A pesar de que las empresas mantenían un margen bruto menor al del promedio de las industrias, el margen operacional presenta otra perspectiva, es decir la utilidad operacional en relación a las ventas resulta en la mayoría de los casos, superior a dicho promedio.

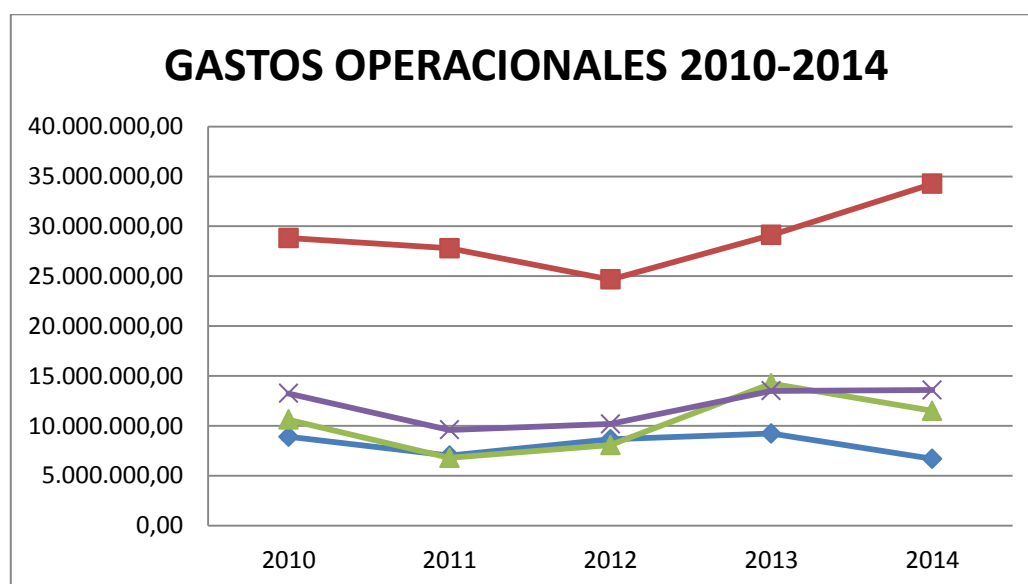
Neohyundai presenta un margen mayor al de las otras empresas, con un promedio de 10.7%, seguido de Quito Motors con 7.9%, Automotores y Anexos con 6.8% y por último Importadora Tomebamba con 4.65%. Estas últimas tienen un nivel de gastos operacionales mayor, que al ser comparado con las ventas muestra un margen operacional reducido.

En la empresa **Automotores y Anexos**, los gastos operacionales aumentaron en los años 2013 y 2014 influenciado por los rubros de mercadeo, logística, gastos de venta de vehículos exonerados y comisiones externas. En el área administrativa se incrementó personal para cumplir con los requerimientos en la Prevención de Lavado de Activos y Financiamiento de Delitos, ya que, la empresa en el 2012 fue incluida como Sujeto Obligado dentro de esta normativa.

En el año 2014 los gastos operacionales tuvieron un incremento menor en relación al 2013 por los recortes realizados en los gastos de publicidad y mercadeo, para ello, se

fortaleció el uso de la página web y redes sociales como Facebook y Twitter alcanzando los resultados esperados. Por otra parte se realizó una reestructuración del personal de ventas teniendo que prescindir de colaboradores como choferes y personas de limpieza al bajar el cupo de importación y por ende el stock con el que se contaba, además del cierre de un punto de venta que no generaba los resultados esperados por la empresa.

Gráfico 19. Evolución Gastos Operacionales de empresas importadoras



◆ ITSA	-21.22%	23.23%	6.64%	-27.44%
■ AYASA	58.04%	-8.12%	9.48%	3.97%
▲ NEOYUNDAI	-36.04%	18.83%	76.42%	-19.26%
✦ QUITO MOTORS	-27.55%	6.12%	32.54%	0.61%

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros

Elaboración: Las autoras

El monto de gastos operacionales de **Neohyundai** representa en promedio el 3.5% de sus ventas, siendo una de las empresas que menor nivel de gastos operacionales tiene. En el último año la rotación del personal fue baja manteniéndose los puestos de trabajo.



Quito Motors disminuye los gastos operacionales en el año 2011, que frente al aumento de la utilidad bruta, le permite obtener un margen operacional mayor. Posteriormente estos gastos aumentan paulatinamente hasta el año 2014, pero de manera menos acelerada que las ventas netas, por lo que su margen operacional es mayor.

Importadora Tomebamba es la empresa que menos gastos operacionales tiene, por lo que, ha evitado al máximo prescindir de personal, no se han realizado despidos y han tratado de optimizar los gastos como agasajos a empleados, servicios básicos, publicidad, entre otros. En el caso de publicidad se canceló la suscripción al periódico y se mantiene el auspicio a las carreras de Jefferson Pérez pero con costos renegociados.

Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)

Este indicador permite medir la utilidad neta en relación a las ventas de la empresa.

Promedio de la industria: 0,080

$$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Tabla 31. Margen Neto de Empresas Importadoras de Vehículos

Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)					
Empresa	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Automotores y Anexos S.A.	0.0230	0.0259	0.0384	0.0387	0.0363
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	0.0457	0.0680	0.0621	0.0555	0.0318
Quito Motors S.A. Comercial E Industrial	0.0029	0.0273	0.0379	0.0467	0.0470
Importadora Tomebamba S.A.	0.0613	0.0637	0.0499	0.0476	0.0506

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros

Elaboración: Las autoras



Las empresas importadoras tienen un margen neto menor al promedio de la industria de 8,07%.

Los gastos financieros de la empresa Automotores y Anexos S.A. han disminuido, debido a la planificación de la empresa para depender menos del financiamiento externo. Además, la mayor parte de obligaciones con instituciones financieras se encuentran dentro del corto plazo, permitiendo disminuir los gastos por intereses bancarios y generar a la vez un mayor margen neto en relación a las ventas, pasando de 2,30% en el año 2010 a 3,63% en el año 2014.

Neohyundai, al contrario de AYASA, ha disminuido la rentabilidad neta pasando de 4,57% en el año 2010 a 3,18% en el 2014, debido principalmente a la caída en las ventas, lo que conlleva a que la empresa cuente con menores recursos para financiamiento interno y tenga que depender de terceros, incrementando los gastos de intereses generados por el financiamiento.

Quito Motors tiene un control adecuado de sus operaciones, permitiéndole mejorar su utilidad cada año tanto bruta, operacional como neta. Los gastos financieros han disminuido al año 2014, permitiéndole obtener un margen neto de 4,70%, mayor a los márgenes obtenidos por las empresas anteriormente analizadas.

Los gastos financieros de Importadora Tomebamba se incrementan, como consecuencia de la obtención de préstamos con instituciones financieras, los cuales incrementaron \$18.441.596,62 para el año 2014. Los resultados obtenidos por la empresa, se generan además de otros ingresos extraordinarios, como son los dividendos obtenidos de la participación en las empresas subsidiarias, los rendimientos financieros, y la utilidad en la venta de propiedad, planta y equipo.

Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)

Promedio de la industria: 0,1259

$$\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}\right) * \left(\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}\right)$$



Tabla 32. Rentabilidad Neta del Activo de Empresas Importadoras de Vehículos

Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)					
Empresa	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Automotores y Anexos S.A.	0.0651	0.0764	0.1026	0.0983	0.0872
Negocios Automotrices Neohundai S.A.	0.0890	0.1290	0.0926	0.0599	0.0336
Quito Motors S.A. Comercial E Industrial	0.0036	0.0453	0.1143	0.0845	0.0800
Importadora Tomebamba S.A.	0.0794	0.0710	0.0652	0.0602	0.0599

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros

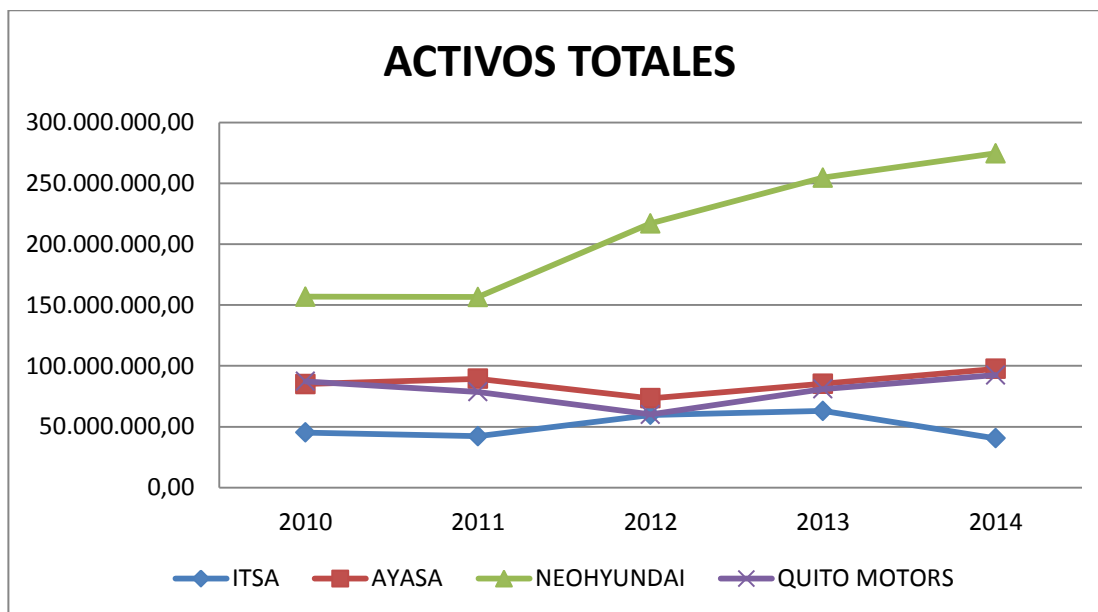
Elaboración: Las autoras

La rentabilidad neta del Activo, permite determinar la eficacia de la empresa para generar utilidad o lucro, mediante la utilización efectiva de los recursos con los que cuenta. Si comparamos los índices de las cuatro empresas, podemos observar que se encuentran en su mayoría, por debajo del promedio de la industria, 0,1259, lo que indica que emplean más recursos para generar un dólar adicional de ventas que el resto de las compañías del sector.

En el gráfico 20 podemos observar la evolución de los activos totales de las empresas, los cuales han ido incrementando de forma paulatina.

En el caso de la compañía Automotores y Anexos S.A., mantiene activos por alrededor de 85.000.000 dólares, llegando a incrementarse hasta los 97.484.007 en el año 2014, principalmente por la inversión en activos fijos –compra de un inmueble en Guayaquil que anteriormente era arrendado utilizado como punto de venta- y aumento de activos corrientes: fondos disponibles y cuentas por cobrar comerciales a los subdistribuidores producto del aumento de las ventas.

Gráfico 20. Evolución Activos Totales – Empresas Importadoras 2010-2014



● ITSA	-6.80%	41.62%	5.44%	-35.69%
■ AYASA	4.95%	-17.93%	16.37%	14.26%
▲ NEOYUNDAI	-0.19%	38.63%	17.33%	7.84%
✦ QUITO MOTORS	-9.82%	-23.64%	34.88%	14.04%

Fuente: Estados de Situación Financiera

Elaboración: las autoras

En Neohyundai los activos totales crecieron, debido principalmente al aumento de activos corrientes, generado por la compensación de pagos por las exportaciones de camiones que se realizaron a Venezuela.

Los activos de Quito Motors al año 2014 han incrementado, debido a la compra de terrenos en Riobamba y Santo Domingo, con el fin de establecer sucursales en dichos lugares.

Rentabilidad Operacional del Patrimonio

Promedio de la industria: 0,3845

$$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$



Tabla 33. Rentabilidad Operacional del Patrimonio de Empresas Importadoras²¹

Rentabilidad Operacional Patrimonio					
Empresa	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Automotores y Anexos S.A.	0.4757	0.5076	0.3904	0.3527	0.3273
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	0.6811	0.5410	0.4744	0.3250	0.2513
Quito Motors S.A. Comercial E Industrial	0.5425	0.6842	0.6816	0.5507	0.4899
Importadora Tomebamba S.A.	0.0442	0.0736	0.3404	0.3429	0.0362

Fuente: Superintendencia de Compañías. Estados Financieros

Elaboración: Las autoras

La rentabilidad sobre las inversiones de los accionistas se presenta mayor que el promedio de la industria, 38,45%, debiendo considerarse que este indicador no incluye los ingresos no operacionales ni gastos financieros. Quito Motors presenta un mayor margen, con 59% en promedio, seguido por Neohyundai con 45% y AYASA presenta un 41% en promedio.

Es importante destacar que con la restricción de las importaciones, las ventas de vehículos han disminuido, afectando a partir del año 2012 la rentabilidad operacional de patrimonio, es decir, el rendimiento que le ofrece a los accionistas el capital que han invertido.

²¹ El índice de Rentabilidad Operacional del Patrimonio para Importadora Tomebamba en un valor estimado, ya que, al considerar únicamente los ingresos por venta de vehículos en el análisis, pero no dividir las cuentas del Estado de Situación Financiera éste no es objetivo.



CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

El sector automotriz tiene un importante rol en la economía del país, sus actividades generan ingresos fiscales a través de los aranceles e impuestos y a la vez fuentes de empleo en las operaciones de comercialización de los mismos y servicios en talleres.

Sin embargo, el déficit de la balanza comercial no petrolera ha inducido al gobierno a tomar decisiones que permitan mejorar las condiciones económicas del país, afectando al sector automotriz mediante la restricción de importaciones, con aumento de arancel, cupos de importación, medidas de seguridad en los vehículos más estrictas y finalmente la aplicación de salvaguardias en ciertas partidas del sector, como son repuestos y vehículos con capacidad para 10 personas o más.

Con las restricciones señaladas el sector automotriz enfrentó:

- ❖ El reto de mantener su rentabilidad pese a la caída de las ventas. Las compañías se vieron en la necesidad de incrementar precios, tomando en consideración el límite que establece el fabricante de la marca, se enfocaron en aprovechar al máximo la importación y comercialización de los vehículos que generan mayor utilidad, potenciaron el servicio postventa el cual no tuvo limitaciones, por lo que se pudo desarrollar en términos normales, a la vez que las empresas ejercieron un control de costos y descuentos y mejoraron los índices de calidad del servicio; logrando el crecimiento de esta área y contribuyendo a la obtención de utilidad.
- ❖ Adicionalmente impulsaron la venta de repuestos y accesorios, ya que al enfrentar un cupo de importación menos restrictivo que los vehículos, resultó ser, en la mayoría de estas empresas la línea que les genera mayor rentabilidad.



- ❖ Con las ventas limitadas por los cupos de importación, las organizaciones optaron por buscar eficiencia en la gestión tanto administrativa como financiera, los vehículos a importarse fueron cuidadosamente analizados en base al historial de ventas y preferencias de la demanda para evitar el riesgo de reexportación así como un estancamiento del inventario, por lo que las empresas elaboraron un mix de importaciones con los productos que les generan un mayor margen de rentabilidad, cuidando a la vez, que éste cubra el cupo asignado tanto en dólares como unidades. Para lograr este objetivo se realizaron negociaciones con los proveedores sobre condiciones de unidades a importar y costos de los vehículos.

- ❖ La mayoría de Concesionarias de Vehículos, por la reducción en sus operaciones tuvieron que cerrar puntos de venta y reestructurar los gastos del área de ventas como mercadeo, logística, publicidad y personal. Importadora Tomebamba, fue la única empresa analizada que mantuvo las contrataciones de personal, en parte, porque no depende solamente de la comercialización de vehículos sino que ha incursionado en la venta de diversas líneas como electrodomésticos, repuestos, neumáticos, motos, servicios a través de tecnicentros y últimamente la compra-venta de vehículos usados. De esta forma, la estructura de la empresa y su nivel de operaciones ha permitido hacer frente a las restricciones y minimizar su impacto en su rentabilidad.

- ❖ Las empresas importadoras de vehículos coinciden en que el futuro para el sector se visualiza como un horizonte plagado de desafíos, puesto que se espera que las restricciones continúen al no superar el déficit de la balanza comercial. Por otro lado, por las condiciones económicas que atraviesa el país la demanda ha empezado a contraerse, esperando en el mejor de los casos, mantener su utilidad con las ventas que se puedan realizar.



RECOMENDACIONES

Existe incertidumbre por parte de las empresas del sector automotriz, por las medidas que el gobierno aplique en el 2016 para tratar de mejorar las condiciones económicas del país, medidas restrictivas que continuarán afectando al sector.

Se ha expedido la resolución 011-2015 del COMEX, en la que se establece una sobretasa arancelaria, aprobada en marzo del año 2015 y con vigencia de quince meses, afectando la importación de motocicletas, camiones, así como repuestos, llantas y accesorios. Además la obligatoriedad de implementar mayores elementos de seguridad para los vehículos, enfrenta a las empresas automotrices a incrementar el costo de los autos a ser comercializados, por ende el precio de los mismos tendrá que subir, situación que los demandantes no están en condiciones de asumir.

La economía del país está afectada por la caída de divisas que ingresan al país, por lo que las empresas del sistema financiero no cuentan con la liquidez para fomentar el otorgamiento de créditos en los volúmenes que se lo ha hecho en años anteriores, lo que conlleva a que se analice con mayor rigurosidad la situación económica del cliente para otorgar un crédito, limitando el consumo de las personas, afectando a los sectores comerciales y por ende al automotriz.

Las empresas importadoras y comercializadoras de vehículos deberán tomar decisiones que frente a las situaciones señaladas anteriormente, les permita mantener su margen de utilidad y en el mejor de los casos incrementarlo. Entre las estrategias que podrán aplicar en sus operaciones, proponemos las siguientes:

- ❖ Mejorar el servicio postventa de talleres y tecnicentros, y fortalecer la comercialización de repuestos. Dicha medida ha resultado positiva para las empresas analizadas, por lo que sería una opción favorable ante la caída de la venta de vehículos.



- ❖ Los accesorios que se adicionan a los vehículos importados, encarecen el precio de los mismos, por lo que resultaría rentable que las empresas consideren traer autos con menos accesorios o que los mismos sean lujosos, para disminuir el costo de la importación y por ende el precio de venta.
- ❖ La importación de vehículos exonerados, especialmente para discapacitados, brinda a las empresas un margen de ventas adicional, dado que este tipo de autos no están sujetos a cupos de importación y su exoneración dependerá del porcentaje de discapacidad del solicitante, por lo que con un 100% de exoneración el vehículo disminuirá su precio a la mitad. Los solicitantes pueden tener cualquier tipo de discapacidad física, intelectual, mental, auditiva o visual, lo que atraería un nuevo target de clientes.
- ❖ El uso de vehículos eléctricos, propuesto por el gobierno central, como medida que ayude a la disminución de la contaminación del medio ambiente, conlleva una exoneración del pago de aranceles en la importación de los mismos, provocando que su precio de venta sea mucho más competitivo. El gobierno mejorará las condiciones en las carreteras de acuerdo a los requerimientos para recargar la batería de estos vehículos, por lo que la población podría estar interesada en adquirirlos en años posteriores, considerando además el cambio que se impulsa en la matriz energética del país.



Bibliografía

LIBROS Y NORMATIVA

AEADE. (2015). Cifras. Análisis del sector. *Anuario 2014*.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones [COPCI]. (29 de Diciembre de 2010). Quito.

Hinostroza, F. (2015). *INFORME DE LA GERENCIA GENERAL AL DIRECTORIO Y JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS DE RECORDMOTOR S.A.*

Hinostroza, J. (2014). *INFORME DE LA GERENCIA GENERAL AL DIRECTORIO Y JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS DE RECORMOTOR S.A.*

Reglamento al Título Facilitación Aduanera del Código de Producción. (19 de Mayo de 2011). Quito.

LIBROS ELECTRÓNICOS

Chen, R. T. (2007). *Comercio Internacional, Segunda Edición*. Costa Rica: EUNED.

Maggio, E. (2013). Así se importa. Chile: Ediciones Habilitas. Recuperado el Abril de 2015

Osorio, M. C. (2013). *Economía Internacional. Apuntes Introductorios*. México: Fundación Universitaria Andaluza Inca Garcilaso.

Reyes, O. (s.f.). *Biblioteca Virtual*. Obtenido de Eumed.net: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2014/1396/negociacion.htm>

Román, A. J. (2005.). *Comercio Exterior: Teoría y Práctica* (Vol. Reimpresión 2da Edición). España: F.G. GRAF.

DOCUMENTOS DE FUENTES ELECTRÓNICAS

ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ [AEA]. (s.f.). *Quienes Somos*. Obtenido de <http://www.aea.com.ec/index-1.html>



Andina, S. G. (2013). Comercio Exterior de la Comunidad Andina. *Dimensión Económico Comercial de la Comunidad Andina*, 22.

BCE. Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica. (Abril de 2015). Importaciones. *Evolución de la Balanza Comercial Enero - Febrero 2015*, 14. Recuperado el 14 de Abril de 2015, de <http://contenido.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201504.pdf>

CINAE. (s.f.). *Quiénes Somos: CINAE*. Obtenido de Cámara de la Industria Automotriz: <http://www.cinae.org.ec/index.php/cinaeadmin/quienessomo>

Dirección de Estadísticas Económicas INEC. (1 de Noviembre de 2012). Análisis Sectorial. (N. Angulo, Ed.) *infoeconomía*, 2. Recuperado el 14 de Abril de 2015, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>

El Telégrafo. (19 de Septiembre de 2013). Obtenido de <http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-sur/item/diez-mil-carros-entran-cada-ano-al-parque-automotor-de-cuenca.html>

Equipo Investigación Ekos y Unidad de Análisis Económico de Corporación Ekos. (2013). *TOP 1000 RANKING Empresarial Ecuador 2013*. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/728.pdf>

Espinosa, N. (29 de Marzo de 2011). *Informe de Administradores 2010*. Obtenido de Superintendencia de Compañías: <http://appscvs.supercias.gob.ec/consultaPdfBaseImagen/VisualizaDocumentos.zul?tipoDocumento=economica&expediente=85&idDocumento=3.1.5%20%20&fecha=2010-12-31%2009:27:54.02>

Global Petrol Prices. (27 de 04 de 2015). *Acerca GlobalPetrolPrices.com*. Obtenido de <http://www.globalpetrolprices.com/about/>

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2014). *Servicio Ecuatoriano de Normalización: Biblioteca*. Obtenido de



http://www.normalizacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/11/prte_034_3r_2013_08_23.pdf

Municipio de Cuenca. (2013). *¿Cómo se mueven los cuencanos?* Obtenido de <http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/planmovilidadcaracademanda.pdf>

Pacheco, S., & Vázquez, F. (2012). *Informe del Presidente y Gerente General*. Obtenido de Superintendencia de Compañías.

Pérez, F. (s.f.). *Revista de la Facultad de Derecho de México*. Obtenido de Universidad Nacional Autónoma de México: <http://revistas.unam.mx/index.php/rfdm/article/view/30366/28207>

PRO ECUADOR. Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (2013). Descripción de productos y elaborados del sector. *Análisis del Sector Automotriz*. Recuperado el 15 de Abril de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>

Recordmotor S.A. (s.f.). *Recordmotor*. Obtenido de www.recordmotor.ec

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha. (2012). Módulo de Educación Vial 2012. Obtenido de <http://www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/EducacionVial.pdf>

SRI. (2015). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/135>



ANEXOS



ANEXO 1

Tabla de porcentajes del ICE

GRUPO I	TARIFA AD-VALOREM
Productos del tabaco y sucedáneos del tabaco (abarcando los productos preparados totalmente o en parte utilizando como materia prima hojas de tabaco y destinados a ser fumados, chupados, inhalados, mascarados o utilizados como rapé).	150.00%
Bebidas gaseosas	10.00%
Perfumes y aguas de tocador	20.00%
Videojuegos	35.00%
Armas de fuego, armas deportivas y municiones excepto aquellas adquiridas por la fuerza pública	300.00%
Focos incandescentes excepto aquellos utilizados como insumos Automotrices. Cocinas, cocinetas, calefones y sistemas de calentamiento de agua, de uso doméstico, que funcionen total o parcialmente mediante la combustión de gas.	100.00%
GRUPO II	TARIFA AD-VALOREM
1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5.00%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5.00%



Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10.00%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15.00%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20.00%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25.00%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30.00%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35.00%
2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	2.00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8.00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14.00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20.00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26.00%



Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32.00%	
3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo:	15.00%	
GRUPO III	TARIFA AD-VALOREM	
Servicios de televisión pagada	15.00%	
Servicios de casinos, salas de juego (bingo - mecánicos) y otros juegos de azar	35.00%	
GRUPO IV	TARIFA AD-VALOREM	
Las cuotas, membresías, afiliaciones, acciones y similares que cobren a sus miembros y usuarios los Clubes Sociales, para prestar sus servicios, cuyo monto en su conjunto supere los US \$ 1.500 anuales	35.00%	
GRUPO V	TARIFA ESPECÍFICA	TARIFA AD-VALOREM
Cigarrillos	0.1310 USD por unidad	N/A
Bebidas alcohólicas, incluida la cerveza	6.20 USD por litro de alcohol puro	75.00%

Fuente: Servicio de Rentas Internas/ Información sobre Impuestos



ANEXO 2

Ventas en unidades por marcas 2007 – 2014

MARCA	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AGRALE	24	2	0	0	0	0	0	0
ALFA ROMEO	1	7	2	7	0	0	0	0
AUDI	129	61	91	111	131	150	150	191
BAW	0	15	11	10	49	40	36	4
BEIBEN	0	0	0	0	0	0	0	52
BMW	178	65	75	203	212	152	149	150
BYD	72	149	0	138	77	140	31	299
CAMC	0	0	0	0	0	0	0	12
CHANGAN	38	18	17	13	0	0	0	0
CHANGHE	186	229	248	317	272	155	117	58
CHERY	30	301	115	490	1515	1854	1134	1117
CHEVROLET	36,174	47,519	40,185	53,429	59,189	54,947	50,195	53,574
CITROËN	277	233	132	115	137	178	184	453
DACIA	0	0	0	0	0	0	0	3
DAEWOO TRACKS	0	0	0	0	0	0	0	39
DAF	0	0	0	0	0	0	0	7
DAIHATSU	978	619	327	37	26	25	31	23
DESK	0	0	0	0	0	0	0	765
DODGE	10	14	27	26	49	68	164	70
DONGFENG	96	100	66	96	163	90	140	303
FAW	67	72	14	3	0	0	0	49
FIAT	331	377	89	98	68	169	508	278
FORD	3,554	2,452	2,245	4,080	4,385	4,254	4,086	4,164
FORLAND	0	0	0	0	0	0	0	3
FOTON	97	40	44	29	20	21	48	128
FREIGHTLINER	41	233	179	219	249	276	341	272



UNIVERSIDAD DE CUENCA

FUDI	41	34	11	1	8	0	0	0
GAZ	20	3	1	0	0	0	0	0
GEELY	17	9	4	103	56	4	3	1
GMC	0	0	0	0	0	0	0	1
GOLDEN DRAGON	0	0	0	0	65	52	41	2
GREAT WALL	8	36	19	679	2,071	2,090	1,688	2,160
HIGER	0	0	0	0	0	0	0	4
HAFEI	61	49	0	0	0	0	0	0
HINO	3,519	4,693	3,279	3,831	4,133	3,625	3,735	4,578
HONDA	651	486	324	198	214	216	171	147
HYUNDAI	9,951	13,167	11,814	17,241	14,879	12,296	9,629	10,623
INTERNATIONAL	174	219	162	168	234	263	161	186
IVECO	114	134	6	1	11	25	45	27
JAC	94	303	217	406	924	1,086	1,175	1,314
JEEP	120	65	74	71	155	237	409	443
JINBEI	150	133	84	98	33	0	0	0
JMC	63	205	156	42	107	122	241	106
KENWORTH	62	137	265	271	353	480	492	472
KIA	2,867	4,149	5,432	10,908	11,965	10,144	12,300	12,038
KING LONG	55	24	12	5	0	0	0	0
LADA	850	120	69	9	0	0	0	0
LAND ROVER	68	38	17	17	18	34	27	34
LEXUS	0	0	0	498	71	3	9	5
LIFAN	0	17	35	189	288	300	73	25
MACK	161	391	377	171	199	389	227	100
MAHINDRA	0	0	0	0	73	305	168	68
MAN	31	32	58	83	43	39	28	5
MAZDA	8,918	10,437	7,692	8,589	8,012	5,120	6,402	6,916
MERCEDES BENZ	262	379	227	451	446	327	44	335
MINI	0	0	0	0	0	0	0	5

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

MITSUBISHI	2,925	1,876	1,284	1,034	983	371	454	419
MITSUBISHI FUSO	0	0	0	0	0	0	0	239
MUDAN	6	3	0	0	0	0	0	0
NISSAN	3,276	4,543	4,930	9,407	10,080	7,051	6,576	6,019
NISSAN DIESEL	221	308	284	151	97	0	0	0
OTROS	0	0	0	0	170	264	440	0
PEUGEOT	1,111	812	418	238	349	241	162	184
PORSCHE	54	13	8	61	113	29	41	43
QMC	645	446	253	234	164	194	93	26
RENAULT	2,150	2,722	1,802	5,005	5,441	2,685	2,533	2,587
RENAULT TRUCKS	13	2	0	0	0	22	91	0
SAIC WULING	162	616	193	48	0	0	0	0
SCANIA	47	35	31	11	37	119	27	19
SHACMAN	0	0	0	0	0	0	0	4
SINOTRUCK	0	0	0	0	0	0	0	10
SSANGYONG	337	238	109	31	0	0	0	0
SKODA	851	878	776	745	647	551	525	261
TATA	14	4	0	0	5	0	0	31
TOYOTA	7,848	10,360	6,372	8,722	6,730	6,840	6,425	6,476
UD TRUCKS	0	0	0	0	0	0	0	86
VOLKSWAGEN	1,315	1,310	1,739	2,603	3,590	2,969	1,846	1,942
VOLVO	61	38	20	25	104	32	25	35
WESTERN STAR	0	6	5	7	14	8	30	18
YUTONG	0	0	0	0	54	49	36	48
ZX	71	186	153	157	193	141	45	1
ZOTYE	131	522	185	242	222	204	81	3
TOTAL	91,778	112,684	92,764	132,172	139,893	121,446	113,812	120,060

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador



UNIVERSIDAD DE CUENCA

ANEXO 3

Factura Comercial o Invoice

UNIVERSIDAD DE CUENCA.COM | TAX ID: 953391678

COMMERCIAL INVOICE

ORDER NO: 1551149 DATE: May 29, 2015
 INVOICE NO: 1545901
 PO CUSTOMER QR2014 UNCF

SOLD TO LUPID CELL EQUADOR QALTA AVE PULCABAMBA 1-133 Y MINILIE J CALLE CUENCA EQUADOR, EC	Bill of Lading # 00850816003928152
Place of Invoice: USA Place of Delivery: Ecuador Final Destination: Ecuador Date Shipped: May 29, 2015 Transportation By: AIR INTERNATIONAL	Country of Origin: China Incoterms: FOB Payment Terms: Advance Pay Freight Terms: Collect
Description of Goods: DINNERWARE KITCHENWARE FLATWARE	Number and Kind of Packages: 30 Export Cartons
	Gross Weight Kgs: 30.42 Net Weight Kgs: 29.51 Volume CBM: 2.95

Item No	UPC	Description	No. of Cases	Qty per Case	Qty Shipped	Unit Price US\$	Extended US\$
91403 15	085081145540	GH STYLE DELUXE 15PC DW SET - RED WHITE STONEWARE - W/ GBX	11	2 SET	22 SET	\$16.90	\$369.20
91774 15	085081149558	GH CHELSEA CAFE 16PC SQ DW SET - WHITE FINE CERAMIC - W/ GBX	14	2 SET	28 SET	\$13.00	\$364.00
91049 15	085081152600	IMP DUT ELUXE 15PC DW SET - CHARTREUSE DECORATED FINE CERAMIC - W/	9	2 SET	18 SET	\$28.17	\$507.06
98209 15	085081213007	DL EVITA 15PC DW SET - MAGENTA/TEAL DURASTONE - W/ GBX	10	2 SET	20 SET	\$26.15	\$523.00
			44		88		
TOTAL AMOUNT							\$1763.26

\$ 1763,26

SAY TOTAL "UNITED STATES DOLLARS ONE THOUSANT THREE HUNDRED NINETY FIVE AND 26/100 ONLY"

TOTAL SHIPPED: 36 Sets, 144 Cases, MATERIALS: NONE

Fernando Lozano
 AUTHORIZED SIGNATURE
 QIBON MEXICO INC.

FLORES QUEZADA SAMANTHA
 ULLOA GONZÁLEZ MAYRA

ANEXO 4

Medidas de seguridad para los asientos de vehículos, RTE INEN 034

Asiento Individual		
Asiento Abatible		
Asiento Plegable		
Banca		

Fuente: Servicio Ecuatoriano de Normalización



ANEXO 5

Resolución 65 COMEX



RESOLUCION No. 65

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...)"; y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;



Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el Distrito Metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que mediante Resolución N° 18 del Comité de Comercio Exterior publicada en el Registro Oficial No. 525 de 1 de septiembre de 2011, modificada mediante Resolución N° 30 publicada en el Registro Oficial N° 567 de 31 de octubre de 2011, se modificó el Arancel Nacional aplicando un arancel escalonado a la importación de CKDs de vehículos, basado en la incorporación de contenido nacional;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas referidas a la importación de CKDs de vehículos;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece un restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703231080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8703249080, 8703241080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de las mercancías señaladas en el párrafo anterior, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta; incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.



La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

Artículo 2.- Los cupos utilizados por unidades de CKD que se importen para luego ser exportados, deberán ser reasignados al cupo de importación de cada ensambladora.

El MIPRO y SENA E deberán monitorear esta medida de manera conjunta, de tal forma que el MIPRO establezca mensualmente los cupos a reasignarse por las exportaciones de cada ensambladora.

Artículo 3.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 4.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

Artículo 5.- Los cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 6.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales, que requieran la importación de CKD de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis, se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican al ensamblaje de vehículos.

Artículo 7.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador, a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

Artículo 8.- Se reforma la Resolución N° 17, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080 y 8703231080.

Artículo 9.- Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos, la regla general que se aplicará será la siguiente:

Los CKD referidos pagarán el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir, en la medida en que el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor, de acuerdo a las tablas descritas en el Anexo II de esta Resolución.

No obstante lo determinado en el párrafo anterior, todas las importaciones de CKD deberán pagar un arancel mínimo, independientemente del porcentaje del producto ecuatoriano incorporado.

Artículo 10.- En el plazo de 15 días, contados a partir de la publicación de esta resolución en el Registro Oficial, el COMEX aprobará la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, que será elaborada por el Ministerio de Industrias y Productividad. Esta metodología deberá ser concordante con la política nacional de ensamblaje.

La metodología deberá contener un mecanismo de monitoreo que implique el aumento de la tarifa arancelaria, siempre que el ensamblador no incremente el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado en un período determinado.



Artículo 11.- Se dispone al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración renegociar el Convenio de Complementación en el Sector Automotor, suscrito en el marco de la Comunidad Andina, bajo las directrices técnicas que deberá aprobar el COMEX para el efecto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Se derogan las Resoluciones Nros. 18 y 30 del COMEX, publicadas en los Registros Oficiales Nros. 525 y 567 de 1 de septiembre de 2011 y de 31 de octubre de 2011, respectivamente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, todas las importaciones de CKD descritas en esta Resolución deberán pagar el arancel mínimo aplicado, que se detalla en cada tabla del Anexo I.

SEGUNDA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de la licencia otorgada.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedarán sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

TERCERA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012 y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.


Econ. Santiago León Abad
PRESIDENTE


Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO



ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
0190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	8703210080	402.561,00	361
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	14.194.766,34	2.700
1790023931001	AYMESA S.A.	8703239080	30.964.045,96	3.852
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703229080	48.609.035,89	10.914
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703231080	32.310.536,10	3.229
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703239080	164.212.515,92	21.001
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211080	61.885.438,88	9.062
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704311080	25.988.041,55	5.846
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704211080	18.130.497,11	3.240
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704311080	51.131.312,36	15.392
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703210080	338.323,50	510



ANEXO II

SUBPARTIDAS 8703239080, 8703231080, 8703249080, 8703241080		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35,00%	
5	17,50%	
6	16,63%	
7	15,75%	
8	14,88%	
9	14,00%	
10	13,13%	
11	12,25%	
12	11,38%	
13	10,50%	
14	9,63%	
15	8,75%	
16	7,88%	
17	7,00%	
18	6,13%	
19	5,25%	
20	4,38%	Arancel mínimo a pagar



SUBPARTIDAS 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080.		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	40%	
5	20%	
6	19%	
7	18%	
8	17%	
9	16%	
10	15%	
11	14%	
12	13%	
13	12%	
14	11%	
15	10%	
16	9%	
17	8%	
18	7%	
19	6%	
20	5%	Arancel mínimo a pagar



ANEXO 6

Resolución 66 COMEX



RESOLUCION No. 66

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción



Comité de Comercio Exterior

de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que demuestra que solo en el transcurso de los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas subpartidas en el año anterior;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos automotores;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su periodo de vigencia.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 3.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.



Artículo 4.- Los cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 5.- Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

Artículo 7.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

Artículo 8.- Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

Artículo 9.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

SEGUNDA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

Econ. Santiago León Abad
PRESIDENTE

Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO



ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
8704311090	1,137,223.36	167		
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17



Comité de Comercio Exterior

1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A.	8704311090	807,258.49	186
		8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
1791938046001	CORPORACION CARRERA S.A.	8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
		8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
8704211090	11,169,524.10	674		
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321



1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8704211090	191,911.30	20
		8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
1791998472001	MOSUMI S.A.	8704311090	373,450.00	116
		8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
		8703229090	29,982,016.40	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703331090	30,958.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703339090	191,165.80	9
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8704211090	256,137.00	31
		8704211090	13,444.20	1
		8703900091	406,247.92	6
		8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
		8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11



1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

ANEXO 7

Resolución 101 COMEX



RESOLUCION No. 101

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, las políticas: económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del Estado Central;

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPECI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que en uso de sus facultades, el Comité de Comercio Exterior expidió la Resolución N° 66 publicada en el Suplemento del Registro Oficial N° 725 de 15 de junio de 2012, relacionada con una restricción cuantitativa anual para la importación de vehículos;

Que el Comité de Comercio Exterior (COMEX), en sesión llevada a cabo el 07 de enero de 2013, conoció y aprobó el Informe Técnico N° 87-A referente a las licencias otorgadas y las cuotas asignadas para el 2013, establecidas mediante Resolución COMEX N° 66;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Derogar el artículo 7 de la Resolución N° 77 del COMEX. De esta manera, se ratifican las cuotas asignadas en la Resolución N° 66 del COMEX, para ser aplicadas anualmente mientras esté vigente la restricción cuantitativa de importación de vehículos, de conformidad con el Anexo I de la presente Resolución.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente Resolución, el 1 de enero de cada año, durante el periodo de vigencia de la referida restricción.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 07 de enero de 2013 y entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



Econ. Santiago León
PRESIDENTE



Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO



UNIVERSIDAD DE CUENCA

RUC	CONSIGNATARIO	CUOTA ANUAL 2013		OBSERVACIONES
		FOB	UNIDADES	
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	92.785.765	10.193	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	82.731.459	10.766	RESOLUCION 66
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59.608.242	2.995	RESOLUCION 66
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	60.724.113	5.254	RESOLUCION 66
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	63.496.724	6.511	RESOLUCION 66
1791739205001	AEKIA S.A.	33.350.412	4.373	RESOLUCION 66
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	17.224.031	913	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	6.833.997	753	RESOLUCION 66
0190347370001	FISUM S.A.	18.126.681	1.626	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1790009459001	CASABACA S.A.	16.845.924	513	RESOL. 66 - RESOL. 77 - OFICIO MCFEC-DIS-2012-1907-D
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	11.232.943	322	RESOLUCION 66
0992141913001	FOYOCOSTA S.A.	9.723.902	301	RESOLUCION 66
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	495.906	29	RESOLUCION 66
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	17.504.599	1.240	RESOLUCION 66
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	10.724.962	163	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1791998472001	MOSUMI S.A.	8.323.213	458	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1.473.350	63	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	2.470.258	125	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	880.950	239	RESOLUCION 66
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	6.001.876	116	RESOLUCION 66
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1.171.190	95	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1.264.373	74	RESOLUCION 66
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	988.049	22	RESOLUCION 66
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	2.518.683	438	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1792008077001	STARMOTORS S.A.	5.527.175	79	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
0992284668001	GOTELLI S.A.	794.055	17	RESOLUCION 66
1790010309001	TEJAMA COMERCIAL SA	464.330	24	RESOLUCION 66
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	241.808	50	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	3.043.995	715	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483.389	8	RESOLUCION 66
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	353.479	10	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1.764.672	106	RESOLUCION 66
0190007510001	ALMACENES JUAN ELIURI CIA. LTDA.	359.051	80	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF

FLORES QUEZADA SAMANTHA
 ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	1.187.470	100	RESOLUCION 66
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	205.365	4	RESOLUCION 66
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	198.030	22	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13.444	1	RESOLUCION 66
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	406.248	6	RESOLUCION 66
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	419.654	8	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1585-O
1791705424001	AUTEC S.A.	609.290	18	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1680-O
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA S.A.	1.986.880	47	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1565-O
1791977971001	AUTOBRIT S.A.	392.653	9	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1566-O
0992356642001	ECONOCORP S.A.	966.682	22	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1617-O
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	2.004.239	34	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1567-O
1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	718.452	142	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1628-O
0992576030001	CELIMFOR S.A.	384.750	12	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1616-O
1790173984001	ITAL-LIANTA CIA. LTDA.	740.953	17	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1649-O
1792030064001	KAWA MOTORS S.A.	54.074	9	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1568-O
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT	2.484.610	56	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1650-O
1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA	188.012	25	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1648-O

FLORES QUEZADA SAMANTHA
ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



ANEXO 8

Resolución 49 COMEX



REPUBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 049-2014

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Artículo 395 numeral 1 y primer inciso del Artículo 396 establecen respectivamente lo siguiente: "el Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "el Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas";

Que, de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento son competencias exclusivas del Estado central;

Que, la letra b) del Artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la Organización Mundial del Comercio consagra como excepciones generales que a reserva de que no se apliquen las medidas que se enumeran en dicho artículo en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición de dicho Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales;

Que, la letra d) del segundo inciso del Artículo 73 de la Decisión 563 del Acuerdo de Cartagena, misma que contiene la Codificación del referido acuerdo establece que se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario, mediante la cual un País Miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidas en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales;

Que, la letra d) del Artículo 50 del Tratado de Montevideo incorporado en nuestro ordenamiento jurídico a través de Decreto Ejecutivo No. 732, publicado en el Registro Oficial No. 207 del 23 de marzo de 1982, estipula que ninguna disposición de dicho tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de

REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales, y los vegetales;

Que, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que, la letra l) del Artículo 72 del código antes referido consagra como una de las competencias del COMEX aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran;

Que, el COMEX a través de la Resolución No. 65, adoptada el 11 de junio de 2012, y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 730 del 22 de junio de 2014, aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas 8703210080, 8703229080, 8703239080, 8703229080, 703231080, 8703239080, 8704211080, 8704311080, 8704211080, 8704311080, y 8703210080, hasta el 31 de diciembre de 2014;

Que, con la Resolución No. 66 del COMEX fechada 11 de julio de 2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 725 del 15 de junio de 2014, se estableció una restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos clasificados en las subpartidas que se detallan en la aludida resolución, y en los términos de su anexo;

Que, en sesión del Pleno del COMEX efectuada el 21 de marzo de 2014, se adoptó la Resolución 011-2014, a través de la cual se estableció una restricción cuantitativa para las importaciones que realice la empresa CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA.;

Que, de acuerdo a la Resolución del COMEX No. 042-2014, fechada 29 de noviembre de 2014, se resolvió que no se introducirán nuevos derechos arancelarios, cargas que tengan efecto equivalente, nuevas restricciones cuantitativas o medidas que tengan ese efecto para las importaciones originarias de la Unión Europea, así como incrementos de los niveles de los derechos arancelarios o cargas existentes;

Que, en sesión del Pleno del COMEX del 29 de noviembre de 2014 se analizó el tema de las restricciones cuantitativas anuales a la importación de CKDs de vehículos y de vehículos, de acuerdo a las subpartidas contempladas en las aludidas resoluciones, habiendo acordado que el tema debería ser tratado para su definición final en la última sesión del Pleno del COMEX del año;

Que, en la sesión del Pleno del COMEX efectuada el 29 de diciembre 2014, trató la temática referida en el párrafo que precede, habiendo acordado por consenso la prórroga de las restricciones cuantitativas anuales establecidas en las Resoluciones del COMEX Nos. 065 y 066, ambas del 11 de junio de 2014;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

Que, en la sesión referida en el considerando que precede se determinó la necesidad de prorrogar la medida de restricción cuantitativa de importación tanto de CKDs de vehículos, así como de vehículos por el plazo de un año a partir de su caducidad, esto es hasta el 31 de diciembre de 2015;

Que, en la actualidad la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción de los precios del petróleo a nivel internacional, particular que impacta negativamente en la situación externa del país;

En ejercicio de las facultades conferidas en el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución Nro. 001-2014, de 14 de enero de 2014, en concordancia con las demás normas aplicables:

RESUELVE:

Artículo 1.- Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015, la vigencia de las Resoluciones del COMEX Nos. 65 y 66 del año 2012, y 011-2014, así como de sus respectivas reformas, de conformidad con los Anexos 1 y 2 de la presente Resolución.

Artículo 2.- Conceder un cupo para la importación de vehículos eléctricos de hasta 1000 unidades o 25 millones FOB, lo que suceda primero.

DISPOSICIÓN FINAL

La Secretaría Técnica del COMEX remitirá esta resolución al Registro Oficial para su publicación.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 29 de diciembre de 2014 y entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Francisco Rivadeneira
PRESIDENTE

Victor Murillo
SECRETARIO

ANEXO 1

RUC	Importador	FOB	Unidades
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A AYASA	54.852.161,94	5.167
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	47.916.078,05	5.113
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	35.187.797,30	2.551
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	33.104.408,77	1.807
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	31.509.842,54	3.587
1791739205001	AEKIA S.A.	19.437.777,80	2.195
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	10.791.588,13	711
0190347370001	FISUM S.A.	10.626.184,09	784
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	9.700.291,20	530
1790009459001	CASABACA S.A.	5.859.854,43	303
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	5.682.435,38	155
1791998472001	MOSUMI S.A.	4.474.659,01	233
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	3.948.635,71	434
0190003701001	IMPORTADORA TOMEBA MBA	3.552.102,09	187
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	3.244.454,09	172
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	2.768.375,54	89
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	2.155.357,74	403
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	1.715.907,19	415
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1.463.754,30	52
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	1.425.063,48	56
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1.154.781,24	65
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1.113.261,00	84
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1.047.574,32	70
1792421772001	AUTOLIDER ECUADOR S.A.	937.039,32	23
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	779.490,00	17
1791705424001	AUTEC S.A.	594.189,00	17
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA	562.863,82	27
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	504.160,36	17
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	498.734,60	47
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT S.A	452.110,00	14

RUC	Importador	FOB	Unidades
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	428.504,00	114
1791977971001	AUTOBRIT S.A.	347.131,00	6
1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	320.489,44	45
0992284668001	GOTELLI S.A.	311.189,14	10
1790173984001	ITAL-LLANTA CIA. LTDA.	307.126,84	7
1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA.	214.317,35	19
0190007510001	ALMACENES JUAN ELIURI CIA. LTDA.	210.489,82	45
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	175.740,00	6
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	164.538,40	14
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEI	120.597,66	4
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	106.347,35	3
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	74.019,89	17
0992576030001	CELIMPOR S.A.	27.129,50	1
0992356642001	ECONOCORP S.A.	11.730,50	1



ANEXO 9

Resolución 003 COMEX

ANEXO 1			
RUC	Importador	FOB	Unidades
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	54.852.161,94	5.167
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEDHYUNDAI S.A.	47.916.078,05	5.113
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	35.187.797,80	3.551
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	33.104.408,77	1.807
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	31.509.842,54	3.587
1791730205001	AEKIA S.A.	19.437.777,80	2.195
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	10.791.588,13	711
0190347370001	FISUM S.A.	10.626.184,09	784
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	9.700.291,20	530
1790009459001	CASABACA S.A.	5.859.854,43	303
1790960741001	ALVAREZ BARBA S.A.	5.682.435,38	155
1791998472001	MOSUMI S.A.	4.474.699,01	233
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	3.948.635,71	434
0190003701001	IMPORTADORA TOMIRAMBA	3.552.102,09	187
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	3.244.454,09	172
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A.	2.708.373,54	89
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	2.155.357,74	403
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	1.715.907,19	415
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1.463.754,30	52
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	1.423.063,48	56
1790276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1.154.781,24	65
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1.113.261,00	84
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1.047.574,32	70
1792421772001	AUTOUIDER ECUADOR S.A.	907.099,32	29
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	779.490,00	17
1791705424001	AUTEC S.A.	594.189,00	17
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA	562.863,82	27
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	504.160,96	17
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	498.734,60	47
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT S.A.	452.110,00	14



UNIVERSIDAD DE CUENCA

RUC	Importador	FOB	Unidades
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	428.504,00	114
1791977971001	AUTOBRIT S.A.	347.131,00	6
189172326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	320.489,44	45
0992284668001	GOTELLI S.A.	311.189,14	10
1790173984001	ITAL-LLANTA CIA. LTDA.	307.126,84	7
1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA.	214.317,35	19
0190007510001	ALMACENES JUAN ELIURI CIA. LTDA.	210.489,82	45
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	175.740,00	6
1790010309001	TEQJAMA COMERCIAL SA	164.538,40	14
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEI	120.597,66	4
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	106.347,35	3
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	74.019,89	17
0992576090001	CELIMPOR S.A.	27.129,50	1
0992356642001	ECONOCORP S.A.	11.730,50	1

9



ANEXO 10

Resolución No. 604 COMEXI



CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

E C U O M E X I O R

RESOLUCIÓN No. 604

EL CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

Considerando:

Que de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador y el artículo 110 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las políticas económicas, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del gobierno central;

Que el artículo 305 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que: "La creación de aranceles y fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva";

Que mediante Decreto Ejecutivo N° 592, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 191 de 15 de octubre de 2007, en su Anexo I, se puso en vigencia el Arancel Nacional de Importaciones en el Ecuador, que incorporó la Nomenclatura Arancelaria Andina (NANDINA) establecida mediante Decisión 653 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN). Posteriormente, el Arancel Nacional de Importaciones fue actualizado con Decreto Ejecutivo 1243, publicado en el Registro Oficial No. 403 del 14 de agosto de 2008, incorporando las disposiciones de la Decisión 675 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN);

Que el Arancel Nacional de Importaciones constituye un instrumento de política comercial para promover el desarrollo de las actividades productivas del país, de conformidad con el programa económico del Gobierno Nacional;

Que mediante Decisión 717 de la Comisión de la Comunidad Andina, aprobó la Política Arancelaria de la Comunidad Andina, extendiendo hasta el 31 de diciembre de 2011 los plazos previstos en los artículos 1, 2 y 3 de la Decisión 695, que permite a los Países Miembros mantener un grado de flexibilidad en la aplicación de los niveles arancelarios del Arancel Externo Común, en tanto se establezca una Política Arancelaria de la Comunidad Andina;

Que de acuerdo al artículo 15 de la Ley Orgánica de Aduanas, con sujeción a los convenios internacionales y cuando las necesidades del país lo requieran, es facultad del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) emitir dictamen favorable para establecer, reformar o suprimir los aranceles de aduana, tanto en su nomenclatura como en sus tarifas;

Que mediante Resolución No. 370, publicada en el Registro Oficial No.67 de 19 de Abril de 2007, el COMEXI actualizó la Nómina de Productos Sujatos a Controles Previos a la importación, que consta en el ANEXO 1, nómina que posteriormente fue reformada con Resoluciones 372,379,381, 383, 388, 391,401, 486, 491, 493,496, 520, 528 y 532 emitidas por el COMEXI, entre otras;

Que el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, en sesión celebrada el 15 de diciembre de 2010, conoció y aprobó el Informe técnico del MCPEC, mediante el cual recomienda incrementar

1



CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

E C U C O M E X I O R

el arancel de vehículos normales (no híbridos) y camionetas en 5%, así como de crear un Registro de Importadores para la importación de vehículos normales, híbridos, y camionetas; y,

En ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 11 de la Ley de Comercio Exterior e Inversiones,

RESUELVE

ARTÍCULO 1.- Emitir dictamen favorable para reformar el Anexo I del Arancel Nacional de Importaciones del Ecuador expedido mediante Decreto Ejecutivo 592 publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 191 de 15 de octubre de 2007, modificando las tarifas arancelarias de las subpartidas, en los siguientes términos:

NANDINA 675	DESCRIPCION DE LA MERCANCIA	ADV. %	OBSERVACIONES
8703210090	--- Los demás	40%	
8703221090	---- Los demás	40%	
8703229090	---- Los demás	40%	
8703231090	---- Los demás	40%	Solo para vehículos hasta 1900 cc. A los vehículos de más de 1900 cc. Aplicará 35% de arancel
8703239090	---- Los demás	40%	Solo para vehículos hasta 1900 cc. A los vehículos de más de 1900 cc. Aplicará 35% de arancel
8703311090	---- Los demás	40%	
8703319090	---- Los demás	40%	
8703321090	---- Los demás	40%	
8703329090	---- Los demás	40%	
8704211090	---- Los demás	40%	
8704311090	---- Los demás	40%	

ARTÍCULO 2.- Crear un Registro de Importadores para el sector automotor que será implementado por el Ministerio de Industrias y Productividad, para lo cual expedirá el Acuerdo Ministerial correspondiente

ARTÍCULO 3.- Toda importación de vehículos automotores, deberán ser realizadas exclusivamente por los importadores debidamente registrados.

El MIPRO evaluará las importaciones durante el año 2011 considerando la información que cada importador haya proporcionado en el mencionado registro.

ARTÍCULO 4.- Reformar el Anexo I de la Resolución 450 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 492 de 19 de diciembre de 2008, que contiene la "Nómina de Productos Sujetos a Controles Previos a la importación", en los siguientes términos:






CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

E C U A M E X I O R

D675	Descripción D675	Institución	Documento de control previo
8703210090	--- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703221090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703229090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703231090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703239090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703241090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703249090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703311090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703319090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703321090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703329090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703331090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703339090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8703900091	--- Vehículos híbridos	MIPRO	Registro de importador
8703900099	--- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8704211090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8704311090	---- Los demás	MIPRO	Registro de importador
8704900091	--- Vehículos híbridos	MIPRO	Registro de importador

Esta Resolución fue adoptada por el Pleno Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI), en sesión llevada a cabo el 15 de diciembre de 2010 y lo dispuesto en el artículo 1 de la presente resolución aplicará una vez que se expida y publique el respectivo Decreto Ejecutivo.


Eco. Nathalie Cely
PRESIDENTA


Ing. Andrés Quiroz
SECRETARIO AD-HOC





ANEXO 11

Ventas Wolkswagen por Modelo 2008 - 2011

VENTAS VW POR MODELO – 2011 RECORDMOTOR

	2007	2008	2009	2010	2011	Variación 2011 VS 2010
Gol	152	61	128	133	280	36%
Jetta	30	118	98	32	140	63%
Crossfox	23	24	19	13	2	-
Fox	12	2	*	*	*	*
Space						
Fox	8	3	*	*	*	*
Parati	15	7	*	*	*	*
Polo	6	10	4	*	*	*
Passat	4	1	-			*
Amarok				97	140	19%
Golf	7	2	1	2	0	-
Touareg	1	1	1	0	2	100%
Tiguan		5	12	8	6	-14%
Saveiro	22	8	7	13	8	-24%
Bora	17	9	2	5	0	-
New						
Beetle	-	7	4	1	3	50%
TOTAL	297	258	276	303	581	31%



ANEXO 12

Estados Financieros del año 2014 de Recordmotor S.A.

FORMULARIO 101 DECLARACIÓN DEL IMPUESTO A LA RENTA Y PRESENTACIÓN DE BALANZES FORMULARIO UNICO SOCIEDADES Y ESTABLECIMIENTOS PERMANENTES									
100 IDENTIFICACIÓN DE LA DECLARACIÓN									
102 AÑO	2014	103 RAZÓN SOCIAL: POSICIONES EL CUORON SOBRE EL CASILLERO PARA OBTENER AYUDA SOBRE SU LLENADO			104	105 N° DE FORMULARIO QUE SUSTITUYE		0	0
200 IDENTIFICACIÓN DEL SUJETO PASIVO									
201 RUC	17601745001	202	RAZÓN O DENOMINACIÓN SOCIAL		RECORDMOTOR SA	203	EXPEDIENTE		1760

OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS LOCALES Y/O DEL EXTERIOR									
CON PARTES RELACIONADAS LOCALES	OPERACIONES DE ACTIVO	300	+	11641724.51	CON PARTES RELACIONADAS EN PARAJOS FISCALES Y REGIMENES FISCALES PREFERENTES	OPERACIONES DE ACTIVO	307	+	0.00
	OPERACIONES DE PASIVO	304	-	780000.00		OPERACIONES DE PASIVO	308	-	4220186.00
	OPERACIONES DE INGRESO	306	-	101860.39		OPERACIONES DE INGRESO	309	-	0.00
	OPERACIONES DE EGRESO	308	-	83676.40		OPERACIONES DE EGRESO	310	-	132182.41
TOTAL OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS									
SUSJETO PASIVO EVENTO DE APLICACIÓN DEL RÉGIMEN DE PRECIOS DE TRANSFERENCIA									
TOTAL									
OPERACIONES DE ACTIVO									
OPERACIONES DE PASIVO									
OPERACIONES DE INGRESO									
OPERACIONES DE EGRESO									
TOTAL									

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA				ESTADO DE RESULTADOS									
ACTIVO				INGRESOS									
ACTIVOS CORRIENTES				TOTAL INGRESOS				VALOR EXENTO/A efectos de la Conciliación Tributaria					
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO				VENTAS NETAS LOCALES GRAVADAS CON TARIFA 12% DE IVA				8011	+	12621284.20	8012	0.00	
INVERSIONES CORRIENTES				VENTAS NETAS LOCALES GRAVADAS CON TARIFA 0% DE IVA O EXENTAS DE IVA				8021	+	66688.00	8022	0.00	
(1) PROVISIÓN POR DETERIORO DE INVERSIONES CORRIENTES				EXPORTACIONES NETAS				8031	-	0.00	8032	0.00	
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CORRIENTES	RELACIONADOS	LOCALES		INGRESOS OBTENIDOS BAJO LA MODALIDAD DE COMISIONES O SIMILARES				8041	+	0.00	8042	0.00	
		DEL EXTERIOR		INGRESOS POR AGRICULTORES, CERA Y SILVICULTURA DE ESPECIES FORESTALES				8051	+	0.00	8052	0.00	
NO RELACIONADOS	NO RELACIONADOS	LOCALES		RENTAS DE BIENES FINANCIEROS				8061	+	0.00	8062	0.00	
		DEL EXTERIOR		UTILIDAD EN VENTA DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO				8071	+	0.00	8072	0.00	
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CORRIENTES				RENTAS EXTERNAS PROCEDENTES DE DONACIONES Y APORTACIONES DE RECURSOS PUBLICOS				8081	+	46812.10	8082	80012.10	
(1) PROVISIÓN CUENTAS INCOBRABLES Y DETERIORO	NO RELACIONADOS	DEL EXTERIOR		DE OTRAS LOCALES				8101	+	0.00	8102	0.00	
		DEL EXTERIOR		DE OTROS DEL EXTERIOR				8111	-	0.00	8112	0.00	
CREDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (IVA)				OTROS INGRESOS PROVENIENTES DEL EXTERIOR				8121	+	0.00	8122	0.00	
CREDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (RENTA)				OTRAS RENTAS				8131	+	400612.70	8132	22101.44	
CREDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (IVA)				TOTAL INGRESOS				SUMAR DEL 8011 AL 8131	8099	+	23649587.14		
CREDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (RENTA)				VENTAS NETAS DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO (INFORMATIVO)				8001	0.00				
INVENTARIO DE MATERIA PRIMA				INGRESOS POR REEMBOLSO COMO INTERMEDIARIO (INFORMATIVO)				8002	0.00				
INVENTARIO DE PRODUCTOS EN PROCESO				COSTOS Y GASTOS									
INVENTARIO DE SUMINISTROS Y MATERIALES													
INVENTARIO DE PROD. TERM. Y MERCAD. EN ALMACÉN				COSTO				GASTO		VALOR NO DED. (A efectos de la "Renta")			
MERCADERIAS EN TRÁNSITO				INVENTARIO INICIAL DE BIENES NO PRODUCCION POR EL SUJETO PASIVO				7010	+				
OBRAS EN CURSO BAJO CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN (NIC 1)				COMPRAS NETAS LOCALES DE BIENES NO PRODUCCION POR EL SUJETO PASIVO				7011	+	11909602.00		7012	
INVENTARIO DE OBRAS EN CURSO (CONTR. NIC 2)				COMPRAS NETAS LOCALES PRODUCTO DE LA ACTIVIDAD DE COMERCIO				7021	+	0.00		7022	
INVENTARIO DE OBRAS TERMINADAS (NIC 2)				IMPORTE DE BIENES NO PRODUCCION POR EL SUJETO PASIVO				7031	+	5638466.22	7032	0.00	
INVENTARIO DE MATERIALES O BIENES PARA LA CONSTRUCCIÓN (NIC 2)				(1) INVENTARIO FINAL DE BIENES NO PRODUCCION POR EL SUJETO PASIVO				7041	-	-3362920.74			
INVENTARIO DE HERRAMIENTAS Y ACCESORIOS				INVENTARIO INICIAL DE MATERIA PRIMA				7051	+	0.00			
(1) PROVISIÓN DE INVENTARIOS POR VALOR NETO DE REALIZACIÓN Y OTRAS PERDIDAS EN INVENTARIO				COMPRAS NETAS LOCALES DE MATERIA PRIMA				7061	+	0.00		7062	
ACTIVOS FINANCIEROS POR ANTICIPADO				IMPORTE DE MATERIA PRIMA				7071	+	0.00		7072	
(1) PROVISIÓN POR DETERIORO DEL VALOR DEL ACTIVO CORRIENTE				(1) INVENTARIO FINAL DE MATERIA PRIMA				7081	-	0.00			
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA Y OPERACIONES DISCONTINUADAS				INVENTARIO INICIAL DE PRODUCTOS EN PROCESO				7091	+	0.00			
OTROS ACTIVOS CORRIENTES				(1) INVENTARIO FINAL DE PRODUCTOS EN PROCESO				7101	-	0.00			
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES				INVENTARIO INICIAL PRODUCTOS TERMINADOS				7111	+	0.00			
ACTIVOS NO CORRIENTES				(1) INVENTARIO FINAL DE PRODUCTOS TERMINADOS				7121	-	0.00			
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO, PROPIEDADES DE INVERSIÓN Y ACTIVOS BIOLÓGICOS				SUTILES, SALARIOS Y DEMAS REMUNERACIONES QUE CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS				7131	+	284463.30	7132	+	734352.47
TERRENOS				OTRAS REMUNERACIONES QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS				7141	+	76874.58	7142	+	196675.91
INMUEBLES (EXCEPTO TERRENOS)				APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL (EXCLUYE FONDO DE RESERVA)				7151	+	40836.22	7152	+	82381.62
CONSTRUCCIONES EN CURSO				HONORARIOS PROFESIONALES Y DE LAS HONORARIAS A EXTRANJEROS POR SERVICIOS OCASIONALES				7161	+	0.00	7162	+	109665.56
MUEBLES Y ENSERES				ARRANQUE Y REPARACIONES				7171	+	0.00	7172	+	0.00
MAQUINARIA, EQUIPO E INSTALACIONES				MANTENIMIENTO Y REPARACIONES				7181	+	0.00	7182	+	151668.66
BIENES AEREOVIAJES, BARCOSES Y SIMILARES				COMISIONES Y COMERCANTES				7191	+	0.00	7192	+	96020.60
EQUIPO DE COMPUTACION Y SOFTWARE				PROMOCION Y PUBLICIDAD				7201	+	0.00	7202	+	142331
VEHICULOS, EQUIPO DE TRANSPORTE Y CAMIONERÍA MÓVIL				SUMINISTROS, MATERIALES Y REPUESTOS				7211	+	0.00	7212	+	302067.56
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO				TRANSPORTE				7221	+	0.00	7222	+	60244.90
OTROS PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO				PROVISIONES PARA SITUACION PATRONAL				7231	+	0.00	7232	+	19029.89
(1) DEPRECIACION ACUMULADA PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO				PROVISIONES PARA				7241	+	0.00	7242	+	56399.54
(1) DETERIORO ACUMULADO DE PROPIEDADES				PARA				7251	+	0.00	7252	+	26196.10



UNIVERSIDAD DE CUENCA

PLAN Y EQUIPO					DESAHUCIO PARA CUENTAS INCOBRABLES					
ACTIVOS DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN	362	+	0.00				7262	+	227.26	7263
(-) AMORTIZACIÓN ACUMULADA DE ACTIVOS DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN	362	(-)	0.00		7271	+	0.00	7272	+	0.00
(-) DETERIORO ACUMULADO DE ACTIVOS DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN	364	(-)	0.00		7281	+	0.00	7282	+	0.00
PROPIEDADES DE INVERSIÓN	366	+	0.00				7291	+	1810.17	7292
(-) DEPRECIACIÓN ACUMULADA PROPIEDADES DE INVERSIÓN	366	(-)	0.00	ARRENDAMIENTO LOCAL	7301	+	0.00	7302	+	0.00
(-) DE TERRORO ACUMULADO DE PROPIEDADES DE INVERSIÓN	367	(-)	0.00	MERCANTIL DEL EXTERIOR	7311	+	0.00	7312	+	0.00
ACTIVOS BIOLÓGICOS	368	+	0.00				7321	+	0.00	7322
(-) DEPRECIACIÓN ACUMULADA ACTIVOS BIOLÓGICOS	368	(-)	0.00	COMISIONES DEL EXTERIOR	7321	+	0.00	7322	+	0.00
(-) DE TERRORO ACUMULADO DE ACTIVOS BIOLÓGICOS	370	(-)	0.00				7341	+	0.00	7342
TOTAL PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO, PROPIEDADES DE INVERSIÓN Y ACTIVOS BIOLÓGICOS	374	+	3634677.00	INTERESES BANCARIOS DEL EXTERIOR	7351	+	0.00	7352	+	0.00
ACTIVOS INTANGIBLES							7361	+	2876.10	7362
PLUSVALÍAS	387	+	0.00	INTERESES PAGADOS NO RELACIONADOS LOCAL	7371	+	0.00	7372	+	60479.11
MARCAS, PATENTES, DERECHOS DE LLAVE Y OTROS SIMILARES	382	+	0.00	A TERCEROS NO RELACIONADOS DEL EXTERIOR	7381	+	0.00	7382	+	0.00
ACTIVOS DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN	383	+	0.00				7391	+	0.00	7392
ACTIVOS INTANGIBLES	384	+	0.00	PÉRDIDA EN VENTA DE ACTIVOS NO RELACIONADOS	7401	+	0.00	7402	+	0.00
(-) AMORTIZACIÓN ACUMULADA DE ACTIVOS INTANGIBLES	385	(-)	0.00				7411	+	0.00	7412
(-) DE TERRORO ACUMULADO DE ACTIVOS INTANGIBLES	386	(-)	0.00	OTRAS PÉRDIDAS	7421	+	0.00	7422	+	55482.24
TOTAL ACTIVOS INTANGIBLES	384	+	0.00	MERMA	7431	+	0.00	7432	+	0.00
ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES							7441	+	34195.90	7442
INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS NO CORRIENTES	411	+	3005274.11	SEGUROS Y REASEGUROS (PRIMAS Y COMISIONES)	7441	+	0.00	7442	+	0.00
INVERSIONES EN NEGOCIOS CONJUNTOS	410	+	0.00	ACTIVOS PROPIETARIOS ASIGURADOS DESDE EL EXTERIOR POR PARTES RELACIONADAS	7451	+	0.00	7452	+	0.00
OTRAS	412	+	0.00	GASTOS DE GESTIÓN	7461	+	0.00	7462	+	17242.24
RELACIONADOS LOCALES	414	+	0.00	IMPUESTOS, CONTRIBUCIONES Y OTROS	7471	+	0.00	7472	+	3005274.11
DEL EXTERIOR	415	+	0.00	GASTOS DE VIAJE	7481	+	0.00	7482	+	35224.77
NO RELACIONADOS DEL EXTERIOR	417	+	0.00	OTROS QUE SE CARRAN AL CUBO DE GASTO DEPRECIACIÓN DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO (EXCLUYE ACTIVOS BIOLÓGICOS Y PROPIEDADES DE INVERSIÓN)	7491	+	0.00	7492	+	0.00
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR NO CORRIENTES							7501	+	0.00	7502
RELACIONADOS LOCALES	418	+	0.00	REPRÉCIACIÓN DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	7511	+	0.00	7512	+	122453.80
DEL EXTERIOR	419	+	0.00	REPRÉCIACIÓN DE ACTIVOS BIOLÓGICOS	7521	+	0.00	7522	+	0.00
NO RELACIONADOS DEL EXTERIOR	421	+	0.00	REPRÉCIACIÓN DE PROPIEDADES DE INVERSIÓN	7531	+	0.00	7532	+	0.00
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR NO CORRIENTES							7541	+	0.00	7542
RELACIONADOS LOCALES	422	+	0.00	AMORTIZACIÓN DE ACTIVOS DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN	7551	+	0.00	7552	+	0.00
DEL EXTERIOR	423	+	0.00	OTRAS AMORTIZACIONES	7561	+	0.00	7562	+	0.00
(-) PROVISIÓN CUENTAS INCOBRABLES Y DETERIORO	422	(-)	0.00	SERVICIOS PÚBLICOS	7571	+	0.00	7572	+	94321.90
(-) PROVISIÓN POR DETERIORO DE ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	423	(-)	0.00	PAGOS POR OTROS SERVICIOS	7581	+	0.00	7582	+	62321.90
OTROS ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	424	+	0.00	PAGOS POR OTROS BENEFICIOS	7591	+	0.00	7592	+	25996.51
TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	424	+	3704604.11	TOTAL COSTOS	7991	+	18788796.53			
OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	443	+	0.00							
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	378+388+424+443	+	8136281.24							
EFFECTO DE LA REVALUACIÓN DE ACTIVOS (Ganancia informativa para el cálculo del anticipo de impuestos a la renta)	448	+	0.00	TOTAL GASTOS	7992	+	3283358.80			
TOTAL DEL ACTIVO	448+466	+	1403153.14							
ACTIVO POR REINVERSIÓN DE UTILIDADES (INFORMATIVO)	436	+	0.00							
PASIVO										
PASIVOS CORRIENTES										
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR PROVEEDORES CORRIENTES										
RELACIONADOS LOCALES	511	+	187357.82	TOTAL COSTOS Y GASTOS (7991+7992)	7999	+	22072147.33			
DEL EXTERIOR	512	+	0.00	BASE DE INVENTARIO INFORMATIVO	7001	+	0.00			
NO RELACIONADOS LOCALES	513	+	125349.41	PAGO POR REEMBOLSO COMO REEMBOLSO INFORMATIVO	7002	+	0.00			
DEL EXTERIOR	514	+	50045.81	PAGO POR REEMBOLSO COMO INFORMATIVO	7003	+	0.00			
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS - CORRIENTES*	515	+	71522.93							
DEL EXTERIOR	516	+	0.00	CONCILIACIÓN TRIBUTARIA						
PRESTAMOS DE ACCIONISTAS O SOCIOS	517	+	0.00	UTILIDAD DEL EJERCICIO 8999-7999-0	801	+	1777449.81			
DEL EXTERIOR	518	+	0.00	PÉRDIDA DEL EJERCICIO 8999-7999-0	802	+	0.00			
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR CORRIENTES										
RELACIONADOS LOCALES	519	+	340372.79	BASE PARTICIPACIÓN A TRABAJADORES	807	+	0.00			
DEL EXTERIOR	520	+	0.00							
PASIVOS POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO (PORCIÓN CORRIENTE)	524	+	0.00							
IMPUESTO A LA RENTA POR PAGAR DEL EJERCICIO	525	+	96528.50							
PARTICIPACIÓN TRABAJADORES POR PAGAR DEL EJERCICIO	526	+	266617.47	(-) PARTICIPACIÓN A TRABAJADORES	803	(-)	266617.47			
OBLIGACIONES CON EL IESS	527	+	0.00	(-) DIVIDENDOS EXENTOS	804	(-)	450681.19			
OTROS PASIVOS POR BENEFICIOS A EMPLEADOS DIVIDENDOS POR PAGAR	528	+	0.00	(-) OTROS BENEFICIOS EXENTOS	805	(-)	32701.44			
OTROS PASIVOS POR BENEFICIOS A EMPLEADOS DIVIDENDOS POR PAGAR	529	+	0.00	(-) OTROS BENEFICIOS EXENTOS DE REVALUAS DEL CORPO	806	(-)	0.00			
RETRIBUCIÓN PATRONAL	530	+	0.00	(-) GASTOS NO DEDUCIBLES LOCALES	807	(-)	10396.31			
TRANSFERENCIAS A LA MATRIZ Y SOCORSALES (del exterior)	531	+	0.00	(-) GASTOS NO DEDUCIBLES DEL EXTERIOR	808	(-)	0.00			
DEBITO MUTUO	532	+	0.00	(-) GASTOS INCORRIDOS PARA GENERAR INGRESOS EXENTOS	809	(-)	0.00			
OBLIGACIONES ENTIDADES CORRIENTES	533	+	0.00	(-) PARTICIPACIÓN TRABAJADORES A TRIBUTAR A INGRESOS EXENTOS Fórmula (804*15%) + [(805+806+807)*15%]	910	(-)	72567.06			
ANTICIPOS DE CUENTAS	534	+	251745.81	(-) AMORTIZACIÓN PERDIDAS TRIBUTARIAS DE AÑOS ANTERIORES	911	(-)	0.00			
PROVISIONES	535	+	172497.71	(-) DEDUCCIONES POR LEYES ESPECIALES	912	(-)	0.00			
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	534	+	3082222.16	(-) DEDUCCIONES ESPECIALES DERIVADAS DEL CORPO	913	(-)	0.00			
PASIVOS NO CORRIENTES				(-) AJUSTE POR PRECIOS DE TRANSFERENCIA	914	+	0.00			
DEBITOS Y RELACIONADOS LOCALES	541	+	0.00	(-) DEDUCCIONES POR IMPUESTO DIFERIDO DE EMPLEADOS	915	(-)	0.00			

En la columna "Va" registre la porción declarada en las "gastos" considerables deducible para el impuesto a la Renta



UNIVERSIDAD DE CUENCA

DOCUMENTOS POR PAGAR		DEL EXTERIOR	542 =	0.00	(I) DEDUCCION POR PAGO A TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD	578 =	-1	0.00
PROVEEDORES NO RELACIONADOS		LOCALES	543 =	0.00	(I) INGRESOS SUJETOS A RENTA UNICO	579 =	-1	0.00
CORRIENTES		DEL EXTERIOR	544 =	0.00	(H) COSTOS Y GASTOS DEDUCIBLES INCURRIDOS PARA GENERAR INGRESOS SUJETOS A IMPUESTO A LA RENTA UNICO	518 =	+	0.00
DEBEREDORES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS - NO CORRIENTES		LOCALES	545 =	0.00	UTILIDAD GRAVABLE	519 =	+	1182175.13
PRESTAMOS DE ACCIONISTAS O SOCIOS		DEL EXTERIOR	546 =	0.00	PERDIDA SUJETA A AMORTIZACION EN PERIODOS SIGUIENTES	520 =	+	0.00
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR NO CORRIENTES		LOCALES	547 =	0.00	UTILIDAD A REINVERTIR Y CAPITALIZAR	521 =		0.00
RELACIONADOS		DEL EXTERIOR	548 =	0.00	SALDO UTILIDAD GRAVABLE	522 =		1182175.13
NO RELACIONADOS		LOCALES	549 =	0.00	TOTAL IMPUESTO CAUSADO (521 + tarifa reduccion de utilidades) + (522 + tarifa general sociedades)	529 =	+	292298.52
PASIVOS POR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO (PORCION NO CORRIENTE)		DEL EXTERIOR	550 =	0.00	(H) ANTICIPO DE TERMINADO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO FISCAL DECLARADO	541 =	(-)	106145.02
TRANSFERENCIAS CASA MADRE Y SUCSIALES		LOCALES	551 =	0.00	(H) IMPUESTO A LA RENTA CAUSADO MAYOR AL ANTICIPO DETERMINADO	542 =	(+)	94153.50
CREDITO A MUTUO		DEL EXTERIOR	552 =	0.00	(H) CREDITO TRIBUTARIO GENERADO POR ANTICIPO (ajuste para Ejercicio Anterior al 2015)	543 =	(+)	0.00
DEBIDORES EMITIDAS NO CORRIENTES		LOCALES	553 =	0.00	(H) SALDO DEL ANTICIPO PRECEDENTE DE PAGO	544 =	-1	117228.89
ANTICIPOS DE CUENTAS		DEL EXTERIOR	554 =	0.00	(H) RETENCIONES EN LA FUENTE QUE SE REALIZARON EN EL EJERCICIO FISCAL	545 =	(-)	-14282.89
PROVISIONES PARA JUBILACION PATRONAL		LOCALES	555 =	814242.17	(H) RETENCIONES POR DIVIDENDOS ANTICIPOS	547 =	(-)	0.00
PROVISIONES PARA DESAHUCO		DEL EXTERIOR	556 =	115962.99	(H) RETENCIONES POR INGRESOS PROVENIENTES DEL EXTERIOR CON DERECHO A CREDITO TRIBUTARIO	548 =	(-)	0.00
OTRAS PROVISIONES		LOCALES	557 =	0.00	(H) ANTICIPO DE IMPUESTO A LA RENTA PAGADO POR ESPECIALES PUBLICOS	549 =	(-)	0.00
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		DEL EXTERIOR	558 =	830228.15	(H) CREDITO TRIBUTARIO DE PERIODOS ANTERIORES	550 =	(-)	0.00
PASIVOS DIFERIDOS		LOCALES	559 =	0.00	(H) CREDITO TRIBUTARIO GENERADO POR IMPUESTO A LA SALUD DE DIVISAS	551 =	(-)	0.00
OTROS PASIVOS		DEL EXTERIOR	560 =	7967.48	(H) EXONERACION Y CREDITO TRIBUTARIO POR LETES ESPECIALES	552 =	(-)	0.00
TOTAL DEL PASIVO		LOCALES	561 =	272435.75	SUBTOTAL IMPUESTO A PAGAR 542-543-544-545-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561	555 =	+	88528.50
PATRIMONIO NETO		LOCALES	562 =	205181.00	SUBTOTAL SALDO A FAVOR 542-543-544-545-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561	556 =	+	0.00
CAPITAL SUSCRIPTO ASIGNADO		LOCALES	563 =	420000.00	(H) IMPUESTO A LA RENTA UNICO	557 =	+	0.00
(H) CAP SUSC. NO PAGADO, ACCIONES EN TESORERIA		DEL EXTERIOR	564 =	(-) 0.00	(H) CREDITO TRIBUTARIO PARA LA LIQUIDACION DEL IMPUESTO A LA RENTA UNICO	558 =	-	0.00
APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS PARA FUTURA CAPITALIZACION		LOCALES	565 =	0.00	IMPUESTO A LA RENTA A PAGAR	559 =	+	0.00
RESERVA LEGAL		DEL EXTERIOR	566 =	28184.89	SALDO A FAVOR CONTRIBUYENTE	560 =	+	0.00
RESERVA FACULTATIVAS		LOCALES	567 =	1320001.00	ANTICIPO DETERMINADO PROXIMO AÑO 571-572-573	579 =	+	201546.76
OTROS RESULTADOS INTEGRALES		DEL EXTERIOR	568 =	(-) 0.00	PRIMERA CUOTA	571 =	(-)	26267.94
SUPERAVI DE ACTIVOS FINANCIEROS DISPONIBLES PARA LA VENTA (Cualitativo Informativo)		LOCALES	569 =	0.00	SEGUNDA CUOTA	572 =	(-)	26267.94
SUPERAVI POR REVALUACION DE PROPIEDADES PLANTA Y EQUIPO (Cualitativo Informativo)		DEL EXTERIOR	570 =	0.00	SALDO A LIQUIDARSE EN DECLARACION PROXIMO AÑO	573 =	(-)	142836.88
SUPERAVI POR REVALUACION DE ACTIVOS INTANGIBLES (Cualitativo Informativo)		LOCALES	571 =	0.00	RESERVA DE CAPITAL	583 =	+	0.00
OTROS SUPERAVI POR REVALUACION (Cualitativo Informativo)		DEL EXTERIOR	572 =	0.00	RESERVA POR DONACIONES	584 =	+	0.00
RESULTADOS AJUSTADOS PROVENIENTES DE LA ADOPCION POR PRIMERA VEZ DE LAS NIIF		LOCALES	573 =	2194949.17	RESERVA POR VALUACION	585 =	+	0.00
UTILIDAD/DISTRIBUCION EJERCICIOS ANTERIORES		DEL EXTERIOR	574 =	896213.45	SUPERAVI POR REVALUACION DE INVERSIONES	586 =	+	0.00
(H) PERDIDA/COMPLACIA EJERCICIOS ANTERIORES		LOCALES	575 =	(-) 0.00	UTILIDAD DEL EJERCICIO	587 =		0.00
RESERVA DE CAPITAL		DEL EXTERIOR	576 =	0.00	(H) PERDIDA DEL EJERCICIO	588 =	(-)	0.00
RESERVA POR DONACIONES		LOCALES	577 =	0.00	TOTAL PATRIMONIO NETO	589 =	+	1102104.29
RESERVA POR VALUACION		DEL EXTERIOR	578 =	0.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	590 =	+	1400750.74
SUPERAVI POR REVALUACION DE INVERSIONES		LOCALES	579 =	0.00				
UTILIDAD DEL EJERCICIO		DEL EXTERIOR	580 =	1241025.82				
(H) PERDIDA DEL EJERCICIO		LOCALES	581 =	(-) 0.00				
TOTAL PATRIMONIO NETO		DEL EXTERIOR	582 =	1102104.29				
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		LOCALES	583 =	1400750.74				

VALORES A PAGAR Y FORMA DE PAGO (según de inscripción al pago en declaraciones sustitutivas)				
TOTAL IMPUESTO A PAGAR		560	+	0.00
INTERES POR MOROSA		561	+	0.00
MULTA		562	+	0.00
TOTAL PAGANDO		563	+	0.00
MEDIANTE CHEQUE, DEBITO BANCARIO, EFECTIVO U OTRAS FORMAS DE PAGO		564	+	0.00
MEDIANTE COMPENSACIONES		565	+	0.00
MEDIANTE NOTAS DE CREDITO		566	+	0.00

DETALLE DE NOTAS DE CREDITO CARTULARES		DETALLE DE NOTAS DE CREDITO DESMATERIALIZADAS				DETALLE DE COMPENSACIONES				
NO.	NÚC. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.	VAL. NO.
567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

DECLARAR QUE LOS DATOS PROPORCIONADOS EN ESTE DOCUMENTO SON EXACTOS Y VERDADEROS, POR LO QUE ASUMO LA RESPONSABILIDAD LEGAL QUE DE ELLOS SE DERIVAN (Art. 101 de la L.R.T.).

FIRMA REPRESENTANTE LEGAL		FIRMA CONTADOR	
NOMBRE:	JUAN FERNANDO TENOZ TRUJANO	NOMBRE:	WALTER MONTALVO
CÓDIGO de Identificación No. de Persona:	170775204 199	RUC No.:	1701982922001

Este documento no constituye una certificación por parte de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, la información reflejada es remitida por el Servicio de Rentas Internas



ANEXO 13

Estado de Resultados Recordmotor 2010-2014

RECORDMOTOR S.A.
ESTADO DE RESULTADOS

	2010	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	16.642.578,81	22.079.842,69	21.809.551,25	17.535.523,19	22.988.372,23
Venta De Bienes	16.642.578,81	21.547.622,33	20.895.417,10	16.555.148,64	22.988.372,23
Prestación De Servicios	0,00	1.541.336,32	1.606.986,06	1.645.624,83	0,00
<i>Intereses Generados Por Ventas A Crédito</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	51.774,21	93.655,18	0,00
(-) Descuento En Ventas	0,00	-417.369,85	-244.882,61	-191.381,92	0,00
(-) Devoluciones En Ventas	0,00	-591.746,11	-499.743,51	-567.523,54	0,00
OTROS INGRESOS					
Otras Rentas Gravadas	13.057,53	349.738,09	475.529,38	582.709,01	400.612,72
Dividendos recibidos locales	183.437,22	269.778,55	247.540,20	214.940,59	460.612,19
Rendimientos Financieros	215.832,43	175.404,12	2316,99	6.541,84	0,00
Utilidad en Venta de Propiedad, Planta y Equipo	2.857,14	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros Ingresos	222.700,55	0,00	0,00	0	0,00
Otras Rentas Excentas	4.122,82	0,00	0,00	804.191,44	0,00
COSTO DE VENTAS Y PRODUCCIÓN	13.722.316,16	18.546.089,56	18.079.826,04	13.814.099,97	18.788.790,53
MATERIALES UTILIZADOS O PRODUCTOS VENDIDOS	13.722.316,16	17.838.992,34	17.258.002,12	12.966.667,25	18.386.816,42
(+) Inventario Inicial De Bienes No Producidos Por La Compañía	2.218.841,21	4.564.632,64	2.896.845,12	3.906.823,78	4.271.296,93
(+) Compras Netas Locales De Bienes No Producidos Por La Compañía	11.316.337,11	11.872.067,96	14.218.876,85	8.933.191,85	11.929.982,00
(+) Importaciones De Bienes No Producidos Por La Compañía	4.751.770,48	4.236.694,95	4.023.638,42	4.397.948,55	5.538.469,23

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

(-) Inventario Final De Bienes No producidos Por La Compañía	-4.564.632,64	-2.834.403,21	-3.881.358,27	-4.271.296,93	-3.352.931,74
(+) MANO DE OBRA DIRECTA	0,00	707.097,22	821.823,92	847.432,72	401.974,11
<i>Sueldos Y Beneficios Sociales</i>	<i>0,00</i>	<i>707.097,22</i>	<i>821.823,92</i>	<i>847.432,72</i>	<i>401.974,11</i>
(+) OTROS COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UTILIDAD BRUTA	2.920.262,65	3.533.753,13	3.729.725,21	3.721.423,22	4.199.581,70
GASTOS	2.750.168,17	2.444.028,83	2.477.055,82	2.367.775,96	2.912.077,44
Sueldos, Salarios Y Demás Remuneraciones	649.920,19	594.545,21	606.432,67	585.516,58	734.252,47
Aportes A La Seguridad social (Incluido fondo de Reserva)	123.948,58	73.498,19	74.520,16	71.063,49	82.381,63
Beneficios Sociales E Indemnizaciones	132.818,62	156.373,80	139.281,37	114.487,03	196.575,91
Provisión para Jubilación Patronal	0,00	0,00	0,00	0,00	56.369,58
Provisión para Desahucio	55.883,43	0,00	0,00	0,00	36.199,76
Provisión para Cuentas Incobrables	0,00	0,00	0,00	0,00	227,26
Otras Provisiones	42.889,62	0,00	0,00	0,00	1.610,17
Gasto Planes De Beneficios A Empleados	0,00	45.469,90	93.512,09	93.973,27	0,00
Honorarios, Comisiones Y Dietas A Personas Naturales	152.827,85	162.520,71	165.644,71	151.601,07	109.685,66
Mantenimiento Y Reparaciones	52.595,35	92.057,89	110.241,11	101.074,21	99.203,63
Suministros Materiales Y Repuestos	109.226,63	0,00	0,00	0,00	92.944,92
Arrendamiento Operativo	157.326,54	0,00	0,00	137.360,49	157.658,66
Comisiones	28.552,55	42.139,35	33.580,90	10.285,03	18.471,23
Promoción Y Publicidad	306.270,66	262.919,66	316.676,70	248.923,46	302.067,96
Combustibles	5.894,18	5.896,98	9.003,43	8.271,66	7.433,97
Seguros Y Reaseguros (Primas Y Cesiones)	40.299,54	37.083,47	28.026,58	38.039,88	34.165,95
Transporte	18.223,19	88.911,93	86.177,12	76.173,09	79.039,89
Gastos De Gestión (Agasajos A Accionistas, Trabajadores Y Clientes)	4.349,61	0,00	0,00	0,00	17.342,24
Gastos De Viaje	25.586,88	20.408,89	22.744,42	17.094,39	35.224,77
Agua, Energía, Luz Y Telecomunicaciones	107.506,50	91.587,75	80.813,42	86.010,78	94.321,92
Notarios Y Registradores De La Propiedad Mercantiles	0,00	32.490,40	51.847,43	3.136,54	0,00

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Impuestos, Contribuciones Y Otros	69.863,85	0,00	0,00	61.889,82	360.823,29
Depreciaciones Propiedad, Planta y Equipo	225.154,52	290.661,00	255.497,14	255.729,06	242.595,80
Amortizaciones	55.390,62	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Deterioro	0,00	75.877,06	0,00	38.468,47	0,00
Otros Gastos	201.374,20	363.647,55	379.789,37	268.677,64	97.998,53
Valor Neto Realización Inventarios	0,00	7.939,09	8.352,80	0,00	0,00
Cuentas por cobrar	0,00	0,00	14.914,40	0,00	0,00
Otras Pérdidas	184.265,06	0,00	0,00	0,00	55.482,24
UTILIDAD OPERACIONAL	170.094,48	1.089.724,30	1.252.669,39	1.353.647,26	1.287.504,26
Otros Ingresos	642.007,69	794.920,76	725.386,57	804.191,44	861.224,91
GASTOS FINANCIEROS	528.356,66	680.714,08	725.826,61	600.051,01	371.279,36
Intereses	528.356,66	483.885,01	400.614,61	335.797,29	308.244,09
Otros Gastos Financieros		196.829,07	325.212,00	264.253,72	63.035,27
	3.278.524,83	3.124.742,91	3.202.882,43	2.967.826,97	3.283.356,80
Ganancia (Pérdida) Antes De 15% A Trabajadores E Impuestoa La Renta De Operaciones Continuas	283.745,51	1.203.930,98	1.252.229,35	1.557.787,69	1.777.449,81
15% Participación trabajadores	42.561,83	180.589,65	187.834,40	233.668,04	266.617,47
Ganancia (Pérdida) Antes De Impuestos	241.183,68	1.023.341,33	1.064.394,95	1.324.119,65	1.510.832,34
Impuesto A La Renta Causado	25.257,96	158.531,00	215.862,32	288.380,75	260.928,53
Ganancia (Pérdida) Neta Del Periodo	\$ 215.925,72	\$ 864.810,33	\$ 848.532,63	\$ 1.035.738,90	\$ 1.249.903,81

Fuente: Superintendencia de Compañías

Adaptación realizada por: Las Autoras

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

ANEXO 14

Análisis Horizontal Estado de Resultados Recordmotor 2010 – 2014.

	2011		2012		2013		2014	
	Variación	%	Variación	%	Variación	%	Variación	%
INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	5.437.263,88	32,67%	-270.291,44	-1,22%	-4.274.028,06	-19,60%	5.452.849,04	31,10%
Venta De Bienes	4.905.043,52	29,47%	-652.205,23	-3,03%	-4.340.268,46	-20,77%	6.433.223,59	38,86%
Prestación De Servicios	1.541.336,32	100,00%	65.649,74	4,26%	38.638,77	2,40%	1.645.624,83	-100,00%
<i>Intereses Generados Por Ventas A Crédito</i>	0,00	0,00%	51.774,21	100,00%	41.880,97	80,89%	-93.655,18	-100,00%
(-) Descuento En Ventas	-417.369,85	100,00%	172.487,24	-41,33%	53.500,69	-21,85%	191.381,92	-100,00%
(-) Devoluciones En Ventas	-591.746,11	100,00%	92.002,60	-15,55%	-67.780,03	13,56%	567.523,54	-100,00%
OTROS INGRESOS								
Otras Rentas Gravadas	336.680,56	2578,44%	125.791,29	35,97%	107.179,63	22,54%	-182.096,29	-31,25%
Dividendos recibidos locales	86.341,33	47,07%	-22.238,35	-8,24%	-32.599,61	-13,17%	245.671,60	114,30%
Rendimientos Financieros	-40.428,31	-18,73%	-173.087,13	-98,68%	4.224,85	182,34%	-6.541,84	-100,00%
Utilidad en Venta de Propiedad, Planta y Equipo	-2.857,14	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Otros Ingresos	-222.700,55	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Otras Rentas Excentas	-4.122,82	-100,00%	0,00	0,00%	804.191,44	100,00%	-804.191,44	-100,00%
COSTO DE VENTAS Y PRODUCCIÓN	4.823.773,40	35,15%	-466.263,52	-2,51%	-4.265.726,07	-23,59%	4.974.690,56	36,01%
MATERIALES UTILIZADOS O PROD. VENDIDOS	4.116.676,18	30,00%	-580.990,22	-3,26%	-4.291.334,87	-24,87%	5.420.149,17	41,80%
(+) Inventario Inicial De Bienes No Producidos Cia.	2.345.791,43	105,72%	-1.667.787,52	-36,54%	1.009.978,66	34,86%	364.473,15	9,33%
(+) Compras Netas Locales De Bienes No Producidos Cia.	555.730,85	4,91%	2.346.808,89	19,77%	-5.285.685,00	-37,17%	2.996.790,15	33,55%
(+) Importaciones De Bienes No Producidos Por La Compañía	-515.075,53	-10,84%	-213.056,53	-5,03%	374.310,13	9,30%	1.140.520,68	25,93%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

(-) Inventario Final De Bienes No producidos Por La Compañía	1.730.229,43	-37,91%	-1.046.955,06	36,94%	-389.938,66	10,05%	918.365,19	-21,50%
(+) MANO DE OBRA DIRECTA	707.097,22	100,00%	114.726,70	16,23%	25.608,80	3,12%	-445.458,61	-52,57%
<i>Sueldos Y Beneficios Sociales</i>	707.097,22	100,00%	114.726,70	16,23%	25.608,80	3,12%	-445.458,61	-52,57%
(+) OTROS COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
UTILIDAD BRUTA	613.490,48	21,01%	195.972,08	5,55%	-8.301,99	-0,22%	478.158,48	12,85%
GASTOS	-306.139,34	-11,13%	33.026,99	1,35%	-109.279,86	-4,41%	544.301,48	22,99%
Sueldos, Salarios Y Demás Remuneraciones	-55.374,98	-8,52%	11.887,46	2,00%	-20.916,09	-3,45%	148.735,89	25,40%
Aportes A La Seguridad social (Incluidofondode Reserva)	-50.450,39	-40,70%	1.021,97	1,39%	-3.456,67	-4,64%	11.318,14	15,93%
Beneficios Sociales E Indemnizaciones	23.555,18	17,73%	-17.092,43	-10,93%	-24.794,34	-17,80%	82.088,88	71,70%
Provisión para Jubilación Patronal	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	56.369,58	100,00%
Provisión para Desahucio	-55.883,43	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	36.199,76	100,00%
Provisión para Cuentas Incobrables	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	227,26	100,00%
Otras Provisiones	-42.889,62	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	1.610,17	100,00%
Gasto Planes De Beneficios A Empleados	45.469,90	100,00%	48.042,19	105,66%	461,18	0,49%	-93.973,27	-100,00%
Honorarios, Comisiones Y Dietas A Personas Naturales	9.692,86	6,34%	3.124,00	1,92%	-14.043,64	-8,48%	-41.915,41	-27,65%
Mantenimiento Y Reparaciones	39.462,54	75,03%	18.183,22	19,75%	-9.166,90	-8,32%	-1.870,58	-1,85%
Suministros Materiales Y Repuestos	-109.226,63	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	92.944,92	100,00%
Arrendamiento Operativo	-157.326,54	-100,00%	0,00	0,00%	137.360,49	100,00%	20.298,17	14,78%
Comisiones	13.586,80	47,59%	-8.558,45	-20,31%	-23.295,87	-69,37%	8.186,20	79,59%
Promoción Y Publicidad	-43.351,00	-14,15%	53.757,04	20,45%	-67.753,24	-21,40%	53.144,50	21,35%
Combustibles	2,80	0,05%	3.106,45	52,68%	-731,77	-8,13%	-837,69	-10,13%
Seguros Y Reaseguros (Primas Y Cesiones)	-3.216,07	-7,98%	-9.056,89	-24,42%	10.013,30	35,73%	-3.873,93	-10,18%
Transporte	70.688,74	387,91%	-2.734,81	-3,08%	-10.004,03	-11,61%	2.866,80	3,76%
Gastos De Gestión	-4.349,61	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	17.342,24	100,00%
Gastos De Viaje	-5.177,99	-20,24%	2.335,53	11,44%	-5.650,03	-24,84%	18.130,38	106,06%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Agua, Energía, Luz Y Telecomunicaciones	-15.918,75	-14,81%	-10.774,33	-11,76%	5.197,36	6,43%	8.311,14	9,66%
Notarios Y Registradores De La Propiedad Mercantiles	32.490,40	100,00%	19.357,03	59,58%	-48.710,89	-93,95%	-3.136,54	-100,00%
Impuestos, Contribuciones Y Otros	-69.863,85	-100,00%	0,00	0,00%	61.889,82	100,00%	298.933,47	483,01%
Depreciaciones Propiedad, Planta y Equipo	65.506,48	29,09%	-35.163,86	-12,10%	231,92	0,09%	-13.133,26	-5,14%
Amortizaciones	-55.390,62	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Gasto Deterioro	75.877,06	100,00%	-75.877,06	-100,00%	38.468,47	100,00%	-38.468,47	-100,00%
Otros Gastos	162.273,35	80,58%	16.141,82	4,44%	-111.111,73	-29,26%	-170.679,11	-63,53%
Valor Neto Realización Inventarios	7.939,09	100,00%	413,71	5,21%	-8.352,80	-100,00%	0,00	0,00%
Cuentas por cobrar	0,00	0,00%	14.914,40	100,00%	-14.914,40	-100,00%	0,00	0,00%
Otras Pérdidas	-184.265,06	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	55.482,24	100,00%
UTILIDAD OPERACIONAL	919.629,82	540,66%	162.945,09	14,95%	100.977,87	8,06%	-66.143,00	-4,89%
Otros Ingresos	152.913,07	23,82%	-69.534,19	-8,75%	78.804,87	10,86%	57.033,47	7,09%
GASTOS FINANCIEROS	152.357,42	28,84%	45.112,53	6,63%	-125.775,60	-17,33%	-228.771,65	-38,13%
Intereses	-44.471,65	-8,42%	-83.270,40	-17,21%	-64.817,32	-16,18%	-27.553,20	-8,21%
Otros Gastos Financieros	196.829,07	100,00%	128.382,93	65,23%	-60.958,28	-18,74%	-201.218,45	-76,15%
Ganancia (Pérdida) Antes De 15% A Trabajadores e Iptos.	920.185,47	324,30%	48.298,37	4,01%	305.558,34	24,40%	219.662,12	14,10%
15% Participación trabajadores	138.027,82	324,30%	7.244,76	4,01%	45.833,64	24,40%	32.949,43	14,10%
Ganancia (Pérdida) Antes De Impuestos	782.157,65	324,30%	41.053,61	4,01%	259.724,70	24,40%	186.712,69	14,10%
Impuesto A La Renta Causado	133.273,04	527,65%	57.331,32	36,16%	72.518,43	33,59%	-27.452,22	-9,52%
Ganancia (Pérdida) Neta Del Periodo	648.884,61	300,51%	-16.277,71	-1,88%	187.206,27	22,06%	214.164,91	20,68%

Fuente: Superintendencia de Compañías
Adaptación realizada por: Las Autoras



ANEXO 15

Análisis Vertical Estado de Resultados Recordmotor 2010 – 2014.

	2010		2011		2012		2013		2014	
INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	16.642.578,81		22.079.842,69		21.809.551,25		17.535.523,19		22.988.372,23	
Venta De Bienes	16.642.578,81		21.547.622,33		20.895.417,10		16.555.148,64		22.988.372,23	
Prestación De Servicios	0,00	0,00%	1.541.336,32	7,15%	1.606.986,06	7,69%	1.645.624,83	9,94%	0,00	0,00%
<i>Intereses Generados Por Ventas A Crédito</i>	0,00	0,00%	0,00	0,00%	51.774,21	0,25%	93.655,18	0,57%	0,00	0,00%
(-) Descuento En Ventas	0,00	0,00%	-417.369,85	-1,94%	-244.882,61	-1,17%	-191.381,92	-1,16%	0,00	0,00%
(-) Devoluciones En Ventas	0,00	0,00%	-591.746,11	-2,75%	-499.743,51	-2,39%	-567.523,54	-3,43%	0,00	0,00%
OTROS INGRESOS										
Otras Rentas Gravadas	13.057,53	0,08%	349.738,09	1,62%	475.529,38	2,28%	582.709,01	3,52%	400.612,72	1,74%
Dividendos recibidos locales	183.437,22	1,10%	269.778,55	1,25%	247.540,20	1,18%	214.940,59	1,30%	460.612,19	2,00%
Rendimientos Financieros	215.832,43	1,30%	175.404,12	0,81%	2316,99	0,01%	6.541,84	0,04%	0,00	0,00%
Utilidad en Venta de Propiedad, Planta y Equipo	2.857,14	0,02%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Otros Ingresos	222.700,55	1,34%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0	0,00%	0,00	0,00%
Otras Rentas Excentas	4.122,82	0,02%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	804.191,44	4,86%	0,00	0,00%
COSTO DE VENTAS Y PRODUCCIÓN	13.722.316,16	82,45%	18.546.089,56	86,07%	18.079.826,04	86,53%	13.814.099,97	83,44%	18.788.790,53	81,73%
MATERIALES UTILIZADOS O PRODUCTOS VENDIDOS	13.722.316,16	82,45%	17.838.992,34	82,79%	17.258.002,12	82,59%	12.966.667,25	78,32%	18.386.816,42	79,98%
(+) Inventario Inicial De Bienes No Producidos Cía.	2.218.841,21	13,33%	4.564.632,64	21,18%	2.896.845,12	13,86%	3.906.823,78	23,60%	4.271.296,93	18,58%
(+) Compras Netas Locales Bienes No Producidos Cía.	11.316.337,11	68,00%	11.872.067,96	55,10%	14.218.876,85	68,05%	8.933.191,85	53,96%	11.929.982,00	51,90%
(+) Importaciones De Bienes No Producidos Cía.	4.751.770,48	28,55%	4.236.694,95	19,66%	4.023.638,42	19,26%	4.397.948,55	26,57%	5.538.469,23	24,09%
(-) Inventario Final De Bienes No producidos Cía.	-4.564.632,64	-27,43%	-2.834.403,21	-13,15%	-3.881.358,27	-18,58%	-4.271.296,93	-25,80%	-3.352.931,74	-14,59%
(+) MANO DE OBRA DIRECTA	0,00	0,00%	707.097,22	3,28%	821.823,92	3,93%	847.432,72	5,12%	401.974,11	1,75%
<i>Sueldos Y Beneficios Sociales</i>	0,00	0,00%	707.097,22	3,28%	821.823,92	3,93%	847.432,72	5,12%	401.974,11	1,75%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

(+) OTROS COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
UTILIDAD BRUTA	2.920.262,65	17,55%	3.533.753,13	16,40%	3.729.725,21	17,85%	3.721.423,22	22,48%	4.199.581,70	18,27%
GASTOS	2.750.168,17	16,52%	2.444.028,83	11,34%	2.477.055,82	11,85%	2.367.775,96	14,30%	2.912.077,44	12,67%
Sueldos, Salarios Y Demás Remuneraciones	649.920,19	3,91%	594.545,21	2,76%	606.432,67	2,90%	585.516,58	3,54%	734.252,47	3,19%
Aportes A La Seguridad social (Incl. Fondo Reserva)	123.948,58	0,74%	73.498,19	0,34%	74.520,16	0,36%	71.063,49	0,43%	82.381,63	0,36%
Beneficios Sociales E Indemnizaciones	132.818,62	0,80%	156373,80	0,73%	139.281,37	0,67%	114.487,03	0,69%	196.575,91	0,86%
Provisión para Jubilación Patronal	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	56.369,58	0,25%
Provisión para Desahucio	55.883,43	0,34%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	36.199,76	0,16%
Provisión para Cuentas Incobrables	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	227,26	0,00%
Otras Provisiones	42.889,62	0,26%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	1.610,17	0,01%
Gasto Planes De Beneficios A Empleados	0,00	0,00%	45.469,90	0,21%	93.512,09	0,45%	93.973,27	0,57%	0,00	0,00%
Honorarios, Comisiones Y Dietas A Personas Naturales	152.827,85	0,92%	162.520,71	0,75%	165.644,71	0,79%	151.601,07	0,92%	109.685,66	0,48%
Mantenimiento Y Reparaciones	52.595,35	0,32%	92.057,89	0,43%	110.241,11	0,53%	101.074,21	0,61%	99.203,63	0,43%
Suministros Materiales Y Repuestos	109.226,63	0,66%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	92.944,92	0,40%
Arrendamiento Operativo	157.326,54	0,95%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	137.360,49	0,83%	157.658,66	0,69%
Arrendamiento Mercantil Local	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Comisiones	28.552,55	0,17%	42.139,35	0,20%	33.580,90	0,16%	10.285,03	0,06%	18.471,23	0,08%
Promoción Y Publicidad	306.270,66	1,84%	262.919,66	1,22%	316.676,70	1,52%	248.923,46	1,50%	302.067,96	1,31%
Combustibles	5.894,18	0,04%	5.896,98	0,03%	9.003,43	0,04%	8.271,66	0,05%	7.433,97	0,03%
Seguros Y Reaseguros (Primas Y Cesiones)	40.299,54	0,24%	37.083,47	0,17%	28.026,58	0,13%	38.039,88	0,23%	34.165,95	0,15%
Transporte	18.223,19	0,11%	88.911,93	0,41%	86.177,12	0,41%	76.173,09	0,46%	79.039,89	0,34%
Gastos De Gestión	4.349,61	0,03%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	17.342,24	0,08%
Gastos De Viaje	25.586,88	0,15%	20.408,89	0,09%	22.744,42	0,11%	17.094,39	0,10%	35.224,77	0,15%
Agua, Energía, Luz Y Telecomunicaciones	107.506,50	0,65%	91.587,75	0,43%	80.813,42	0,39%	86.010,78	0,52%	94.321,92	0,41%
Notarios Y Registradores De La Propiedad Mercantiles	0,00	0,00%	32.490,40	0,15%	51.847,43	0,25%	3.136,54	0,02%	0,00	0,00%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Impuestos, Contribuciones Y Otros	69.863,85	0,42%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	61.889,82	0,37%	360.823,29	1,57%
Depreciaciones Propiedad, Planta y Equipo	225.154,52	1,35%	290.661,00	1,35%	255.497,14	1,22%	255.729,06	1,54%	242.595,80	1,06%
Amortizaciones	55.390,62	0,33%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Gasto Deterioro	0,00	0,00%	75.877,06	0,35%	0,00	0,00%	38.468,47	0,23%	0,00	0,00%
Otros Gastos	201.374,20	1,21%	363.647,55	1,69%	379.789,37	1,82%	268.677,64	1,62%	97.998,53	0,43%
Valor Neto Realización Inventarios	0,00	0,00%	7.939,09	0,04%	8.352,80	0,04%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Cuentas por cobrar	0,00	0,00%	0,00	0,00%	14.914,40	0,07%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Otras Pérdidas	184.265,06	1,11%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	55.482,24	0,24%
UTILIDAD OPERACIONAL	170.094,48	1,02%	1.089.724,30	5,06%	1.252.669,39	5,99%	1.353.647,26	8,18%	1.287.504,26	5,60%
Otros Ingresos	642.007,69	3,86%	794.920,76	3,69%	725.386,57	3,47%	804.191,44	4,86%	861.224,91	3,75%
GASTOS FINANCIEROS	528.356,66	3,17%	680.714,08	3,16%	725.826,61	3,47%	600.051,01	3,62%	371.279,36	1,62%
Intereses	528.356,66	3,17%	483.885,01	2,25%	400.614,61	1,92%	335.797,29	2,03%	308.244,09	1,34%
Otros Gastos Financieros	0,00	0,00%	196.829,07	0,91%	325.212,00	1,56%	264.253,72	1,60%	63.035,27	0,27%
Ganancia (Pérdida) Antes De 15% A Trabajadores.	283.745,51	1,70%	1.203.930,98	5,59%	1.252.229,35	5,99%	1.557.787,69	9,41%	1.777.449,81	7,73%
15% Participación trabajadores	42.561,83	0,26%	180.589,65	0,84%	187.834,40	0,90%	233.668,04	1,41%	266.617,47	1,16%
Ganancia (Pérdida) Antes De Impuestos	241.183,68	1,45%	1.023.341,33	4,75%	1.064.394,95	5,09%	1.324.119,65	8,00%	1.510.832,34	6,57%
Impuesto A La Renta Causado	25.257,96	0,15%	158.531,00	0,74%	215.862,32	1,03%	288.380,75	1,74%	260.928,53	1,14%
Ganancia (Pérdida) Neta Del Periodo	\$ 215.925,72	1,30%	\$ 864.810,33	4,01%	\$ 848.532,63	4,06%	\$ 1.035.738,90	6,26%	\$ 1.249.903,81	5,44%

Fuente: Superintendencia de Compañías
Adaptación realizada por: Las Autoras

**ANEXO 16**

Estado de Situación Financiera Recordmotor 2010 – 2014.

**RECORDMOTOR S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**

	2010	2011	2012	2013	2014
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO	1.086.381,62	756.117,67	785.546,33	205.002,13	831.241,57
ACTIVOS FINANCIEROS	3.258.944,57	2.126.880,28	1.862.516,08	2.275.212,76	3.291.098,44
Documentos Y Cuentas Por cobrar Clientes No relacionados	2.986.574,12	2.390.727,37	2.104.071,30	1.527.373,86	2.064.603,09
Documentos Y Cuentas Por cobrar Clientes Relacionados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otras Cuentas Por cobrar Relacionadas	0,00	0,00	0,00	0,00	69.488,92
Otras Cuentas Por Cobrar No Relacionadas	186.708,07	0,00	0,00	873.897,79	1.180.119,46
(-) Provisión Cuentas Incobrables Y Deterioro	-182.370,48	-355.564,83	-334.977,79	-209.018,21	-100.766,29
Crédito Tributario a Favor	268.032,86	91.717,74	93.422,57	82.959,32	77.653,26
INVENTARIOS	5.422.777,58	2.897.064,83	3.942.060,16	4.537.696,41	3.724.811,10
Inv. Prod. Terminados y Mercadería Comprado de Terceros	4.564.632,64	2.834.403,21	3.881.358,27	4.271.296,93	3.286.461,04
Mercaderías En Tránsito	858.144,94	139.017,64	145.079,10	349.987,17	519.662,54
(-) Prov. Por Valor Neto De Realización Y Otras Pérdidas En Inv.	0,00	-76.356,02	-84.377,21	-83.587,69	-81.312,48
SERVICIOS Y OTROS PAGOS ANTICIPADOS	0,00	0,00	0,00	0,00	21.087,79
Activos pagados por Anticipado	0,00	0,00	0,00	0,00	21.087,79
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	0,00	6.050,60	6.750,00	19.915,78	0,00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	9.768.103,77	5.786.113,38	6.596.872,57	7.037.827,08	7.868.238,90

ACTIVO NO CORRIENTE

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	701.803,99	3.504.913,00	3.302.453,73	3.060.384,99	3.034.677,05
Terrenos	89.718,04	1.346.400,00	1.346.400,00	1.346.400,00	1.346.400,00
Edificios	838.270,68	1.802.133,52	1.802.133,52	1.802.133,52	2.629.242,82
Instalaciones	0,00	750.912,92	750.912,92	750.912,92	0,00
Muebles Y Enseres	178.379,65	114.409,45	115.290,45	120.818,26	121.082,35
Maquinaria Y Equipo	261.795,03	228.147,77	219.452,02	200.839,00	280.689,90
Equipo De Computación	71.013,41	76.606,08	66.422,09	27.763,05	22.282,05
Vehículos, Equipos De Transporte Y Equipo Caminero Móvil	112.785,09	203.347,68	213.004,89	188.367,45	222.742,45
(-) Depreciación Acumulada Propiedades, Planta Y Equipo	-850.157,91	-1.017.044,42	-1.211.162,16	-1.376.849,21	-1.587.762,52
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	588.231,22	122.546,00	118.402,00	113.805,06	99.330,08
ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	254.076,96	51.869,04	0,00	0,00	0,00
Cuentas y Docum. por Cobrar Clientes NoCorrientes NoRelacionados	254.076,96	51.869,04	0,00	0,00	0,00
OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	1.961.425,88	2.114.796,58	2.329.721,33	2.544.661,92	3.005.274,11
Inversiones Subsidiarias	1.961.425,88	2.114.796,58	2.329.721,33	2.544.661,92	3.005.274,11
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	3.505.538,05	5.794.124,62	5.750.577,06	5.718.851,97	6.139.281,24
TOTAL ACTIVO	13.273.641,82	11.580.238,00	12.347.449,63	12.756.679,05	14.007.520,14

PASIVO

PASIVO CORRIENTE

CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	2.629.629,04	1.015.589,59	2.028.138,71	1.688.290,28	2.239.299,93
Locales	604.057,38	961.980,44	1.993.645,80	1.659.061,62	1.948.881,27
Del Exterior	2.025.571,66	53.609,15	34.492,91	29.228,66	50.045,87
Otras Cuentas y Documentos por Pagar	0,00	0,00	0,00	0,00	240.372,79
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	1.422.923,81	1.798.604,93	799.532,41	529.699,80	71.532,65
Locales	1.422.923,81	1.391.462,93	799.532,41	405.401,80	71.532,65

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Del Exterior	0,00	407.142,00	0,00	124.298,00	0,00
PROVISIONES	156.701,08	0,00	0,00	0,00	172.497,77
Locales	156.701,08	0,00	0,00	0,00	172.497,77
OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES	42.561,82	367.445,58	341.904,73	448.144,31	335.145,97
Con La Administración Tributaria	0,00	58.325,26	34.504,40	31.944,93	0,00
Impuesto a La Renta Por Pagar Del Ejercicio	0,00	42.894,38	25.255,44	98.070,15	68.528,50
Con El Iess	0,00	16.237,91	13.144,50	11.959,92	0,00
Por Beneficios De Ley A Empleados	0,00	69.398,38	81.165,99	72.501,27	0,00
Participación Trabajadores Por Pagar Del Ejercicio	42.561,82	180.589,65	187.834,40	233.668,04	266.617,47
Dividendos Por Pagar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS – RELACIONADAS	400.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Locales (accionistas)	400.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR NO RELACIONADOS	3.563.743,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Locales	3.535.142,96	0,00	0,00	0,00	0,00
Del Exterior	28.600,81	0,00	0,00	0,00	0,00
ANTICIPOS DE CLIENTES	0,00	213.606,51	243.593,93	480.238,67	263.745,84
OTROS PASIVOS CORRIENTES					
TOTAL PASIVO CORRIENTE	8.215.559,52	3.395.246,61	3.413.169,78	3.146.373,06	3.082.222,16
PASIVO NO CORRIENTE					
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Locales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Del Exterior	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PRÉSTAMOS DE ACCIONISTAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Del Exterior	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PROVISIONES POR BENEFICIOS A EMPLEADOS	418.357,32	480.973,21	518.084,81	551.292,28	630.226,15
Jubilación Patronal	382.357,32	405.126,22	433.360,65	457.872,59	514.242,17

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Desahucio	36.000,00	75.846,99	84.724,16	93.419,69	115.983,98
PASIVO DIFERIDO	0,00	288.021,00	269.469,00	12.954,46	7.987,48
Pasivos Por Impuestos Diferidos	0,00	288.021,00	269.469,00	12.954,46	7.987,48
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	418.357,32	768.994,21	787.553,81	564.246,74	638.213,63
TOTAL PASIVO	8.633.916,84	4.164.240,82	4.200.723,59	3.710.619,80	3.720.435,79
PATRIMONIO NETO					
CAPITAL	4.200.000,00	4.200.000,00	4.200.000,00	4.200.000,00	4.200.000,00
Capital Suscrito y Asignado	4.200.000,00	4.200.000,00	4.200.000,00	4.200.000,00	4.200.000,00
RESERVAS	220.356,32	400.147,34	1.132.745,90	1.607.363,24	1.711.895,91
Reserva Legal	84.539,19	106.131,77	191.626,30	277.920,36	381.894,86
Reservas Facultativa Y Estatutaria	135.817,13	294.015,57	941.119,60	1.329.442,88	1.330.001,05
RESULTADOS ACUMULADOS	3.442,94	1.951.039,51	1.951.039,51	2.198.951,01	3.134.162,62
Ganacias Acumuladas	0,00	3.442,94	3.442,94	3.442,94	0,00
Result. Acum. Provenientes De Adopción Primera Vez Las Niif	0,00	1.947.037,67	1.947.037,67	2.194.949,17	2.194.949,17
Reserva de Capital	0,00	558,90	558,90	558,90	0,00
Utilidad no Distribuida Ejercicios Anteriores	3.442,94	0,00	0,00	0,00	939.213,45
RESULTADOS DEL EJERCICIO	215.925,72	864.810,33	862.940,63	1.039.745,00	1.241.025,82
Ganancia Neta Del Periodo	215.925,72	864.810,33	862.940,63	1.039.745,00	1.241.025,82
(-) Pérdida Neta Del Periodo					
TOTAL PATRIMONIO	4.639.724,98	7.415.997,18	8.146.726,04	9.046.059,25	10.287.084,35
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	13.273.641,82	11.580.238,00	12.347.449,63	12.756.679,05	14.007.520,14

Fuente: Superintendencia de Compañías
Adaptación realizada por: Las Autoras

FLORES QUEZADA SAMANTHA
ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



ANEXO 17

Análisis Horizontal Estado de Situación Financiera Recordmotor 2010 – 2014.

	Variación	%	Variación	%	Variación	%	Variación	%
	2011		2012		2013		2014	
ACTIVO								
ACTIVO CORRIENTE								
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO	-330.263,95	-30,40%	29.428,66	3,89%	-580.544,20	-73,90%	626.239,44	305,48%
							1.015.885,6	8
ACTIVOS FINANCIEROS	-1.132.064,29	-34,74%	-264.364,20	-12,43%	412.696,68	22,16%	8	44,65%
Documentos Y Ctas Por cobrar Clientes No relacionados	-595.846,75	-19,95%	-286.656,07	-11,99%	-576.697,44	-27,41%	537.229,23	35,17%
Documentos Y Cuentas Por cobrar Clientes Relacionados	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Otras Cuentas Por cobrar Relacionadas	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	69.488,92	100,00%
Otras Cuentas Por Cobrar No Relacionadas	-186.708,07	-100,00%	0,00	0,00%	873.897,79	100,00%	306.221,67	35,04%
(-) Provisión Cuentas Incobrables Y Deterioro	-173.194,35	94,97%	20.587,04	-5,79%	125.959,58	-37,60%	108.251,92	-51,79%
Crédito Tributario a Favor	-176.315,12	-65,78%	1.704,83	1,86%	-10.463,25	-11,20%	-5.306,06	-6,40%
INVENTARIOS	-2.525.712,75	-46,58%	1.044.995,33	36,07%	595.636,25	15,11%	-812.885,31	-17,91%
Inv. Prod. Terminados y Mercadería Comp Terceros	-1.730.229,43	-37,91%	1.046.955,06	36,94%	389.938,66	10,05%	-984.835,89	-23,06%
Mercaderías En Tránsito	-719.127,30	-83,80%	6.061,46	4,36%	204.908,07	141,24%	169.675,37	48,48%
(-) Prov. Valor Neto Realización Y Otras Pérdidas En Inv.	-76.356,02	100,00%	-8.021,19	10,50%	789,52	-0,94%	2.275,21	-2,72%
SERVICIOS Y OTROS PAGOS ANTICIPADOS	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	21.087,79	100,00%
Activos pagados por Anticipado	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	21.087,79	100,00%
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	6.050,60	100,00%	699,40	11,56%	13.165,78	195,05%	-19.915,78	-100,00%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	-3.981.990,39	-40,77%	810.759,19	14,01%	440.954,51	6,68%	830.411,82	11,80%
ACTIVO NO CORRIENTE								
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	2.803.109,01	399,41%	-202.459,27	-5,78%	-242.068,74	-7,33%	-25.707,94	-0,84%
Terrenos	1.256.681,96	1400,70%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Edificios	963.862,84	114,98%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	827.109,30	45,90%
Instalaciones	750.912,92	100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	-750.912,92	-100,00%
Muebles Y Enseres	-63.970,20	-35,86%	881,00	0,77%	5.527,81	4,79%	264,09	0,22%
Maquinaria Y Equipo	-33.647,26	-12,85%	-8.695,75	-3,81%	-18.613,02	-8,48%	79.850,90	39,76%
Equipo De Computación	5.592,67	7,88%	-10.183,99	-13,29%	-38.659,04	-58,20%	-5.481,00	-19,74%
Vehículos, Equipos De Transporte Y Equipo Caminero	90.562,59	80,30%	9.657,21	4,75%	-24.637,44	-11,57%	34.375,00	18,25%
(-) Depreciación Acumulada Propiedades, Planta Y Equipo	-166.886,51	19,63%	-194.117,74	19,09%	-165.687,05	13,68%	-210.913,31	15,32%
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	-465.685,22	-79,17%	-4.144,00	-3,38%	-4.596,94	-3,88%	-14.474,98	-12,72%
ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	-202.207,92	-79,59%	-51.869,04	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Cuentas y Docum. por Cobrar Clientes NoRelacionados	-202.207,92	-79,59%	-51.869,04	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	153.370,70	7,82%	214.924,75	10,16%	214.940,59	9,23%	460.612,19	18,10%
Inversiones Subsidiarias	153.370,70	7,82%	214.924,75	10,16%	214.940,59	9,23%	460.612,19	18,10%
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	2.288.586,57	65,28%	-43.547,56	-0,75%	-31.725,09	-0,55%	420.429,27	7,35%
TOTAL ACTIVO	-1.693.403,82	-12,76%	767.211,63	6,63%	409.229,42	3,31%	1.250.841,09	9,81%
PASIVO								
PASIVO CORRIENTE								
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	-1.614.039,45	-61,38%	1.012.549,12	99,70%	-339.848,43	-16,76%	551.009,65	32,64%
Locales	357.923,06	59,25%	1.031.665,36	107,24%	-334.584,18	-16,78%	289.819,65	17,47%
Del Exterior	-1.971.962,51	-97,35%	-19.116,24	-35,66%	-5.264,25	-15,26%	20.817,21	71,22%
Otras Cuentas y Documentos por Pagar	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	240.372,79	100,00%
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	375.681,12	26,40%	-999.072,52	-55,55%	-269.832,61	-33,75%	-458.167,15	-86,50%
Locales	-31.460,88	-2,21%	-591.930,52	-42,54%	-394.130,61	-49,30%	-333.869,15	-82,36%
Del Exterior	407.142,00	100,00%	-407.142,00	-100,00%	124.298,00	100,00%	-124.298,00	-100,00%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

PROVISIONES	-156.701,08	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	172.497,77	100,00%
Locales	-156.701,08	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	172.497,77	100,00%
OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES	324.883,76	763,32%	-25.540,85	-6,95%	106.239,58	31,07%	-112.998,34	-25,21%
Con La Administración Tributaria	58.325,26	100,00%	-23.820,86	-40,84%	-2.559,47	-7,42%	-31.944,93	-100,00%
Impuesto a La Renta Por Pagar Del Ejercicio	42.894,38	100,00%	-17.638,94	-41,12%	72.814,71	288,31%	-29.541,65	-30,12%
Con El Iess	16.237,91	100,00%	-3.093,41	-19,05%	-1.184,58	-9,01%	-11.959,92	-100,00%
Por Beneficios De Ley A Empleados	69.398,38	100,00%	11.767,61	16,96%	-8.664,72	-10,68%	-72.501,27	-100,00%
Participación Trabajadores Por Pagar Del Ejercicio	138.027,83	324,30%	7.244,75	4,01%	45.833,64	24,40%	32.949,43	14,10%
Dividendos Por Pagar	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS – RELACIONADAS	-400.000,00	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Locales (accionistas)	-400.000,00	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR NO RELACIONADOS	-3.563.743,77	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Locales	-3.535.142,96	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Del Exterior	-28.600,81	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
ANTICIPOS DE CLIENTES	213.606,51	100,00%	29.987,42	14,04%	236.644,74	97,15%	-216.492,83	-45,08%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	-4.820.312,91	-58,67%	17.923,17	0,53%	-266.796,72	-7,82%	-64.150,90	-2,04%
PASIVO NO CORRIENTE								
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Locales	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Del Exterior	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
PRÉSTAMOS DE ACCIONISTAS	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Del Exterior	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
PROVISIONES POR BENEFICIOS A EMPLEADOS	62.615,89	14,97%	37.111,60	7,72%	33.207,47	6,41%	78.933,87	14,32%
Jubilación Patronal	22.768,90	5,95%	28.234,43	6,97%	24.511,94	5,66%	56.369,58	12,31%
Desahucio	39.846,99	110,69%	8.877,17	11,70%	8.695,53	10,26%	22.564,29	24,15%
PASIVO DIFERIDO	288.021,00	100,00%	-18.552,00	-6,44%	-256.514,54	-95,19%	-4.966,98	-38,34%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Pasivos Por Impuestos Diferidos	288.021,00	100,00%	-18.552,00	-6,44%	-256.514,54	-95,19%	-4.966,98	-38,34%
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	350.636,89	83,81%	18.559,60	2,41%	-223.307,07	-28,35%	73.966,89	13,11%
TOTAL PASIVO	-4.469.676,02	-51,77%	36.482,77	0,88%	-490.103,79	-11,67%	9.815,99	0,26%
PATRIMONIO NETO								
CAPITAL	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Capital Suscrito y Asignado	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
RESERVAS	179.791,02	81,59%	732.598,56	183,08%	474.617,34	41,90%	104.532,67	6,50%
Reserva Legal	21.592,58	25,54%	85.494,53	80,56%	86.294,06	45,03%	103.974,50	37,41%
Reservas Facultativa Y Estatutaria	158.198,44	116,48%	647.104,03	220,09%	388.323,28	41,26%	558,17	0,04%
RESULTADOS ACUMULADOS	1.947.596,57	56567,83%	0,00	0,00%	247.911,50	12,71%	935.211,61	42,53%
Ganacias Acumuladas	3.442,94	100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	-3.442,94	-100,00%
Result. Acum. Provenientes Adopción 1era Vez Niif	1.947.037,67	100,00%	0,00	0,00%	247.911,50	12,73%	0,00	0,00%
Reserva de Capital	558,90	100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	-558,90	-100,00%
Utilidad no Distribuida Ejercicios Anteriores	-3.442,94	-100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	939.213,45	100,00%
RESULTADOS DEL EJERCICIO	648.884,61	300,51%	-1.869,70	-0,22%	176.804,37	20,49%	201.280,82	19,36%
Ganancia Neta Del Periodo	648.884,61	300,51%	-1.869,70	-0,22%	176.804,37	20,49%	201.280,82	19,36%
(-) Pérdida Neta Del Periodo								
TOTAL PATRIMONIO	2.776.272,20	59,84%	730.728,86	9,85%	899.333,21	11,04%	1.241.025,10	13,72%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	-1.693.403,82	-12,76%	767.211,63	6,63%	409.229,42	3,31%	1.250.841,09	9,81%

Fuente: Superintendencia de Compañías
Adaptación realizada por: Las Autoras



ANEXO 18

Análisis Vertical Estado de Situación Financiera Recordmotor 2010 – 2014.

	2010		2011		2012		2013		2014	
ACTIVO										
ACTIVO CORRIENTE										
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO	1.086.381,62	8,18%	756.117,67	6,53%	785.546,33	6,36%	205.002,13	1,61%	831.241,57	5,93%
ACTIVOS FINANCIEROS	3.258.944,57	24,55%	2.126.880,28	18,37%	1.862.516,08	15,08%	2.275.212,76	17,84%	3.291.098,44	23,50%
Documentos Y Cuentas Por cobrar Clientes No relacionados	2.986.574,12	22,50%	2.390.727,37	20,64%	2.104.071,30	17,04%	1.527.373,86	11,97%	2.064.603,09	14,74%
Documentos Y Cuentas Por cobrar Clientes Relacionados	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Otras Cuentas Por cobrar Relacionadas	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	69.488,92	0,50%
Otras Cuentas Por Cobrar No Relacionadas	186.708,07	1,41%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	873.897,79	6,85%	1.180.119,46	8,42%
(-) Provisión Cuentas Incobrables Y Deterioro	-182.370,48	-1,37%	-355.564,83	-3,07%	-334.977,79	-2,71%	-209.018,21	-1,64%	-100.766,29	-0,72%
Crédito Tributario a Favor	268.032,86	2,02%	91.717,74	0,79%	93.422,57	0,76%	82.959,32	0,65%	77.653,26	0,55%
INVENTARIOS	5.422.777,58	40,85%	2.897.064,83	25,02%	3.942.060,16	31,93%	4.537.696,41	35,57%	3.724.811,10	26,59%
Inv. Prod. Terminados y Mercadería Comprado de Terceros	4.564.632,64	34,39%	2.834.403,21	24,48%	3.881.358,27	31,43%	4.271.296,93	33,48%	3.286.461,04	23,46%
Mercaderías En Tránsito	858.144,94	6,47%	139.017,64	1,20%	145.079,10	1,17%	349.987,17	2,74%	519.662,54	3,71%
(-) Prov. Por Valor Neto De Realización Y Otras Pérdidas En Inv.	0,00	0,00%	-76.356,02	-0,66%	-84.377,21	-0,68%	-83.587,69	-0,66%	-81.312,48	-0,58%
SERVICIOS Y OTROS PAGOS ANTICIPADOS	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	21.087,79	0,15%
Activos pagados por Anticipado	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	21.087,79	0,15%
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	0,00	0,00%	6.050,60	0,05%	6.750,00	0,05%	19.915,78	0,16%	0,00	0,00%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	9.768.103,77	73,59%	5.786.113,38	49,97%	6.596.872,57	53,43%	7.037.827,08	55,17%	7.868.238,90	56,17%
ACTIVO NO CORRIENTE										
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	701.803,99	5,29%	3.504.913,00	30,27%	3.302.453,73	26,75%	3.060.384,99	23,99%	3.034.677,05	21,66%
Terrenos	89.718,04	0,68%	1.346.400,00	11,63%	1.346.400,00	10,90%	1.346.400,00	10,55%	1.346.400,00	9,61%
Edificios	838.270,68	6,32%	1.802.133,52	15,56%	1.802.133,52	14,60%	1.802.133,52	14,13%	2.629.242,82	18,77%
Instalaciones	0,00	0,00%	750.912,92	6,48%	750.912,92	6,08%	750.912,92	5,89%	0,00	0,00%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Muebles Y Enseres	178.379,65	1,34%	114.409,45	0,99%	115.290,45	0,93%	120.818,26	0,95%	121.082,35	0,86%
Maquinaria Y Equipo	261.795,03	1,97%	228.147,77	1,97%	219.452,02	1,78%	200.839,00	1,57%	280.689,90	2,00%
Equipo De Computación	71.013,41	0,53%	76.606,08	0,66%	66.422,09	0,54%	27.763,05	0,22%	22.282,05	0,16%
Vehículos, Equipos De Transporte Y Equipo Caminero Móvil	112.785,09	0,85%	203.347,68	1,76%	213.004,89	1,73%	188.367,45	1,48%	222.742,45	1,59%
(-) Depreciación Acumulada Propiedades, Planta Y Equipo	-850.157,91	-6,40%	1.017.044,42	-8,78%	1.211.162,16	-9,81%	1.376.849,21	-10,79%	1.587.762,52	-11,34%
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	588.231,22	4,43%	122.546,00	1,06%	118.402,00	0,96%	113.805,06	0,89%	99.330,08	0,71%
ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	254.076,96	1,91%	51.869,04	0,45%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Cuentas y Docum. por Cobrar Clientes NoCorrientes NoRelacionados	254.076,96	1,91%	51.869,04	0,45%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	1.961.425,88	14,78%	2.114.796,58	18,26%	2.329.721,33	18,87%	2.544.661,92	19,95%	3.005.274,11	21,45%
Inversiones Subsidiarias	1.961.425,88	14,78%	2.114.796,58	18,26%	2.329.721,33	18,87%	2.544.661,92	19,95%	3.005.274,11	21,45%
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	3.505.538,05	26,41%	5.794.124,62	50,03%	5.750.577,06	46,57%	5.718.851,97	44,83%	6.139.281,24	43,83%
TOTAL ACTIVO	13.273.641,82	100,00%	11.580.238,00	100,00%	12.347.449,63	100,00	12.756.679,05	100,00%	14.007.520,14	100,00%
PASIVO										
PASIVO CORRIENTE										
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	2.629.629,04	19,81%	1.015.589,59	8,77%	2.028.138,71	16,43%	1.688.290,28	13,23%	2.239.299,93	15,99%
Locales	604.057,38	4,55%	961.980,44	8,31%	1.993.645,80	16,15%	1.659.061,62	13,01%	1.948.881,27	13,91%
Del Exterior	2.025.571,66	15,26%	53.609,15	0,46%	34.492,91	0,28%	29.228,66	0,23%	50.045,87	0,36%
Otras Cuentas y Documentos por Pagar	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	240.372,79	1,72%
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	1.422.923,81	10,72%	1.798.604,93	15,53%	799.532,41	6,48%	529.699,80	4,15%	71.532,65	0,51%
Locales	1.422.923,81	10,72%	1.391.462,93	12,02%	799.532,41	6,48%	405.401,80	3,18%	71.532,65	0,51%
Del Exterior	0,00	0,00%	407.142,00	3,52%	0,00	0,00%	124.298,00	0,97%	0,00	0,00%
PROVISIONES	156.701,08	1,18%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	172.497,77	1,23%
Locales	156.701,08	1,18%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	172.497,77	1,23%
OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES	42.561,82	0,32%	367.445,58	3,17%	341.904,73	2,77%	448.144,31	3,51%	335.145,97	2,39%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Con La Administración Tributaria	0,00	0,00%	58.325,26	0,50%	34.504,40	0,28%	31.944,93	0,25%	0,00	0,00%
Impuesto a La Renta Por Pagar Del Ejercicio	0,00	0,00%	42.894,38	0,37%	25.255,44	0,20%	98.070,15	0,77%	68.528,50	0,49%
Con El Iess	0,00	0,00%	16.237,91	0,14%	13.144,50	0,11%	11.959,92	0,09%	0,00	0,00%
Por Beneficios De Ley A Empleados	0,00	0,00%	69.398,38	0,60%	81.165,99	0,66%	72.501,27	0,57%	0,00	0,00%
Participación Trabajadores Por Pagar Del Ejercicio	42.561,82	0,32%	180.589,65	1,56%	187.834,40	1,52%	233.668,04	1,83%	266.617,47	1,90%
Dividendos Por Pagar	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS – RELACIONADAS	400.000,00	3,01%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Locales (accionistas)	400.000,00	3,01%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR NO RELACIONADOS	3.563.743,77	26,85%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Locales	3.535.142,96	26,63%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Del Exterior	28.600,81	0,22%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
ANTICIPOS DE CLIENTES	0,00	0,00%	213.606,51	1,84%	243.593,93	1,97%	480.238,67	3,76%	263.745,84	1,88%
OTROS PASIVOS CORRIENTES										
TOTAL PASIVO CORRIENTE	8.215.559,52	61,89%	3.395.246,61	29,32%	3.413.169,78	27,64%	3.146.373,06	24,66%	3.082.222,16	22,00%
PASIVO NO CORRIENTE										
OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Locales	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Del Exterior	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
PRÉSTAMOS DE ACCIONISTAS	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Del Exterior	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
PROVISIONES POR BENEFICIOS A EMPLEADOS	418.357,32	3,15%	480.973,21	4,15%	518.084,81	4,20%	551.292,28	4,32%	630.226,15	4,50%
Jubilación Patronal	382.357,32	2,88%	405.126,22	3,50%	433.360,65	3,51%	457.872,59	3,59%	514.242,17	3,67%
Desahucio	36.000,00	0,27%	75.846,99	0,65%	84.724,16	0,69%	93.419,69	0,73%	115.983,98	0,83%
PASIVO DIFERIDO	0,00	0,00%	288.021,00	2,49%	269.469,00	2,18%	12.954,46	0,10%	7.987,48	0,06%
Pasivos Por Impuestos Diferidos	0,00	0,00%	288.021,00	2,49%	269.469,00	2,18%	12.954,46	0,10%	7.987,48	0,06%
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	418.357,32	3,15%	768.994,21	6,64%	787.553,81	6,38%	564.246,74	4,42%	638.213,63	4,56%

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

TOTAL PASIVO	8.633.916,84	65,05%	4.164.240,82	35,96%	4.200.723,59	34,02%	3.710.619,80	29,09%	3.720.435,79	26,56%
PATRIMONIO NETO										
CAPITAL	4.200.000,00	31,64%	4.200.000,00	36,27%	4.200.000,00	34,02%	4.200.000,00	32,92%	4.200.000,00	29,98%
Capital Suscrito y Asignado	4.200.000,00	31,64%	4.200.000,00	36,27%	4.200.000,00	34,02%	4.200.000,00	32,92%	4.200.000,00	29,98%
RESERVAS	220.356,32	1,66%	400.147,34	3,46%	1.132.745,90	9,17%	1.607.363,24	12,60%	1.711.895,91	12,22%
Reserva Legal	84.539,19	0,64%	106.131,77	0,92%	191.626,30	1,55%	277.920,36	2,18%	381.894,86	2,73%
Reservas Facultativa Y Estatutaria	135.817,13	1,02%	294.015,57	2,54%	941.119,60	7,62%	1.329.442,88	10,42%	1.330.001,05	9,49%
RESULTADOS ACUMULADOS	3.442,94	0,03%	1.951.039,51	16,85%	1.951.039,51	15,80%	2.198.951,01	17,24%	3.134.162,62	22,37%
Ganacias Acumuladas	0,00	0,00%	3.442,94	0,03%	3.442,94	0,03%	3.442,94	0,03%	0,00	0,00%
Result. Acum. Provenientes De Adopción Primera Vez Las Niif	0,00	0,00%	1.947.037,67	16,81%	1.947.037,67	15,77%	2.194.949,17	17,21%	2.194.949,17	15,67%
Reserva de Capital	0,00	0,00%	558,90	0,00%	558,90	0,00%	558,90	0,00%	0,00	0,00%
Utilidad no Distribuida Ejercicios Anteriores	3.442,94	0,03%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	939.213,45	6,71%
RESULTADOS DEL EJERCICIO	215.925,72	1,63%	864.810,33	7,47%	862.940,63	6,99%	1.039.745,00	8,15%	1.241.025,82	8,86%
Ganancia Neta Del Periodo	215.925,72	1,63%	864.810,33	7,47%	862.940,63	6,99%	1.039.745,00	8,15%	1.241.025,82	8,86%
(-) Pérdida Neta Del Periodo										
TOTAL PATRIMONIO	4.639.724,98	34,95%	7.415.997,18	64,04%	8.146.726,04	65,98%	9.046.059,25	70,91%	10.287.084,35	73,44%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	13.273.641,82	100,00%	11.580.238,00	100,00%	12.347.449,63	100,00	12.756.679,05	100,00%	14.007.520,14	100,00%

Fuente: Superintendencia de Compañías

Adaptación realizada por: Las Autoras

**ANEXO 19**

Información Estados Financieros de Empresas Importadoras 2010 – 2014.

IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.

	2010	2011	2012	2013	2014
Ventas	58.647.098,01	47.003.285,54	78.019.699,87	79.618.955,26	47.981.254,68
Ventas Netas	58.647.098,01	46.098.411,66	75.303.666,12	76.647.768,47	47.981.254,68
Costo de Ventas	49.063.987,34	37.891.591,05	59.467.039,74	60.068.662,48	40.763.385,78
Compras de Inventario	45.132.005,44	32.246.527,20	48.327.587,19	46.835.900,42	32.635.903,56
Importación de Inventario	6.043.440,05	6.249.149,90	14.556.889,64	12.103.295,39	8.643.806,86
Util. Bruta	9.583.110,67	8.206.820,62	15.836.626,38	16.579.106,00	7.217.868,90
Gastos Operacionales	8.908.496,38	7.017.754,51	8.647.845,67	9.222.225,51	6.692.014,68
Sueldos , salarios y remuneraciones Ventas	2.327.376,30	1.455.926,41	4.796.502,58	1.419.196,83	1.423.616,98
Promoción y publicidad	303.139,18	232.275,42	307.230,56	313.386,19	210.447,93
Sueldos , salarios y remuneraciones Administración	25.307,72	882.041,53	3.827.610,02	1.090.343,73	474.538,99
Util. Operac.	674.614,29	1.189.066,10	7.188.780,72	7.356.880,49	525.854,22
Otros Ingresos	6.047.894,85	3.836.509,30	29.296,60	0,00	4.334.460,31
Gastos Financieros	1.236.288,19	1.170.853,25	1.456.760,82	1.722.984,45	1.268.192,51
UAI y Part. Trab	5.486.220,95	4.542.432,73	5.761.316,50	5.633.896,04	3.592.122,02
15% Part. Trab	822.933,14	681.364,91	864.197,48	845.084,41	538.818,30
Imp. Renta	1.070.388,95	869.197,77	1.003.348,02	996.772,11	627.822,53
Utilidad Neta	3.592.898,85	2.991.870,05	3.893.771,00	3.792.039,53	2.425.481,19
Activo Total	45.239.919,96	42.161.936,54	59.708.521,29	62.957.063,37	40.489.394,78
Patrimonio Total	15.250.541,86	16.158.156,57	21.116.433,88	21.455.323,14	14.525.577,69

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A.

	2010	2011	2012	2013	2014
Ventas	240.727.753,72	263.905.831,27	195.968.573,88	216.752.022,39	234.004.498,99
Ventas Netas	240.727.753,72	259.398.799,91	191.474.543,83	205.221.095,07	223.246.184,40
Costo de Ventas	201.326.204,36	214.874.009,49	151.435.124,09	159.259.024,45	171.492.746,17
Util. Bruta	39.401.549,36	44.524.790,42	40.039.419,74	45.962.070,62	51.753.438,23
Gastos Operacionales	28.813.555,81	27.791.257,45	24.664.705,00	29.129.928,87	34.253.605,99
Util. Operac.	10.587.993,55	16.733.532,97	15.374.714,74	16.832.141,75	17.499.832,24
Otros ingresos	1.404.926,70	0,00	0,00	0,00	0,00
Gastos Financieros	2.870.317,68	5.423.919,00	4.091.014,30	3.749.449,31	3.568.023,08
UAI y Part. Trab	9.122.602,57	11.309.613,97	11.283.700,44	13.082.692,44	13.931.809,16
15% Part. Trab	1.368.390,39	1.696.442,10	1.692.555,07	1.962.403,87	2.240.212,63
Imp. Renta	2.214.630,38	2.787.745,52	2.068.386,63	2.736.663,20	3.188.090,94
Utilidad Neta	5.539.581,80	6.825.426,35	7.522.758,74	8.383.625,37	8.503.505,59
Activo Total	85.118.733,97	89.331.155,10	73.315.617,60	85.320.204,60	97.484.066,87
Patrimonio	22.258.587,56	32.967.987,15	39.382.529,26	47.728.414,80	53.475.274,23

NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.

	2010	2011	2012	2013	2014
Ventas	305.726.962,13	296.959.316,63	323.926.612,25	275.143.077,95	290.113.067,00
Ventas Netas	302.362.464,00	294.204.117,41	320.567.465,00	275.143.077,95	269.135.903,00
Costo de Ventas	262.208.265,19	253.370.743,32	274.358.382,90	229.818.417,15	231.278.082,00
Util. Bruta	40.154.198,81	40.833.374,09	46.209.082,10	45.324.660,80	37.857.821,00
Gastos Operacionales	10.618.848,00	6.792.062,40	8.071.276,18	14.239.223,69	11.497.450,00
Util. Operac.	29.535.350,81	34.041.311,69	38.137.805,92	31.085.437,11	26.360.371,00
Otros Ingresos	5.421.372,00	2.230.563,59	1.185.436,78	508.061,64	136.151,00

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Gastos Financieros	11.635.931,00	7.285.158,44	7.034.778,94	7.273.216,78	10.922.094,00
UAI y Part. Trab	23.320.791,81	28.986.716,84	32.288.463,76	24.320.281,97	15.574.428,00
15% Part. Trab	3.498.118,77	4.348.007,53	4.843.269,56	3.648.042,30	2.336.164,20
Imp. Renta	5.864.126,00	4.445.777,15	7.338.308,17	5.405.498,79	4.011.896,80
Utilidad Neta	13.958.547,04	20.192.932,16	20.106.886,03	15.266.740,88	9.226.367,00
Activo Total	156.875.346,05	156.582.088,60	217.062.013,29	254.678.363,91	274.633.796,61
Patrimonio	43.364.392,62	62.926.248,55	80.391.892,25	95.658.633,13	104.885.000,00

QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

	2010	2011	2012	2013	2014
Ventas	109.227.061,03	130.725.174,30	180.994.787,90	146.708.903,12	157.517.592,64
Ventas Netas	109.227.061,03	122.745.657,50	158.957.968,00	141.931.893,00	156.825.025,00
Costo de Ventas	90.683.967,57	103.085.142,05	135.845.257,10	113.745.727,72	127.854.196,00
Util. Bruta	18.543.093,46	19.660.515,45	23.112.710,90	28.186.165,28	28.970.829,00
Gastos Operacionales	13.251.834,49	9.600.712,00	10.188.102,00	13.503.083,00	13.585.210,00
Util. Operac.	5.291.258,97	10.059.803,45	12.924.608,90	14.683.082,28	15.385.619,00
Otros ingresos	670.632,58	1.136.665,00	403.320,40		605.926,00
Gastos Financieros	4.383.512,42	5.331.333,00	3.087.191,01	3.602.915,84	3.186.805,00
UAI y Part. Trab	1.578.379,13	5.865.135,45	10.240.738,29	11.080.166,44	12.804.740,00
15% Part. Trab	236.756,87	879.770,32	1.536.110,74	1.662.024,97	1.920.711,00
Imp. Renta	789.488,29	1.389.698,05	1.718.429,51	1.885.992,56	1.905.610,68
Reservas	237.147,68	31.498,63	121.470,04	686.472,91	1.582.409,32
Utilidad Neta	314.986,29	3.564.168,45	6.864.728,00	6.845.676,00	7.396.009,00
Activo Total	87.238.920,26	78.675.782,91	60.078.674,50	81.036.313,16	92.414.861,00
Patrimonio	9.753.071,84	14.703.060,02	18.961.839,13	26.663.780,97	31.405.047,80

Fuente: Superintendencia de Compañías

Adaptación realizada por: Las Autoras

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



ANEXO 20

Modelo de la Entrevista a empresas importadoras de vehículos

**ENTREVISTA A EMPRESAS IMPORTADORAS DE
VEHÍCULOS CON ESTABLECIMIENTOS EN CUENCA**

Fecha: _____

Empresa: _____

Nombre del entrevistado: _____

Cargo: _____

Buenos días/tardes. Somos estudiantes de la Universidad de Cuenca y estamos realizando entrevistas para determinar los efectos de la restricción de importaciones mediante cupos de importación de vehículos en la rentabilidad de las empresas del sector.

- 1. ¿La restricción en las importaciones y/o cuotas de importación; afectó los ingresos tanto en dólares como en unidades en el negocio automotriz?
¿De qué manera?**

- 2. ¿Han importado la totalidad de cupo asignado (monto FOB o unidades)?
¿Esta discriminación de los autos importados se puede considerar como un punto negativo de una medida adoptada para la industria automotriz?**



3. Si se han generado estancamientos de inventario ¿Qué estrategias han aplicado para vender las unidades en stock?

4. ¿Se han afectado los costos de importación con la restricción establecida? ¿Cómo ha afectado al costo de importación (unidad de vehículo)?

5. En caso de haberse incrementado ¿este costo es asumido por la empresa o se carga al consumidor?

6. ¿Qué tipo de gastos han sido sacrificados para mantener la rentabilidad del negocio?



7. ¿Esta medida ha incidido en las plazas de empleo de la empresa, provocando la reducción de personal?

8. ¿Qué otras consecuencias han impactado a la empresa?

9. ¿Qué estrategias han diseñado para mitigar el impacto que se han generado? ¿Cómo se visualiza el futuro como un horizonte plagado de oportunidades y desafíos?

10. ¿Han considerado la posibilidad de diversificar las líneas de ventas? ¿En qué porcentaje?



11. En las condiciones económicas actuales, ¿considera que se pueden sustituir las importaciones por producción nacional?

12. ¿Han optado por importar vehículos que no se encuentran restringidos por cupos de importación?

13. ¿Cuál será el escenario complejo para el sector automotriz en 2016?

Firma del Entrevistado
C.I.



UNIVERSIDAD DE CUENCA

ANEXO 21: Diseño de Tesis.

UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

DISEÑO DE TESIS.

**“ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE
IMPORTACIONES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN
ECUADOR DE ACUERDO A LAS RESOLUCIONES DEL
COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO
CAUSADO”**



AUTORES:

Flores Quezada Samantha Elizabeth

Ulloa González Mayra Gissela

TUTORA:

Ing. Marcia Pesántez

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



1. SELECCIÓN Y DELIMITACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Contenido

Comercio Exterior: Reducción de cupos de importación

1.2 Campo de Aplicación

Sector automotriz.

1.3 Espacio

Ecuador

1.4 Periodo

2012 – 2014

1.5 Título de la tesis

“ANÁLISIS DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ECUADOR DE ACUERDO A LAS RESOLUCIONES DEL COMEX 2012, 2013, 2014 Y EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO CAUSADO”.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. CARÁCTER ACADÉMICO

Este tema de tesis tiene importancia académica, por su contribución como instrumento de consulta para estudiantes y profesionales, pues se presentará información que ayude a profundizar los conocimientos sobre la aplicación de cupos de importación en el sector automotriz ecuatoriano. De igual manera constituirá material de apoyo para los docentes que requieran bibliografía relacionada a esta política comercial.



2.2. CARÁCTER INSTITUCIONAL

En el ámbito institucional se busca evaluar el impacto socioeconómico causado por la reducción del cupo de importaciones de vehículos y partes. Con los resultados de esta investigación, el sector automotriz del Ecuador tendrá una fuente confiable en la cual apoyar su toma de decisiones.

2.3. IMPACTO SOCIAL

El gobierno ecuatoriano a inicios del año 2015 tomó varias medidas para afrontar la caída del precio del petróleo, entre las cuales se encuentra una mayor restricción a la importación de vehículos y partes para su ensamblaje, la misma, que ha causado una notable preocupación en el sector automotriz. Esta restricción se viene aplicando desde el año 2012 y recientemente con la Resolución 49 del COMEX, emitida el 29 de diciembre de 2014, se realizó una prórroga hasta finales del año 2015. Con el análisis a realizarse se dará a conocer la experiencia de emplear esta medida, sus características, alternativas, consecuencias, y a la vez, presentar alternativas para hacer frente a esta política gubernamental.

2.4. CARÁCTER PERSONAL

Una de las motivaciones al elegir este tema es analizar la influencia que tienen los cupos de importación en el sector automotriz ecuatoriano. Son muchas las opiniones y críticas que esta medida ha recibido, por lo que consideramos pertinente estudiarla. Además, establecer sus ventajas y desventajas dentro del contexto socioeconómico que atraviesa el país.

2.5. FACTIBILIDAD

Para desarrollar este tema de tesis contamos con información sobre el sector automotriz en nuestro país, presentado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, Ministerio de Industrias y Productividad, Ministerio de Comercio



Exterior, Resoluciones del COMEX, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Banco Central del Ecuador, Superintendencia de Compañías, Servicio de Rentas Internas.

3. BREVE DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

El boom de la producción automotriz en Ecuador empezó en los años 50, cuando empresas del sector metalmeccánico y del sector textil comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas (PROECUADOR, 2013)

En el año 1973 se inició la fabricación de vehículos, que fue de un solo modelo con un total de 144 unidades, superando en esa década las 5.000 unidades.

De acuerdo a información obtenida del Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos dedicados al comercio automotriz, de los cuales 70% realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos²².

Sobre el aporte de este sector en la economía del país (INEC, 2012) afirma: “Sólo en el caso de impuestos se estima que son de alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta”.

La industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmeccánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. De este modo, el sector automotriz integra a diferentes

²² Censo Nacional Económico 2010, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Tomado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>



actores, tanto para las firmas autopartistas proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que son las firmas que imponen los estándares productivos de la cadena²³.

4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Desde el año 2012 el Comité de Comercio Exterior COMEX ha emitido varias resoluciones en busca de reducir la contaminación ambiental, impulsar la producción nacional y a la vez equilibrar la balanza comercial que se ha visto afectada por la caída en los precios del petróleo. Las resoluciones 65 y 66 del año 2012 establecieron un cupo de importación tanto de automóviles como de partes, y en diciembre del año 2014 con la resolución 49 se estableció una reducción de estos cupos, lo que implica que el sector necesite planificar sus operaciones basadas en este modelo.

Considerando que el sector automotriz es sensible a las políticas gubernamentales, mismas que pueden variar constantemente hemos visto oportuno realizar un estudio sobre el impacto de esta política comercial en el sector.

4.1 LISTADO DE PROBLEMAS

1. Reducción de cupos para importar vehículos y CKD's.
2. Ausencia de una planificación en la mayor parte del sector automotriz, que contemple esta medida, pues no se esperaba que los cupos sean menores a los ya establecidos, siendo necesario, un reajuste de presupuestos.
3. Falta de alternativas de producción de la mayoría de piezas para ensamblar vehículos que puedan cubrir la restricción de importaciones.
4. Las actividades relacionadas al sector automotriz como comercio, manufactura y servicios se ven afectados por la restricción establecida.
5. Consecuencias económicas derivadas de la restricción aplicada como la posible reducción en la recaudación de impuestos.

²³ Análisis del sector automotriz 2013, Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. Proecuador.



6. Preocupación en el sector automotriz por el impacto en su rentabilidad como consecuencia de la aplicación de esta medida gubernamental.
7. Posible reducción en las plazas de empleo

5. DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

5.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar la reducción del cupo de importaciones para el sector automotriz en Ecuador de acuerdo a las resoluciones del COMEX 2012, 2013, 2014 y el impacto socioeconómico causado.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer los antecedentes de la investigación y del sector automotriz en el Ecuador.
- Describir los fundamentos teóricos de la importación y política comercial así como el marco legal aplicable para el sector automotriz en Ecuador.
- Comparar el comportamiento de las importaciones a partir del establecimiento de cupos en las resoluciones del COMEX, así como los efectos en la rentabilidad del sector.

6. ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA

6.1 MARCO DE ANTECEDENTES

El sector automotriz tiene gran influencia en la industria, puesto que contribuye en varios sectores económicos en un país. En Ecuador, aproximadamente para la década de los años 50, surge la industria productiva mediante el ensamblaje, como una alternativa a la búsqueda de facilitar el transporte tanto de personas como de mercancías. (PRO ECUADOR, 2013)



La importación de vehículos juega un papel importante, ya que en Ecuador, la producción de estos bienes no se ha desarrollado a gran magnitud, siendo necesaria la importación de piezas para ensamblarlos y de cierta manera tratar de cubrir las necesidades que surgen ante la toma de decisiones por parte del gobierno y que afectan al sector.

Por otra parte, uno de los ejes que se prioriza con el cambio de la matriz productiva es el sector automotriz, pues se intenta fortalecerlo a partir de las ensambladoras de vehículos, generando materia prima y mano de obra de acuerdo a las necesidades del país; así lo señala el Ministro Coordinador de la Producción, Richard Espinosa, quien dice que para el sector automotriz se pretende “generar el desarrollo de autopartistas, con cada vez más componente nacional, identificando límites racionales de la incorporación de este”²⁴. Pero en la actualidad, la realidad es diferente, pues en Ecuador, la mayoría de piezas para ensamblar vehículos, deben ser importadas, ya que no se cuenta con producción nacional de este tipo.

Los vehículos que pueden importarse deben ser fabricados en el año de introducirlos al país, o uno anterior, por lo que afectará a la escasez de ciertos modelos y cantidad de vehículos, y en cuyo caso aumentará su costo en las concesionarias, así también la venta de los vehículos importados disminuirá, pues el costo será mayor a los que ensamblen en el país. De manera indirecta, esto también afecta a la comercialización de vehículos usados, pues su precio de venta también aumentará y el incremento deberá ser asumido por el consumidor.

Por otra parte, las medidas gubernamentales que se toman responden a las circunstancias que se presenten, por lo tanto, con la reducción de cupos de importación se pretende equilibrar de cierta manera el saldo desfavorable que presenta la balanza comercial del país, pues las importaciones superan a las exportaciones, producto también de la caída del precio del petróleo a nivel internacional, pues para Enero estaría establecido el precio del barril del crudo

²⁴ MATRIZ PRODUCTIVA: EL MOMENTO ES AHORA, Corporación EKOS, <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/736.pdf>



ecuatoriano en \$91,40 mientras que para Diciembre en 2014 en \$53,55. De esta manera, con la reducción del precio el país podría presentar efectos en el sector fiscal (disminución de ingresos) y en el comercio exterior. (Universo,2014)

6.2 MARCO TEÓRICO

En Ecuador, el sector automotriz ofrece puestos de trabajo y contribuye con el pago de impuestos apoyando a la generación de riqueza para el país. Sin embargo, en variadas ocasiones ha debido enfrentar una serie de obstáculos que no le han permitido trabajar con una planificación adecuada.

Es así, que el sector automotriz, cuenta con el respaldo de la Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador AEADE, la cual nace en 1946 con el apoyo de 19 importadores visionarios, preocupados por el desarrollo de este sector económico del país, el cual en la actualidad es de pilar importante para la industria.

AEADE, es una institución activa, que intenta llegar a acuerdos entre las autoridades gubernamentales y las empresas del sector, en las diferentes medidas restrictivas económicas y demás resoluciones que surgen en el país. Para el año 2013, se encuentran afiliados 125 empresas que realizan sus actividades para el sector automotriz. (Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador, 2013)

Por parte del Estado, el Comité de Comercio Exterior “COMEX” es el organismo encargado de regular las políticas públicas, asuntos y procesos vinculados a la política comercial.

El Ministerio de Comercio Exterior, señala que COMEX estará integrado por:

- Ministerio de Comercio Exterior, quien lo preside;
- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca;
- Ministerio de Industrias y Productividad;
- Ministerio de Economía y Finanzas;
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo



Este comité, a partir del año 2012, ha emitido resoluciones para restringir las importaciones de vehículos y piezas de ensamblaje CKD`s, mediante cuotas de importación.

Cuotas de importación: se presentan mediante la restricción, ya sea sobre la cantidad o sobre el valor monetario de un bien a ser importado a un país.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador define importación como: “La acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del RÉGIMEN DE IMPORTACION al que se haya sido declarado”²⁵.

Al importar mercancías se deberá presentar la Declaración Aduanera Única (DAU), de manera electrónica y física en los casos que requiera la Dirección Nacional de Aduanas. Además, será necesaria la presentación de documentos de acompañamiento y documentos de soporte.

Documentos de acompañamiento: “aquellos que denominados de control previo, deben tramitarse y aprobarse antes del embarque de la mercancía deben presentarse, física o electrónicamente, en conjunto con la Declaración Aduanera, cuando estos sean exigidos”. (Art. 72 Reg. COPCI)

Documentos de soporte: “Constituirán la base de la información de la Declaración Aduanera a cualquier régimen. Estos documentos originales, ya sea en físico o electrónico, deberán reposar en el archivo del declarante o su Agente de Aduanas al momento de la presentación o transmisión de la Declaración Aduanera, y estarán bajo su responsabilidad conforme a lo determinado en la Ley. (Art. 73 Reg. COPCI)

- Factura Comercial
- Certificado de Origen (cuando proceda)
- Documentos que el SENA E o el Organismo regulador de Comercio Exterior considere necesarios.

²⁵ Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Definición de Importación http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action



Para realizar la liquidación de aduanas y determinar el valor a pagar en tributos por un producto importado, es necesario conocer la partida arancelaria a la que pertenece dicho bien. De acuerdo al Sistema Armonizado, establece un procedimiento de clasificación por grado de elaboración de las mercancías, a fin de que una mercancía siempre se clasifique:

- Primero en su correspondiente partida de 4 dígitos,
- y luego en la subdivisión de un guión apropiado de esta misma partida
- y solamente después, en la subpartida correspondiente de dos guiones, sin tomar en cuenta, en ninguno de los casos, los términos de cualquier subdivisión de nivel inferior.

Sistema Armonizado: Nomenclatura internacional establecida por la Organización Mundial de Aduanas, basada en una clasificación de las mercancías conforme a un sistema de códigos de 6 dígitos aceptado por todos los países participantes. Éstos pueden establecer sus propias subclasificaciones de más de 6 dígitos con fines arancelarios o de otra clase. (PROECUADOR, Glosario, 2015)

Los tributos que deberán ser cancelados al importar un bien, son los siguientes:

- **AD-VALOREM (Arancel Cobrado a las Mercancías)** Impuesto administrado por la Aduana del Ecuador. Porcentaje variable según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete CIF (base imponible de la Importación).
- **FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia)** Impuesto que administra el INFA. 0.5% se aplica sobre la base imponible de la Importación (CIF)
- **ICE (Impuesto a los Consumos Especiales)** Administrado por el SRI. Porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen.
- **IVA (Impuesto al Valor Agregado)** Administrado por el SRI. Corresponde al 12% sobre: Base imponible + ADVALOREM + FODINFA + ICE



6.2 MARCO CONCEPTUAL

Políticas Públicas: hace referencia a las acciones tomadas por un gobierno, como respuesta a las necesidades de resolver problemas de carácter nacional, como es el caso de la emisión de resoluciones para restringir las importaciones del sector automotriz, mediante cuotas de importación²⁶.

Restricción comercial: según el autor Steve Brunolli la define como las políticas comerciales que un gobierno establece para manipular importaciones o exportaciones de bienes en el territorio nacional.

Política Comercial: se define como el manejo del conjunto de instrumentos y estrategias al alcance del Estado, para mantener, alterar o modificar sustantivamente las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo. Es el conjunto de objetivos, medidas, decisiones e instrumentos diseñados y ejecutados por la autoridad económica para incidir en los componentes de la balanza de pagos y permitir flujos de comercio e inversión.²⁷

Instrumentos de política comercial: son considerados como barreras al comercio y consisten en instrumentos arancelarios y no arancelarios.

1. Arancelarias

Impuestos

Subsidios

2. No arancelarias

²⁶ Ruiz López Domingo, C.A.(s.f.) ¿Qué es una política pública? Recuperado el 13 de 02 de 2015, de <http://www.unla.mx/iusunla18/reflexion/QUE%20ES%20UNA%20POLITICA%20PUBLICA%20web.htm>

²⁷ Gutierrez,J.C.(2009). Comercio Internacional: Concepto e Instrumentos de Política Comercial. Recuperado el 17 de 12 de 2015, de <http://comerciointernacionalfaca.blogspot.com/2009/01/comercio-internacional-concepto-e.html>



- Cuotas de importación
- Restricciones voluntarias a las exportaciones
- Registros de contenido nacional (normas de origen)
- Políticas antidumping
- Disposiciones sobre compras estatales
- Políticas administrativas
- Restricciones sobre el comercio de servicios

Importación: es el ingreso legal de mercancías extranjeras al territorio nacional. SENA E define como “La acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al que se haya sido declarado”.²⁸

Régimen de Importación: es el tratamiento aplicable que se da a las mercancías que ingresan al territorio nacional, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente. (SENAE, 2015)

Importación para el Consumo (Art. 147 COPCI): “Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras”.²⁹

Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado (Art. 148 COPCI): “Es el régimen aduanero que permite la introducción al territorio aduanero de determinadas mercancías importadas, para ser utilizadas en un fin

²⁸ SENA E, S.N. (10 de 02 de 2015) Para importar. Obtenido de http://www.aduaa.gob.ec/pro/to_import.action

²⁹ Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI (29/12/2010). Regímenes de Importación, Pág.50



determinado, con suspensión total o parcial del pago de los derechos e impuestos a la importación y recargos, con excepción de la depreciación normal originada por el uso que se haya hecho de las mismas, para ser reexportadas en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, según se determine en el reglamento”.⁸

Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo (Art. 149 COPCI): “Es el régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero ecuatoriano, con suspensión del pago de los derechos e impuestos a la importación y recargos aplicables, de mercancías destinadas a ser exportadas luego de haber sido sometidas a una operación de perfeccionamiento, bajo la forma de productos compensadores”.⁸

Reposición de Mercancías con Franquicia Arancelaria (Art. 150 COPCI): “Régimen aduanero que permite importar, con exoneración de los derechos e impuestos a la importación y recargos con excepción de las tasas aplicables, mercancías idénticas o similares por su especie, calidad y sus características técnicas, a las que estando en libre circulación, hayan sido utilizadas para obtener las mercancías exportadas previamente con carácter definitivo”.³⁰

Transformación bajo control Aduanero (Art. 151 COPCI): “Es el régimen aduanero que permite introducir en el territorio aduanero mercancías para someterlas a operaciones que modifiquen su especie o estado, con suspensión del pago de los derechos e impuestos a la importación y recargos aplicables, para la posterior importación para el consumo de los productos resultantes obtenidos de esas operaciones, con la aplicación de los derechos e impuestos a la importación y recargos que les correspondan con arreglo a la naturaleza arancelaria del producto terminado”.⁹

³⁰ Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI (29/12/2010). Regímenes de Importación., Pág.50



Depósito Aduanero (Art. 152 COPCI): “Régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas por un periodo determinado bajo el control de la aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta finalidad, sin el pago de los derechos e impuestos y recargos aplicables”.³¹

Reimportación en el mismo estado (Art. 153 COPCI): Es el régimen aduanero que permite la importación para el consumo con exoneración de los derechos e impuestos a la importación, recargos aplicables de las mercancías que han sido exportadas, a condición que no hayan sido sometidas a ninguna transformación, elaboración o reparación en el extranjero y a condición que todas las sumas exigibles en razón de un reembolso o de una devolución, de una exoneración condicional de derechos e impuestos o de toda subvención u otro monto concedido en el momento de la exportación, se hayan pagado”.¹⁰

Tributos de Comercio Exterior: (Art. 108 COPCI) Son los derechos arancelarios, impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y, Las tasas por servicios aduaneros³².

7. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas de aplicar cupos para la importación en el sector automotriz en el Ecuador?
2. ¿Cuál es el impacto socioeconómico en el sector automotriz por la reducción de cupos de importación?

³¹ Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI (29/12/2010). Regímenes de Importación., Pág.51

³² Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI (29/12/2010). Regímenes de Importación., Pág. 42



3. ¿Cuál es el efecto de la reducción en los cupos de importación de vehículos y CKD's en los ingresos del sector automotriz ecuatoriano?
4. ¿Cómo afecta las resoluciones emitidas a la planificación financiera de las empresas del sector automotriz?
5. ¿La aplicación de esta medida ha beneficiado a la industria automotriz nacional?
6. ¿Qué medidas puede tomar el sector automotriz ecuatoriano para enfrentar esta situación y minimizar los impactos negativos, en caso de haberlos?

8. CONSTRUCCIÓN DE VARIABLES E INDICADORES

ESQUEMA TENTATIVO	VARIABLES	INDICADORES
1. EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR	Condiciones del sector automotriz Ubicación del sector Rendimiento del sector en la economía nacional Condición socioeconómica	Características del sector Porcentaje de plazas de empleo generadas por el sector Actividades que involucra el sector Número de ciudades en las que realiza sus actividades económicas. Porcentaje de influencia en la economía nacional Indicadores económicos del sector



2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ESTUDIO DEL MARCO LEGAL	Información disponible Políticas públicas Normativa Legal	Porcentaje de información analizada Política comercial aplicada en el Ecuador durante el período de estudio Acuerdos y Resoluciones estudiados
3. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO	Ventas Volumen de Importaciones Rentabilidad del sector automotriz ecuatoriano	Variación en los ingresos del sector automotriz Tasa de crecimiento de las importaciones Variación del nivel de precios de los vehículos Tasa de crecimiento de la oferta y demanda

9. DISEÑO METODOLÓGICO

a. Tipo de investigación

En esta tesis se utilizará la investigación descriptiva, puesto que se busca alcanzar un conocimiento del impacto de la reducción de los cupos de importación en el sector automotriz de Ecuador. Al ser una restricción que afecta al sector de acuerdo a las condiciones que esté atravesando el mismo y la situación económica-social de cada lugar surge la necesidad de entender sus implicaciones, características y la forma en que opera.



b. Método de la investigación

Se utilizará una combinación de los enfoques tanto cuantitativo como cualitativo puesto que cada uno contribuirá a una recolección eficaz de la información necesaria para el análisis.

Al aplicar el enfoque cuantitativo podremos diseñar los instrumentos necesarios que nos permitan obtener la información pertinente al tema. Este enfoque que basa su estudio en la medición numérica y análisis estadístico será de gran utilidad para el desarrollo de entrevistas, indicadores financieros entre otras herramientas de medición.

El Análisis Cuantitativo, se podrá dar además mediante de la lectura de cuadros y la lectura de porcentajes.

También se aplicará un enfoque cualitativo ya que permite analizar la realidad objetiva de manera que se captura, describe y genera teorías según de acuerdo al contexto social que se presente a la fecha.

El análisis cualitativo se verá reflejado en la explicación de la relación causa-efecto es decir dando a conocer el porqué de los datos y el impacto que tienen.

Finalmente se aplicará el método del análisis, ya que, mediante el estudio de los datos recolectados se planteará propuestas que permitan dar soluciones a los problemas que atraviesa el sector automotriz en Ecuador.

La modalidad de la investigación es mixta porque se maneja números para el análisis pero también se manejan características de la población objeto de estudio.



10. ESQUEMA TENTATIVO DE LA INVESTIGACIÓN

OBJETIVO ESPECIFICO	CAPITULO
1. Establecer los antecedentes de la investigación y del sector automotriz en el Ecuador.	CAPITULO I. ANTECEDENTES Y ESTUDIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR 1.1 ANTECEDENTES 1.1.1 Definición del problema 1.1.2 Determinación de objetivos 1.1.3. Alcance de la investigación 1.1.4. Metodología de la investigación 1.2 EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR 1.2.1 Historia y evolución del sector automotriz en Ecuador 1.2.2 Importancia del sector automotriz en la economía nacional 1.2.3 Importadores y su ubicación geográfica en Ecuador 1.2.4 Actividades y sectores relacionados 1.2.5 Productos y piezas de ensamblaje del sector 1.2.6 Obligaciones y formalidades legales de importación 1.2.7 Regímenes de importación



<p>2. Describir los fundamentos teóricos de la importación y política comercial así como el marco legal aplicable para el sector automotriz en Ecuador.</p>	<p>CAPITULO II.</p> <p>FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ESTUDIO DEL MARCO LEGAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO</p> <p>2.1 Política comercial</p> <p> 2.1.1 Definición</p> <p> 2.1.2 Importancia</p> <p> 2.1.3 Objetivos</p> <p> 2.1.4 Instrumentos</p> <p>2.2 Importaciones del sector automotriz</p> <p> 2.2.1 Regímenes de importación</p> <p> 2.2.2 Obligación aduanera para importación.</p> <p> 2.2.3 Tributos de Comercio Exterior</p> <p>2.3 Marco legal en el Ecuador</p> <p> 2.3.1 Generalidades del Comité de Comercio Exterior COMEX</p> <p>2.4 Resoluciones del COMEX que involucran al sector automotriz ecuatoriano.</p> <p> 2.4.1. Resolución 65</p> <p> 2.4.2. Resolución 66</p> <p> 2.4.3 Resolución 049-2014</p>
---	---



<p>3. Comparar el comportamiento de las importaciones a partir del establecimiento de cupos en las resoluciones del COMEX, así como los efectos en la rentabilidad del sector.</p>	<p>CAPITULO III.</p> <p>ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DEL CUPO DE IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO</p> <p>3.1 Estudio comparativo de las importaciones con la reducción de cupos para vehículos y piezas.</p> <p>3.1.1 Comportamiento de las importaciones de vehículos y partes con la aplicación de cupos</p> <p>3.1.2 Evaluación del efecto de su aplicación en la economía del sector automotriz</p> <p>3.2. Medidas adoptadas por importadores para cubrir efectos de la restricción</p> <p>3.3 Inversión en la industria de ensamblaje de vehículos</p> <p>3.4 Informe ejecutivo de la propuesta desarrollada</p>
--	--



	<p>CAPÍTULO IV.</p> <p>EXPOSICIÓN DE RESULTADOS</p> <ul style="list-style-type: none">a. Conclusionesb. Recomendaciones <p>ANEXOS</p> <p>BIBLIOGRAFÍA</p>
--	---



11. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

ACTIVIDADES	MES I				MES II				MES III				MES IV				MES V			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1. Selección y delimitación del tema de investigación	■	■																		
2.- Justificación de la investigación		■																		
3.- Breve descripción del objeto de estudio.		■																		
4.- Formulación del problema			■																	
5.- Determinación de los objetivos			■																	
6.- Elaboración del marco teórico de referencia				■																

FLORES QUEZADA SAMANTHA
ULLOA GONZÁLEZ MAYRA



12. PRESUPUESTO REFERENCIAL

Detalle de gastos	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Valor Total
Empastado					30,00	30,00
Copias blanco y negro	3,00	3,00	4,00	6,00	12,00	28,00
Elaboración de Encuestas			2,00	3,00		5,00
Procesamiento de encuestas						0,00
Copias a color	2,00	1,50	3,00	3,00	5,00	14,50
Imprecisión de los capítulos	0	2,00	2,00	4,00	10,00	18,00
Internet	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	110,00
Transporte y movilización para el levantamiento de información	12,00	10,00	15,00	17,00	18,00	72,00
TOTAL ESTIMADO	39,00	38,50	48,00	55,00	97,00	277,50



13.- BIBLIOGRAFIA

Libros y Otros documentos

Asociación de Empresas Automotrices de Ecuador. (2013). *Anuario*. Recuperado el 13 de 02 de 2015, de http://aeade.net/web/images/stories/catalogos/ANUARIO2013_interactivo.pdf

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana CINAIE, (s.f.). *INFORMA* Segunda Edición, Sección Industria al Día.

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PROECUADOR, (2013). *Análisis del Sector Automotriz*. Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, Pág. 1-3, 7

Corporación EKOS. (s.f.). *MATRIZ PRODUCTIVA: EL MOMENTO IDEAL ES AHORA*. Obtenido de EKOS Negocios Web site: <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/736.pdf>

Gutierrez, J. C. (2009). *Comercio Internacional: Concepto e Instrumentos de Política Comercial*. Recuperado el 17 de 12 de 2015, de <http://comerciointernacionalfaca.blogspot.com/2009/01/comercio-internacional-concepto-e.html>

INEC. (01 de noviembre de 2012). *Infoeconomía*. Recuperado el 16 de febrero de 2015, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>

Ministerio de Relaciones del Exterior, (2013). *Línea Sur. Revista de Política Exterior* Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración del Ecuador., *Comercio e Integración del Ecuador*. Vol. II; no. 4.

Patricio, M. F. (2011). *Impacto de la Crisis Económica en el Comercio Exterior y recuperación en el corto plazo: Caso Ecuatoriano*. Quito: Tesis de Postgrado.



PRO ECUADOR. (2013). *Análisis del Sector Automotriz*. Recuperado el 13 de 02 de 2015, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

PROECUADOR. (13 de 02 de 2015). *Glosario*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/sistema-armonizado/>

Régimen Tributario Ecuatoriano EDLE. (2005). Colección de Regímenes Legales. Ediciones Legales. Tomo 3

Ruiz López Domingo, C. A. (s.f.). *¿Qué es una política pública?* Recuperado el 13 de 02 de 2015, de <http://www.unla.mx/iusunla18/reflexion/QUE%20ES%20UNA%20POLITICA%20PUBLICA%20web.htm>

SENAE, S. N. (10 de 02 de 2015). *Para importar*. Obtenido de http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action

Normativa

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

Resoluciones emitidas por COMEX:

Resolución 065 - 2012

Resolución 066 - 2012

Resolución 049 - 2014

Reglamento General a la Ley Orgánica de Aduanas.

Sitios Web

<http://supercias.gob.ec>

<http://aduana.gob.ec>

<http://comercioexterior.gob.ec>

<http://cinae.org.ec>

FLORES QUEZADA SAMANTHA

ULLOA GONZÁLEZ MAYRA