



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA.

Tema:

“Las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador”

Autora: Cusco Tiaguaro, Ligia Magaly

Tutor: Dr. Mayorga Morales, Tito Patricio

Ambato-Ecuador

2017


APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Dr. Tito Patricio Mayorga Morales, con cédula de ciudadanía № 180256768-3 en mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación sobre el tema: **“LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS Y LA ESTABILIDAD FINANCIERA DE LA INDUSTRIA CARROCERA EN EL ECUADOR”** desarrollado por Ligia Magaly Cusco Tiaguaro, de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría .

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Julio de 2017

TUTOR



Dr. Tito Patricio Mayorga Morales

C.C. 180256768-3

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Ligia Magaly Cusco Tiaguaro, con cédula de ciudadanía N°180444690-2, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS Y LA ESTABILIDAD FINANCIERA DE LA INDUSTRIA CARROCERA EN EL ECUADOR”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos y resultados son de exclusiva responsabilidad de mi persona como autora de este proyecto de investigación.

Ambato, Julio de 2017

AUTORA



.....
Ligia Magaly Cusco Tiaguaro

CC: 180444690-2

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, Julio de 2017

AUTORA



.....
Ligia Magaly Cusco Tiaguaro

CC: 180444690-2

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación, sobre el tema: “**LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS Y LA ESTABILIDAD FINANCIERA DE LA INDUSTRIA CARROCERA EN EL ECUADOR**”, elaborado por Ligia Magaly Cusco Tiaguaro, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Julio de 2017



Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



Dr. César Mayorga

MIEMBRO CALIFICADOR



Ing. Alberto Luzuriaga

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

Todo el esfuerzo, tiempo y dedicación que he puesto en culminar mi carrera universitaria, ha sido por todas aquellas personas que forman parte de mi vida y han estado a mi lado en la lucha constante para alcanzar este triunfo.

Primeramente a Dios por ser el guía de mi vida, por sus infinitas bendiciones que ha derramado sobre mí, por darme fortaleza, sabiduría y esperanza para poder culminar una de las etapas más importantes en mi vida.

A mi familia, de manera especial a mis padres Marcelino y Esthela por ser mi ejemplo de esfuerzo, sacrificio y trabajo diario, quienes me han brindado su apoyo incondicional a lo largo de mi carrera depositando su confianza en mí y siendo el pilar fundamental para poder cumplir todas mis metas, a mi hermano Mauricio, a Cristian que jamás ha dejado de creer en mí y ha sido fuente de motivación constante para seguir adelante, no me queda duda de que Dios con su infinita sabiduría ha puesto en mi vida a las personas que necesito.

“El éxito en la vida no siempre es llegar primero, sino nunca darse por vencido”.

Ligia Magaly Cusco T.

AGRADECIMIENTO

Primeramente a Dios que en él confié y con él todo lo puedo, por ser el conductor de mi vida y el guía de cada uno de mis pasos.

A mi familia, a mis amados padres por dejarme el legado más importante en mi vida, el ser una profesional, a mis queridas amigas y amigos que han hecho de mi vida universitaria un camino más sencillo y a todas aquellas personas que de una u otra forma me motivaron y estuvieron a lo largo de mi vida universitaria.

A mi tutor el Dr. Tito Mayorga por su constante paciencia, apoyo, comprensión y guía durante el desarrollo del proyecto de investigación.

A la Universidad Técnica de Ambato muy en especial a la Facultad de Contabilidad y Auditoría y como no a mis profesores que me han transmitido sus conocimientos y han sido parte fundamental de mi formación académica.

Ligia Magaly Cusco T.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA: “LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS Y LA ESTABILIDAD FINANCIERA DE LA INDUSTRIA CARROCERA EL ECUDOR”.

AUTORA: Ligia Magaly Cusco Tiaguaro.

TUTOR: Dr. Tito Patricio Mayorga Morales.

FECHA: Julio de 2017.

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación busca determinar la relación existente entre las políticas arancelarias y como estas influyen en la estabilidad financiera de la industria carrocera ecuatoriana.

El estudio está enfocado a nivel nacional tomando en consideración 45 empresas que están aprobadas por la Agencia Nacional de Tránsito, para la fabricación de buses, la encuesta aplicada a los Gerentes y/o Administrativos muestran que efectivamente uno de los factores más importantes que ha debilitado el crecimiento de la industria es sin duda la importación de buses completamente armados, dejando en evidencia que la aplicación de aranceles en las importaciones debido a los convenios internacionales, incentiva a que los consumidores compren en otros países y no consuman los productos que se ensamblan en el país, es así que las ventas tienden a bajar poniendo en riesgo la estabilidad financiera de las empresas y por ende de la industria en general. Finalmente el estudio determina que las empresas Ecuatorianas necesitan mejorar su nivel de competitividad frente a las empresas del mismo sector a nivel nacional e internacional, con la fabricación de buses con tecnologías avanzadas y de la más calidad que satisfagan las necesidades del cliente.

PALABRAS DESCRIPTORAS: POLÍTICAS ARANCELARIAS, VENTAS,
ESTABILIDAD FINANCIERA, IMPORTACIONES, COMPETITIVIDAD.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDIT
ACCOUNTING AND AUDITING RACE

TOPIC: "THE TARIFF POLICIES AND THE FINANCIAL STABILITY OF THE CARROCERA INDUSTRY THE ECUDOR".

AUTHOR: Ligia Magaly Cusco Tiaguaro.

TUTOR: Dr. Tito Patricio Mayorga Morales.

DATE: July 2017.

EXECUTIVE SUMMARY

This research seeks to determine the relationship between tariff policies and how they influence the financial stability of the Ecuadorian bodybuilding industry.

The study is focused at national level taking into consideration 45 companies that are approved by the National Transit Agency for the manufacture of buses, the survey applied to the Managers and / or Administrative show that effectively one of the most important factors that has weakened The growth of the industry is undoubtedly the importation of fully armed buses, making clear that the application of tariffs on imports due to international agreements encourages consumers to buy in other countries and not to consume the products that are assembled in The country, is that the sales tend to lower putting at risk the financial stability of the companies and therefore of the industry in general. Finally, the study determines that Ecuadorian companies need to improve their level of competitiveness vis-à-vis companies in the same sector nationally and internationally, with the manufacture of buses with advanced technologies and the highest quality that meet the needs of the customer.

KEYWORDS: TARIFF POLICIES, SALES, FINANCIAL STABILITY,
IMPORTS, COMPETITIVENESS.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
RESUMEN EJECUTIVO.....	viii
ÍNDICE GENERAL.....	xii
ÍNDICE DE TABLAS.....	xv
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xvii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	3
ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.1 Descripción y formulación del problema.....	3
1.2.1.1. Macrocontextualización.....	3
1.2.1.2. Mesocontextualización.....	6
1.2.1.3. Microcontextualización.....	7
1.2.2. Formulación y Análisis Crítico.....	13
1.3. Justificación.....	15
1.4. Objetivos.....	16
1.4.1 Objetivo General:.....	16
1.4.2 Objetivos Específicos:.....	16
CAPÍTULO II.....	17
MARCO TEÓRICO.....	17
2.1. Antecedentes investigativos.....	17
2.2 Fundamentación científico- técnica.....	23
2.2.1 Superordinación Conceptual.....	23
2.2.2 Subordinación de la Variable Independiente.....	24
2.2.3 Subordinación de la Variable Dependiente.....	25

2.2.4 Preguntas directrices y/o hipótesis	41
2.2.4.1 Preguntas directrices	41
2.2.4.2 Hipótesis	41
2.2.4.3 Señalamiento de las variables	42
CAPÍTULO III	43
METODOLOGÍA	43
3.1 Modalidad, enfoque y nivel de investigación	43
3.1.1 Modalidad	43
3.1.2. Enfoque	44
3.1.3. Nivel de Investigación	45
3.2. Población, Muestra y Unidad De Investigación	45
3.2.1. Población	45
3.2.2. Muestra	47
3.2.3 Unidad de investigación	48
3.3. Operacionalización de las Variables	49
3.3.1. Operacionalización de la Variable Independiente: Políticas Arancelarias	49
3.3.2. Operacionalización de la Variable Dependiente: Estabilidad Financiera	50
3.4. Descripción detallada del tratamiento de la información	51
3.4.1 Plan de recolección de la información	51
3.4.2 Plan de procesamiento de la información	52
CAPÍTULO IV	53
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	53
4.1 Principales resultados	53
4.1.1 Resultados	53
4.1.2 Verificación de la hipótesis	68
4.2 Limitaciones del estudio	71
4.3 Indicadores Financieros	71
4.3.1 Indicadores de Rentabilidad	71
4.4 Conclusiones	73
4.5 Recomendaciones	74
PROPUESTA DE ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO SOSTENIBLE DIRIGIDO A LA INDUSTRIA CARROCERA ECUATORIANA	76

MODELO DE ESTATUTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DE ASOCIACIÓN PRODUCTIVA ENTRE LAS EMPRESAS CARROCERAS ECUATORIANAS.....	81
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	88
ANEXOS	93
Anexo N°1. Encuesta	94
Anexo N°2. Estados Financieros.....	96
Anexo N°3. Informe SENAЕ.....	108
Anexo N°4. Acuerdo de alcance regional ALADI.....	109
Anexo N°5. Informe CANFAC.....	113

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla 1. Países fabricantes de vehículos en el mundo	4
Tabla 2. Marcas de autobuses	5
Tabla 3. Cooperativas de transporte miembros de la Fenacotip.	8
Tabla 4. Número de unidades importadas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.....	11
Tabla 5. Número de unidades producidas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.....	11
Tabla 6. Ventas de buses fabricados en Ecuador periodos 2011 al 2017.....	12
Tabla 7. Desgravación de los principales productos del sector automotor - Vehículos	28
Tabla 8. Nomenclatura arancelaria NANDINA, vehículos.....	30
Tabla 9. Bienes y servicios que gravan ICE	31
Tabla 10. Importación Bus Interprovincial Brasil-Ecuador	34
Tabla 11. Empresas autorizadas por la ANT con Certificado de Homologación Vigente	46
Tabla 12. Operacionalización de la Variable Independiente.....	49
Tabla 13. Operacionalización de la Variable Dependiente	50
Tabla 14. Preguntas básicas para el plan de recolección de la información	51
Tabla 15. Años que las empresas fabrican carrocerías en el mercado	53
Tabla 16. Métodos para mejorar e innovar la producción.....	55
Tabla 17. Producto estrella.....	56
Tabla 18. Venta del producto.	57
Tabla 19. Mercado que cubre la empresa.....	58
Tabla 20. Cuál es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se pagan.	59
Tabla 21. Importaciones de buses durante el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015.	60
Tabla 22. Políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías.....	61
Tabla 23. Creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses. 62	62
Tabla 24. Políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados. 63	63
Tabla 25. Fabricación de carrocerías es un negocio rentable.....	64
Tabla 26. Satisfacción de demanda anual de buses.....	65
Tabla 27. Importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera.	66
Tabla 28. Expectativa de ventas periodo 2017.....	67
Tabla 29. Presentación de los datos, frecuencias observadas.	69
Tabla 30. Presentación de los datos, frecuencias esperadas.....	70
Tabla 31. Cálculo del Chi-Cuadrado.....	70
Tabla 32. Rentabilidad sobre el Patrimonio.	71
Tabla 33. Margen de Utilidad Neta.	72
Tabla 34. Margen de Utilidad Bruta.....	72
Tabla 35. Gastos Administrativos y de Ventas.	72

Tabla 36. ROI.....	73
Tabla 37. Número de unidades importadas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.....	76
Tabla 38. Número de unidades producidas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.....	76
Tabla 39. Ventas de buses fabricados en Ecuador periodos 2011 al 2017.....	77

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico 1. Fabricación de vehículos.....	7
Gráfico 2. Ventas de buses 2011 al 2017	12
Gráfico 3. Árbol de Problemas.....	13
Gráfico 4. Red de Inclusiones Conceptuales.....	23
Gráfico 5. Subordinación de Variable Independiente	24
Gráfico 6. Subordinación de Variable Dependiente.....	25
Gráfico 7. Acuerdos comerciales vigentes del Ecuador.....	27
Gráfico 8. Acuerdos comerciales en negociación del Ecuador	27
Gráfico 9. Años que las empresas fabrican carrocerías en el mercado.	54
Gráfico 10. Métodos para mejorar e innovar la producción.	55
Gráfico 11. Producto estrella.....	56
Gráfico 12. Venta del producto.	57
Gráfico 13. Mercado que cubre la empresa.....	58
Gráfico 14. Cuál es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se pagan.	59
Gráfico 15. Importaciones de buses durante el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015.	60
Gráfico 16. Políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías.....	61
Gráfico 17. Creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses.	62
Gráfico 18. Políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados.	63
Gráfico 19. Fabricación de carrocerías es un negocio rentable.....	64
Gráfico 20. Satisfacción de demanda anual de buses.....	65
Gráfico 21. Importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera.....	66
Gráfico 22. Expectativa de ventas periodo 2017.....	67
Gráfico 23. Ventas de buses 2011 al 2017	77
Gráfico 24. Composición del Activo año 2014.....	101
Gráfico 25. Composición del Activo año 2015.....	102
Gráfico 26. Composición del Activo año 2016.....	102
Gráfico 27. Composición del Pasivo + Patrimonio año 2014.	102
Gráfico 28. Composición del Pasivo + Patrimonio año 2015.....	103
Gráfico 29. Composición del Pasivo + Patrimonio año 2016.....	103
Gráfico 30. Ingresos vs Costos y Gastos año 2014.	105
Gráfico 31. Ingresos vs Costos y Gastos año 2015.	105
Gráfico 32. Ingresos vs Costos y Gastos año 2016.	105

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación consta de 4 capítulos, la investigación tiene como finalidad determinar la relación existente entre las Políticas Arancelarias y la Estabilidad Financiera de la industria carrocera en el Ecuador.

Para las empresas ecuatorianas mantener un nivel de estabilidad financiero equilibrado es trascendental dentro del mercado nacional e internacional, la competencia día con día se fortalece y las exigencias de los consumidores es cada vez más demandante, es por esta razón que el estudio se ha enfocado de manera global en las políticas arancelarias puesto que las importaciones son un factor dominante dentro de la industria carrocera.

Con el propósito de presentar una mejor visión del sector se ha utilizado herramientas como indicadores financieros con un análisis horizontal y vertical de estados financieros y así poder determinar el grado de relación existente entre las dos variables objeto de estudio. El proyecto de investigación tiene la siguiente estructura:

Capítulo I. En este capítulo se plantea, la problemática de la industria carrocera del Ecuador, que está reflejada en la gráfica del Árbol de Problemas, detallado con sus causas y efectos que son una combinación de la variable independiente y dependiente, así mismo se encuentra detallado el objetivo general y específicos que se espera conseguir.

Capítulo II. Engloba el marco teórico, el cual está respaldado mediante antecedentes investigativos, con sus correspondientes fuentes bibliográficas, detallando conceptos y teorías más significativas que fundamentan la investigación, además se encuentra la descripción de las variables estudiadas y se plantea la hipótesis.

Capítulo III. Comprende, la metodología de estudio de la investigación, partiendo por la modalidad, enfoque y nivel de investigación, posteriormente se determinó la población y muestra con las respectivas técnicas e instrumentos que se empleó para la recolección de información.

Capítulo IV. Se encuentran detallados los principales resultado obtenidos de las encuestas aplicadas a los Gerentes y/o Administrativos de las empresas carroceras del Ecuador, seguidamente se verifico la hipótesis para determinar el grado de relación existente entre las variables objeto de estudio, así mismo se presenta la limitación del estudio en la recolección de información, finalmente se da a conocer las respectivas conclusiones y recomendaciones en base al análisis de los datos que fueron obtenidos y se presenta un esquema de la propuesta de solución a los hechos suscitados.

CAPÍTULO I

ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción y formulación del problema

1.1.1 Descripción y contextualización

1.2.1. Contextualización

1.2.1.1. Macrocontextualización

Durante años la fabricación de buses y carrocerías para buses, han sido considerados un factor importante en la economía; debido a que los autobuses son un medio principal de transporte en la movilidad y la unión de las personas, un elemento vital para la fuerza laboral y han contribuido a la activación de la economía mundial.











“A nivel global, la importancia de la industria automotriz en las economías nacionales y su papel como propulsor para el desarrollo de otros sectores de alto valor agregado, han provocado que diversos países tengan como uno de sus principales objetivos el desarrollo y/o fortalecimiento de esta industria”(Secretaría de Economía, 2012).

La fabricación de vehículos pesados, livianos y comerciales en el escenario mundial, muestra mayor relevancia, no solo para los países fabricantes, sino también para los proveedores de autopartes y finalmente para los clientes como consumidores finales.

Sin duda el proceso evolucionario de la industria carrocera en los distintos países del mundo, ha hecho que esta se fortalezca y mantenga un crecimiento potencial en países como:

Ranking: Top 10 principales países productores de vehículos livianos, pesados en el mundo

Tabla 1. Países fabricantes de vehículos en el mundo

RK. 2016	RK. 2015	Principales Países	2015	2016	Diferencia Unidades	Var. % 16/15	Part. % 2016
1	1	 COREA DEL SUR	19.862	16.936	-2.926	-15%	29,4%
2	6	 INDIA	5.510	7.068	1.558	28%	12,3%
3	2	 CHINA	8.329	7.007	-1.322	-16%	12,2%
4	3	 JAPÓN	7.011	5.726	-1.285	-18%	9,9%
5	4	 TAILANDIA	6.317	5.103	-1.214	-19%	8,9%
6	5	 MÉXICO	5.753	4.536	-1.217	-21%	7,9%
7	7	 ESTADOS UNIDOS	2.674	2.754	80	3%	4,8%
8	8	 BRASIL	2.322	2.004	-318	-14%	3,5%
9	10	 COLOMBIA	1.435	1.660	225	16%	2,9%
10	9	 INDONESIA	1.903	1.277	-626	-33%	2,2%
		Otros Países	3.517	3.541	24	1%	6,1%
Total Importado			64.633	57.612	-7.021	-11%	100,0%

Fuente: OICA

Sin duda, estos países marcan tendencia en la fabricación de vehículos de todo tipo entre ellos automóviles, camionetas, camiones y autobuses siendo los principales proveedores para el resto del mundo.

En la fabricación de autobuses tenemos a: Yutong ubicada en China, una industria a gran escala especializada en la producción de autobuses, representa uno de los mayores fabricantes a nivel mundial con una capacidad diaria de más de 170 autobuses producidos.

Por otro lado se menciona a Marcolopo ubicada en Brasil, forma también parte de las empresas más grandes en la fabricación de carrocerías de autobuses del mundo; participa activamente en los principales mercados mundiales en el desarrollo e implementación de soluciones para el transporte colectivo de pasajeros.

Estas dos grandes industrias son un referente en la producción a gran escala de autobuses en el mundo, cubriendo con un mercado global y atendiendo las exigencias de los clientes, de fabricar productos confiables, brindar un servicio de respuesta rápida a las peculiaridades de cada país y conocer la normativa de los mercados internacionales en los que se opera.

Las principales marcas de autobuses que sobresalen en el mundo son:

Tabla 2. Marcas de autobuses

SCANIA	
VOLVO	
MERCEDES-BENZ	
SETRA	
VOLKSWAGEN	
IVECO	
MAN	

Fuente: FIAA

Elaborado por: Cusco, L. (2016)

Sin duda en la actualidad, el autobús sigue siendo un medio de transporte público y privado, tanto en rutas urbanas como interurbanas y para viajes largos, los autobuses resultan ser un sistema clave dentro del transporte colectivo de una ciudad.

Hay que mencionar, además que los distintos países del mundo al buscar el fortalecimiento de un sector industrial como lo es el sector carroceros; establecen normas y reglas tanto locales e internacionales, como medida para regular el comercio exterior y proteger la industria nacional. De esta manera se contribuye al crecimiento económico de las naciones.

En el caso de las importaciones de buses terminados para las flotas de autobuses, o de chasis para buses carrozados, se debe cumplir con los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI). Este hecho se debe a que todos los países del mundo se acogen a la aplicación de los aranceles en su totalidad, para regular el comercio exterior.

1.2.1.2. Mesocontextualización

La globalización ha generado que la competencia y la interdependencia entre empresas y países crezcan, en su mayor parte los países latinoamericanos por ser considerados en vías de desarrollo, *“durante los últimos 20 años han adoptado políticas de liberalización económica, muchas de ellas utilizando las exportaciones como estrategia principal de desarrollo, dada la necesidad de aumentar la productividad y competitividad de su base industrial local”*. Galicia-Bretón Mora, Fabiola; Sánchez-Juárez e Isaac Leobardo (2011, pág. 162).

La industrialización en América Latina surgió a partir de la Segunda Guerra Mundial, y con el programa de industrialización por sustitución de importaciones, propuesto por Raúl Prebisch en 1959, el sector industrial ha crecido desde entonces desempeñando un rol fundamental en la economía.

América Latina está inmersa en el movimiento global en producción de vehículos livianos y pesados, mostrando un crecimiento considerable durante el año 2015, representado por México, Argentina y Brasil que son los países más industrializados de América Latina.

Según la Corporación Andina de Fomento (CAF)(2011) menciona que:

El fuerte crecimiento de las principales urbes ha tenido un impacto importante en los sistemas viales, la congestión vehicular, el estado del transporte, los servicios públicos y los índices de accidentes. Las estimaciones demográficas describen un crecimiento aún mayor para las próximas décadas. Se calcula que en 2020 habrá 90 millones de habitantes adicionales en los principales centros urbanos latinoamericanos.

Es por esta situación que los países Latinoamericanos están enfocados en el desarrollo de la industria de autobuses, como medio para combatir la saturación vehicular y disminuir los índices de contaminación ambiental.

Sin embargo en América Latina, la producción de transporte de pasajeros representa tan solo el 1% del total de la producción vehicular, manteniéndose como líder la producción de automóviles debido a la gran demanda del mercado en los últimos años.

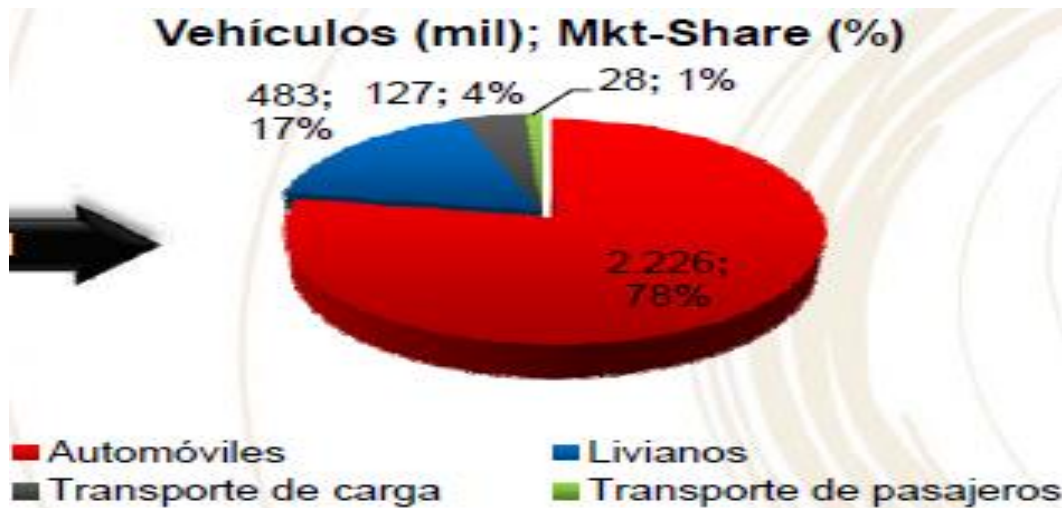


Gráfico 1. Fabricación de vehículos
Fuente:ANFAVEA

1.2.1.3. Microcontextualización

La producción automotriz en Ecuador tuvo sus inicios en los años 50, comenzando con la fabricación de pequeñas piezas y partes de buses, Ecuador ha ensamblado vehículos por más de tres décadas a partir del año 1973, el sector carroceros se ha fortalecido desde entonces y las ensambladoras en el Ecuador se han multiplicado dando como resultado la existencia de 45 empresas carroceras homologadas Autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito a nivel nacional.

La necesidad del Ecuador por manejar una producción más industrializada hace que el sector metalmecánico carroceros sea objeto de estudio, debido a la importancia que tiene en la economía ecuatoriana, pues es un sector que ha crecido notablemente a partir del año 2007 aportando considerablemente al PIB, después del sector petrolero, comercial y de construcción.

Según Uribe (2014), menciona que:

En la actualidad, el sector automotriz, es altamente regulado y de alto riesgo debido a las normas, restricciones, cargas impositivas sin embargo, su comportamiento está en función de la economía, lo

que implica, que si se presenta un escenario de crecimiento, el sector también lo hará, es decir el sector es vulnerable a las variaciones de la economía.

La industria automotriz del Ecuador produce buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros: urbano, interprovincial, escolar y turístico, es necesario recalcar que el estudio realizado se enfoca en la fabricación de buses para transporte interprovincial, tomando en cuenta que en esta categoría la competencia con los buses importados es mayor.

“Las principales industrias de metalmecánica están ubicadas en las provincias de Pichincha, Tungurahua, Guayas, Azuay y Loja, donde se ha ido desarrollando esta actividad con gran éxito, ofreciendo una amplia gama de productos y servicios a las industrias relacionadas con el sector analizado”(Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013, pág. 2).

Tungurahua se ha convertido en la Provincia Capital Carrocera a nivel nacional, con el 65% de producción en el ensamble de buses carrozados a nivel de todo el Ecuador, cuenta con un Centro de Fomento Productivo Metalmecánico Carrocero, el cual busca fortalecer el desarrollo sostenible de la industria, beneficiando a las pequeñas y medianas empresa a nivel nacional y generando fuentes de empleo en el sector.

Sin embargo la producción de autobuses se ha visto frenada por el incremento de importaciones de buses terminados, provenientes de China y Brasil, destinados para la renovación de flotas vehiculares de las cooperativas de transporte interprovincial, muchas de estas cooperativas de transporte que optan por la importación son miembros de la FENACOTIP.

Tabla 3. Cooperativas de transporte miembros de la Fenacotip.

COOPERATIVAS DE TRANSPORTE			
Azuay	Cía. Alpes Orientales	Cía. Ejecutivo San Luis	Express Sucre
Pullman Sucre	Pullman Viajeros	Coop. Río Paute	Santiago de Gualaceo
Santa Bárbara	Cía.Súper Semeria	Cía.Super Taxis Cuenca	Turismo Oriental
Cía. Santa Isabel Yung.	Cía. Once de Enero	Caluma	Cía.Cándido Rada
Cía. Express Atenas	Flota Bolívar	San Pedrito	10 de Noviembre
Echandia	Cañar	Jahuay	Javier Loyola
La Troncaleña	Rircay	Cía. San Marcos	Cía. Pindilg S.A
Cía. San Francisco	Ingapirca	Centinela	Ciudad de San Grabiél

S.A			
Espejo	Expreso Tulcán	Micro Taxi San Cristob.	Pullman Carchi
Tax Gacela	Cía. Velo Tax	Mira	Cristóbal Colón
Coop. Trans Norte	Coop. Huaca Julio And.	Cía. Belisario Quevedo	Ciro-El Salto
Cotopaxi	Cía.Expreso Bolivarian.	Guaytacamac	Iliniza
La Mana	Lasso	Latacunga- Granada	Macuchi
Nacional Saquisilí	Pujilí	Primavera	Salcedo
San Francisco Mulalo	San Miguel	Tanicuchi	Vivero
14 de Octubre	Reina de Sigchos	Coop. Río San Pablo	Andina Tour
Coop. Alianza Llinllin	Colta	Cía. Condorazo	Chimborazo
Chunchi	Ecuador Ejecutivo	Guamote	Patria- Gran Colomb.
Licto	Riobamba	Coop. Sangay	Transvencedores
20 de Diciembre	Pasajeros Unidos	Coop. San Antonio d.	Coop. Cta Alausi
Coop. Quimiag	Coop. Ñucallagta	Coop. San Isidro Labra.	Calderón de Pasaje
Centinela del Sur	Cifa	Ciudad de Piñas	Ecuatoriano Pullman
El Oro	Guabo	Paccha	Pasaje
Rutas Orenses	T.A.C	Cía. Transvictoria	Cía. Transchilla
Cía. Transguana	Del Pacífico	Gilberto Zambrano	La Costeñita
La Unión	Monterrey de Villegas	Quininde	1ro. de Mayo
2 de Julio	16 de Junio	17 de Septiembre	Amazonas del Triunfo
Asaad Bucaraman	Balzar	Brisas Santay Panorama	Citim
Ciudad de Daule	Chongón	Coop. Eloy Alfaro	Expreso Milagro
El Empalme	Jesús del Gran Poder	Kilómetro 26	Libertad
Marcelino Maridueña	Mariscal Sucre	Mi Piedacita	Pascuales
Pedro Carbo	Posorja	Rutas Balzareñas	Rutas Empalmeñas
Rutas Milagreñas	Rutas Salitreña	Salitre Atis	San
San Vicente	Santa Clara	Santa Lucia	Santa Martha
Santa Rosa de Colimes	Señor de los Milagros	Servicio Selectivo Mil.	Coop. Yaguachi
Unidos de Milagro	Villamil	Narcisa de Jesús	2 de Noviembre
Cica	Del Pacífico	Horizonte Peninsular	Libertad Peninsular
Liberpesa	Manantial de Guangala	Coop. Manglaralto	Mar Azul
Puerto Peninsular	Rutas Peninsulares	San Agustín	Santa Rita de Palmar
Cía. Trunsa	Unificación Peninsular	Unidos Peninsulares	Cía. Transcisa S.A
Unión Santa Elena	Aerotaxi	Flota Imbabura	Flota Antaña
Los Lagos	Oriental Pimampiro	Otavalo	Transcotacachi
Urcuqui	La Esperanza	Central Catamayo	Loja
Sur Oriente	Unión Cariamanga	Cía. Vilcabamba Touris	Unión Yantzatza
Babahoyo	Baba	Flota Bolívar	Buena Fe
Coop. Citam	Citar	Ciudad de Ventanas	F.B.I
FIFA	Mocache	Quevedo	Quinsaloma
Rutas Vinceñas	Sucre	Cía. T.I.A	Valencia
Ventanas	Coop. Espejo	Coop. Imca	Ayacucho
Cacique Guale	Carlos A. Aray	Ciudad de Calceta	Ciudad de Canuto
Coactur	Costa Norte	Crucita Manabí	C.T.M
Choferes Independient.	El Carmen Limitada	Flavio Alfaro	Flota Manabita
Higueron	Jipijapa	La Inmaculada	Los Ángeles
Los Bajos	Montecristi	Poza Honda	Reales Tamarindos

Reina del Camino	Cía. Rutas Carmenses	Rutas Portovejenses	Rocafuerte
San Cristóbal de Bolív.	San Placido	Sucre 24 de Mayo	Tosagua
Turismo Jaramijo	Turismo Manta	Turístico Manabí	5 de Mayo
24 de Septiembre	7 de Noviembre	15 de Octubre	Vuelta Larga
Transfenix	Ciudad de Sucua	Macas Limitada	Cía. Rayo de Luna
16 de Agosto	Cía. Valle de Upano	Centinela del Oriente	Cía. Reina Cumanda
Touris San Francisco	Valle de Quijos	Expreso Napo	Centinela del Tena
Cía. Integración Orient.	Jumandy	Cía. Azblan	Carlos Brito
Ecuador	Equinoccial	Flota Pichincha	Flor del Valle
General Pintag	Libertadores del Valle	Los Chillos	Marco Polo
Mejía	Cía. Microtaxis Cocot.	Mojanda	Occidentales
Panamericana Internac.	Pífo	Puamba	Reina del Quinche
Cía. Reytur	Ruta Andina	Cía. San José de Minas	San Pedro de Amaguañ.
Termas Touris	Cía. Trans Esmeraldas	Tumbaco	Yaruqui
Transcomercial Ciayora	Cía. Cangahua	Unión de Pichincha	Cía. Valle de los Chillos
Cía. Vingala C.A	Cpia. Transnuez	Aloag	Alluriquin
Kennedy	Reina de las Mercedes	Ruta 23	San Jacinto
Santo Domingo	Saracay	22 de Julio	Amazonas
Ambateñita	Ambato	Baños	Cevallos-Quero
Cita Express	El Dorado	Expreso Baños	Flota Pelileo
Huambalo	Patate	Pillaro	San Juan
Santa	Santa Teresita	Santiago de Quero	Trasandina
Tisaleo	Putumayo	Petrolera Shushufindi	Cía. Ciudad de Palanda
Nambija	Unión Yantzaza	Coop. Zamora Chinchi.	Ciudad de Zumba
Coop. Ciudad del Coca	Cía. Monseñor Alejand.		

Fuente: FENACOTIP

Elaborado por: Cusco, L. (2016)

Las cooperativas de transporte afiliadas a la FENACOTIP mantienen una renovación vehicular de sus flotas de buses, con el fin de mejorar el transporte y brindar un servicio de calidad al usuario pasajero, para ser más específicos las importaciones de buses que estas cooperativas realizan son por flota y en los últimos años los buses que más se han importados son los de doble piso fabricados por Marcopolo en chasis Scania, con un costo de \$180000,00 precio de fábrica y al pasar por la aduana del Ecuador su costo aproximado es de \$250000,00 dólares.

Puntos referentes al chasis para bus, los vehículos de transporte público deben reunir características técnicas de diseño y construcción en cuanto a dimensiones,

condiciones de seguridad y comodidad, con el fin de garantizar la integridad de los ocupantes. También se mide el nivel de emisiones de CO2 de los gases de escape que varían dependiendo del tipo de motor y el combustible utilizado con el fin de no afectar al medio ambiente.

Por otra parte la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE, a través de un análisis realizado al sector automotor da a conocer cifras sobre las importaciones que se han realizado al país durante el periodo económico 2015, 2016 hasta Febrero 2017 detallado a continuación en unidades y por segmentos.

Tabla 4. Número de unidades importadas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.

IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS				
SEGMENTOS	NÚMERO DE UNIDADES		VARIACIÓN (Unidades)	NÚMERO DE UNIDADES
	Enero-Diciembre 2015	Enero-Diciembre 2016	Enero-Diciembre 2015/2016	Enero-Febrero 2017
Automóviles	9,953	13,145	32%	3,845
Camionetas	3,051	2,242	-27%	639
SUV	7,982	8,213	3%	2,698
VAN	3,209	2,358	-27%	350
Camiones	9,861	4,378	-56%	452
Buses	1,860	1,425	-23%	239
TOTAL	35,916	31,761	-12%	8,223

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) 2016.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

En cuanto a la producción nacional de buses se conoce que:

Tabla 5. Número de unidades producidas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS				
SEGMENTOS	NÚMERO DE UNIDADES		VARIACIÓN (Unidades)	NÚMERO DE UNIDADES
	Enero-Diciembre 2015	Enero-Diciembre 2016	Enero-Diciembre 2015/2016	Enero-Febrero 2017
Automóviles	33,794	21,168	-37%	3,623
Camionetas	14,580	5,522	-62%	1,325
SUV	552	96	-83%	0
VAN	0	0	0%	0
Camiones	0	0	0%	0
Buses	1,665	1,422	-15%	203
TOTAL	50,591	28,208	-44%	5,151

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Según estadísticas obtenidas del SRI se presenta los siguientes datos sobre las ventas de los últimos periodos económicos:

Tabla 6. Ventas de buses fabricados en Ecuador periodos 2011 al 2017.

AÑO FISCAL	VENTAS 12%	VENTAS 0%	C292001 TOTAL
2011	\$ 61,266,396.81	\$ 9,650,173.42	\$ 70,916,570.23
2012	\$ 64,442,364.34	\$ 11,371,831.57	\$ 75,814,195.91
2013	\$ 77,577,361.84	\$ 10,838,279.12	\$ 88,415,640.96
2014	\$ 84,137,134.74	\$ 8,327,170.78	\$ 92,464,305.52
2015	\$ 94,021,847.65	\$ 10,310,442.64	\$ 104,332,290.29
2016	\$ 87,363,899.12	\$ 8,655,257.18	\$ 96,019,156.30
2017	\$ 29,044,867.08	\$ 1,229,819.23	\$ 30,274,686.31

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

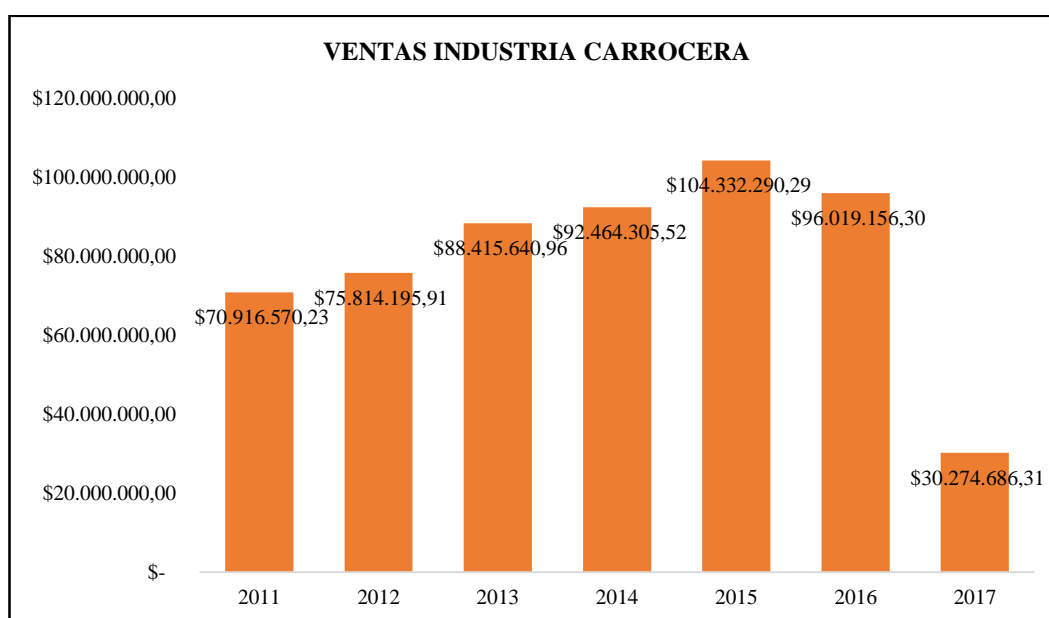


Gráfico 2. Ventas de buses 2011 al 2017

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Para ser más específicos, si se realiza un análisis comparativo de periodo a periodo podemos notar que las importaciones para el año 2016 tuvieron un decrecimiento del 23%, sin embargo la producción de buses en el Ecuador sigue siendo inferior respecto de las unidades importadas correspondientes a cada año, por otro lado las ventas para el periodo 2016 decrecieron en un 8% respecto del periodo 2015, situación nada alentadora para la industria carrocería ecuatoriana, sus niveles de producción se mantienen bajos, las importaciones siguen cubriendo

el 50% del mercado nacional y sus ventas han bajado lo que pone en juego la estabilidad financiera no solo de las empresas sino de la industria en general.

El Comité de Comercio Exterior COMEX (2016), menciona que: “la cuota global para la importación de vehículos durante 2016 en USD 655 680.927,37. Ese cupo global establecido se divide en USD 280 millones para 23.285 vehículos completamente armados (CBU); USD 359 millones para 58.800 vehículos por ensamblar (CKD) y 15.8 millones para la importación de 2 403 unidades CKD de chasises”.

1.2.2. Formulación y Análisis Crítico

1.2.2.1. Análisis Crítico

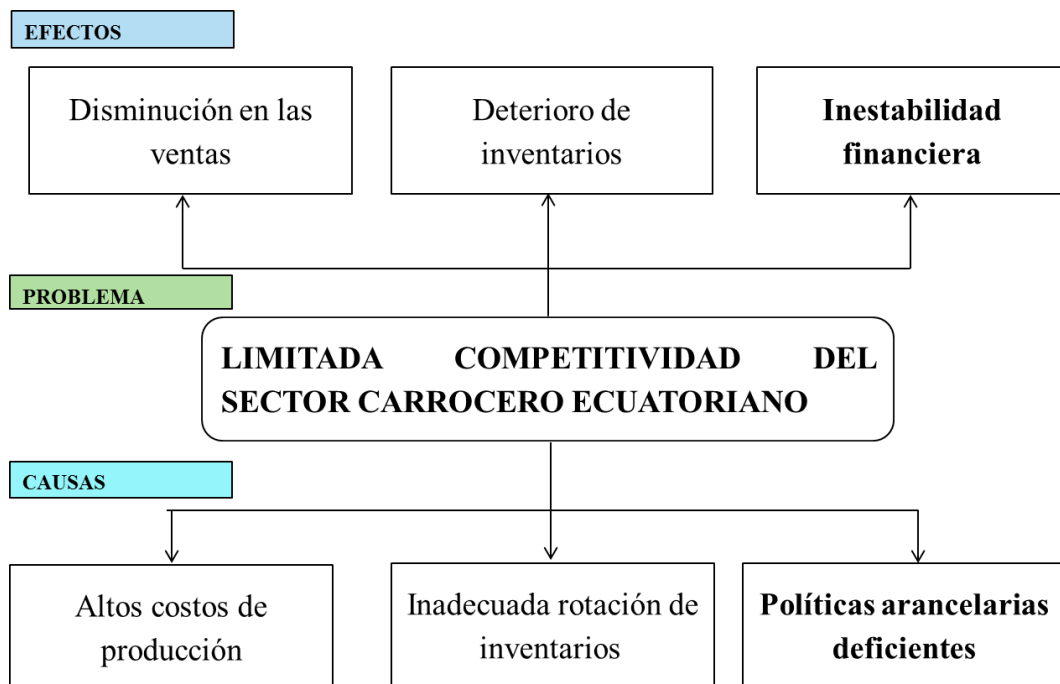


Gráfico 3. Árbol de Problemas
Elaborado por: Cusco, L. (2016)

Con respecto al árbol de problemas, se determina como causa principal las políticas arancelarias deficiente y como efecto principal la inestabilidad financiera.

En relación con el sector carrocero, continúa manteniendo su trascendencia en la economía del país Ecuatoriano, pero la competitividad dentro del mercado activo

a nivel mundial afecta no solo a los países en vías de desarrollo sino al mundo en general, debido a una competencia más fuerte con productos que cuentan con valores agregados de mejor calidad y a costos más bajos.

En este sentido, son varios los factores desencadenantes que influyen en el desarrollo de la problemática, el alto costo del producto, ocasiona pérdidas al final de un periodo económico, debido que al acrecentar el precio de los vehículos las personas no compran, disminuyendo su nivel de ventas y afectando directamente a la utilidad de las empresas.

En cuanto a la inadecuada rotación de inventarios, se menciona que los inventarios son sin duda la mayor fuente de ingresos de una empresa, es así que mientras más rápido los inventarios se transformen en dinero o cuentas por cobrar mayor será el ingreso de las empresas, se debe tomar en cuenta que para poder ensamblar un bus en Ecuador se requiere de la importación de la materia prima y demás piezas y accesorios que lo conforman, es trascendental en el proceso de producción tener un control de inventarios de las piezas y materiales que se utilizan para la fabricación, caso contrario se podría generar pérdidas tanto económicas como de clientes por incumplimiento de entrega de los vehículos provocando un deterioro de inventarios dentro de la empresa.

También el análisis de las políticas arancelarias es importante debido a que las importaciones de buses carrozados al país es sin duda un factor determinante dentro de la industria carrocera y su estabilidad financiera, la deficiente aplicación de tasas arancelarias ha provocado que la competencia internacional domine nuestros mercados, provocando que las ventas de las empresas tiendan a bajar y por ende su economía se desestabilice poniendo en riesgo su permanencia dentro del mercado.

Finalmente, es necesario mencionar que, si bien la limitada competitividad es un aspecto que afecta directamente al sector, también repercute en el desarrollo económico local y nacional por tratarse de uno de los sectores que genera empleo limitando así los ingresos de los ecuatorianos y a la economía en su conjunto.

1.2.2.2. Formulación del problema

¿Cómo incide la política arancelaria en la estabilidad financiera de la industria carrocera del Ecuador?

1.3. Justificación

El Ecuador como un país en vías de desarrollo ha establecido políticas arancelarias para los bienes, servicios y manufacturas que son importadas de distintos países del mundo; el sector carrocerero está inmerso dentro de estas políticas gubernamentales debido a que es uno de los sectores denominados estratégicos para el país con la finalidad de salvaguardar la producción nacional, disminuir la salida de divisas y contribuir con el desarrollo a largo plazo del sector y del país en general.

El presente proyecto de investigación se justifica en la necesidad de medir el impacto que tienen las importaciones de buses completamente armados; frente a la producción nacional de buses carrozados y como afecta a la estabilidad financiera de la industria ecuatoriana. Cabe señalar que se analizará el proceso de importación para buses de transporte de pasajeros tipo interprovincial y los requisitos que estos deben cumplir para poder ingresar al país.

En cuanto a la factibilidad del estudio, se debe mencionar que la obtención de información provendrá de fuentes oficiales como la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, Servicio de Rentas Internas, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, Ministerio de Industrias y Productividad, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y otras entidades relacionadas con el sector carrocerero. De igual manera, la aplicación de encuestas se efectuará a los gerentes de las carroceras a nivel nacional; a razón de contar con datos confiables y actualizados; empleando recursos tecnológicos, materiales y económicos propios.

Con respecto a los beneficiarios, la investigación desarrollada espera contribuir al sector carrocerero. Se busca identificar los factores externos que están afectando al crecimiento de la industria metalmecánica ecuatoriana, dejando en claro que al culminar la investigación, se espera poner a disposición de todas las empresas carroceras del Ecuador sean estas pequeñas, medianas y grandes; además como una guía para la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, información

relevante que les facilite la toma de decisiones y a través de ello incrementar su competitividad y mejorar su rentabilidad a largo plazo.

1.4. Objetivos

1.4.1 Objetivo General:

Diagnosticar la incidencia de las políticas arancelarias en la estabilidad financiera de la industria ecuatoriana.

1.4.2 Objetivos Específicos:

- Identificar las políticas arancelarias que permiten la importación de autobuses carrozados.

- Evaluar la estabilidad financiera de la industria ecuatoriana para proponer estrategias de crecimiento sostenible.

- Proponer un proyecto de asociación productiva para optimizar los tiempos de fabricación y calidad de los vehículos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes investigativos

Con el objetivo de ampliar el presente trabajo de investigación realizado, se tomará en cuenta trabajos realizados con anterioridad que mantienen un enfoque direccionado al mismo objetivo que la investigación que se está realizando.

Los trabajos mencionados se presentan a continuación:

Tomando en cuenta el trabajo realizado por Kamiya & Ramírez(2004); denominado “La industria automotriz: desarrollos en china y sus implicancias para Latinoamérica”, con respecto a la industria automotriz menciona que *“es una de las más importantes en el campo de la manufactura en los países desarrollados, además es una enorme fuente de inversión en países en desarrollo, siendo uno de los mejores ejemplos de globalización liderada por fabricantes de Estados Unidos, Japón, Europa Occidental y Corea del Sur, que tienen plantas de producción y ensamblaje a nivel internacional”*.

Es necesario recalcar que los autores de esta investigación toman en cuenta que el impulso para el desarrollo del sector estará ligado al trabajo en conjunto no solo de un país sino de los países en general, la globalización facilita el comercio al mismo tiempo que establecen medidas arancelarias o medidas de restricción como alternativa de protección a los fabricantes nacionales.

Para Gachúz (2011); en su investigación denominada “La crisis mundial en el sector automotriz, China: ¿aliado estratégico de México?”; menciona que: *“Las empresas multinacionales automotrices atraviesan por una de las crisis más graves en toda su historia. La situación actual de las compañías automotrices norteamericanas es particularmente crítica, al mismo tiempo la crisis en la industria automotriz no ha afectado a todos los países de la misma forma”*.

La empresas sean estas pequeñas, medianas y grandes; en el ámbito empresarial enfrentan nuevos retos, a esto se suma la globalización, pues cada vez el mercado es más exigente y la demanda es más difícil de satisfacer; de la mano surgen las

limitaciones, cuyo efecto se evidencia en el decrecimiento de las empresas como se ha visto reflejado en el sector automotriz, ensamblaje de carrocerías para autobuses.

Para Huerta, 2015 *“las restricciones que afectan directamente la producción, tienen relación con el alto costo de las materias primas, el incremento de aranceles e impuestos, la estandarización, mano de obra costosa y el estancamiento económico mundial obligando a los empresarios a buscar soluciones, con la finalidad de maximizar las ganancias”*. Citado por (Alberto, 2015)

Definitivamente el crecimiento de la industria en el mundo lleva un proceso lento, debido a los cambios económicos, políticos y tecnológicos, no solo en las empresas carroceras, sino a nivel general, factores que influirán en la desaparición de muchas empresas de la industria en los años venideros.

En el trabajo de Arenas, Vera y Soto (2010); en su investigación denominada *“La caída del imperio automotriz estadounidense”*; concluyeron que: *“La crisis mundial dejó al descubierto las debilidades técnicas y económicas que las empresas automotrices americanas acumularon a lo largo del tiempo”*; por otra parte también mencionan *“la debacle del imperio es explicada por las fuertes regulaciones estatales y las crecientes restricciones laborales, acompañada de nuevos y poderosos actores automotrices, particularmente los asiáticos”*; es importante también resaltar que en pleno siglo XXI nadie esta inmune a las crisis, más aun el sector automotriz con la aparición de nuevas competencias, más fuertes, más sólidas, con visiones nuevas y que cuentan con un alto porcentaje de capital suministrado por los diferentes ejes de poder mundial.

Ecuador un país latinoamericano que busca el desarrollo y crecimiento a nivel mundial en varios aspectos, uno de ellos es en la industria automotriz, indiscutiblemente este sector es importante para el crecimiento económico del Ecuador y es de total atención para la ciudadanía las políticas gubernamentales tomadas en los últimos años; por lo que se han generado diferentes trabajos de investigación, entre ellos los más relevantes:

Según Sánchez (2015); en su trabajo titulado “Incremento de las tasas arancelarias y su incidencia en el índice de ventas del sector automotriz en la provincia de Tungurahua”; menciona que: El sector automotriz tiene una participación significativa, en el producto interno bruto (PIB) del Ecuador. La importancia de su investigación se centra en *“el impacto del aumento de las tasas arancelarias reflejado en las empresas automotrices”*; con la aplicación de nuevas tasas arancelarias el autor determina que: *“los únicos perdedores serían las concesionarias y la banca, estas dos tienen la necesidad de revisar sus estrategias, las concesionarias si quieren vender y la banca que sus capitales no se queden en sus bóvedas”*; considerando que *“los beneficiarios de este incremento de aranceles serían las ensambladoras de autos, es decir ayudaría al crecimiento de la industria local y promoverá la exportación de estos vehículos, por consiguiente, fomentará el crecimiento de este sector a la economía del país”*.

Desde mi punto de vista, el establecer barreras arancelarias en el comercio, a muchos países ha beneficiado, porque al importar el costo del producto se incrementa; de igual manera induce a que los consumidores adquieran productos nacionales por la diferencia de precios que existe, puesto que lo nacional resulta más barato beneficiando no solo al productor, simultáneamente también beneficia al país debido a que las divisas permanecen dentro del territorio nacional y contribuye al crecimiento del fisco.

Otra de las investigaciones importante es la de Pérez (2015), denominada “Las afectaciones en el Sector Automotriz debido al cambio de la Matriz Productiva” se enfoca en la situación del sector debido a los nuevos objetivos del gobierno, lo cual persigue agrupar y dinamizar la acción de todos los sectores activos económicos del país, para identificar las debilidades y amenazas y contrarrestarlas para que se conviertan en oportunidades.

La investigación de este proyecto se focaliza en el análisis de datos estadísticos para evaluar la efectividad de las nuevas medidas regulatorias y reglamentarias sobre el cambio de la matriz productiva y como estas afecta el sector automotriz en el país.

En el trabajo investigativo de Martínez (2015); denominado “Análisis del incremento de las importaciones del sector automotriz en la balanza comercial del periodo (2010 – 2013)”; el autor se planteó como objetivos: a) *“Determinar la importancia del sector automotriz en las importaciones de la economía Ecuatoriana”*; b) *“Análisis de las principales leyes para el sector automotriz”*; el amplio análisis de los objetivos propuestos ha permitido que el autor determine las siguientes conclusiones: a) *“El sector automotriz, cuenta con un marco regulatorio que vela por los intereses del Estado Ecuatoriano, así como también protege la industria nacional en lo que respecta al ensamblaje de vehículos. De esta manera, se impulsa la producción nacional”*; b) *“Se demuestra que el sector automotriz es uno de los generadores de empleo en el Ecuador pero este sector está constituido por ensambladora que solo arman vehículos”*; c) *“Podemos decir que durante el periodo 2010-2013 a este sector automotriz sus exportaciones a disminuido en un 63.45%”*.

Se debe agregar que el gobierno ecuatoriano con el afán de generar un cambio positivo en la matriz productiva busca mecanismos para incentivar la producción, comercialización y consumo, fabricando productos de igual calidad o mejor de los que se importan por lo que se refiere a establecer un punto de equilibrio favorable para las pequeñas, medianas y grandes empresas a nivel nacional.

Para Paredes (2016) en su trabajo titulado “Las medidas arancelarias y la gestión empresarial de la empresa Automotores de la Sierra S.A.” la autora concluye que: “El sector Automotriz se encuentra en recesión, debido a la implementación de las salvaguardias arancelarias, por lo tanto la empresa Automotores de la Sierra S.A no tiene un crecimiento económico óptimo puesto que los precios de venta al público se incrementaron en un 50% con el incremento de aranceles e impuestos de importación obteniendo una deficiente rentabilidad con los precios de venta mayores en relación a periodos anteriores, esta relación ha hecho que las ventas disminuyan”.

“La aplicación de las Medidas Arancelarias se dio a fin de proteger las exportaciones, las mismas que podrían ser afectadas por el entorno comercial externo, esto se dio como consecuencia a la apreciación del dólar y la baja del

precio del barril del petróleo, como objetivo principal del gobierno fue incrementar y apoyar a la producción nacional para que el capital se quede y se invierta en el país”.

“Algunos consumidores prefieren un vehículo ensamblado en el extranjero aunque su precio sea elevado, ya que buscan mejor calidad y durabilidad en el vehículo”.

La aplicación de las salvaguardias en Ecuador como medida para incentivar la producción nacional y fomentar el consumo interno; ha generado que los productos importados eleven sus precios, ocasionando que los consumidores finales se abstengan de comprar, esta situación ha afectado directamente a las ventas, provocando que disminuyan y la estabilidad financiera de las empresas se vea mutilada, puesto que los Ecuatorianos durante décadas han preferido consumir producto extranjero por la calidad y durabilidad.

En el contexto latinoamericano el autor Barandiaran (2016); con su investigación denominada “Evolución del sector automotriz 2016”; menciona que:

“Una característica fundamental del sector en términos económicos es que se trata de bienes de demanda elástica respecto al ingreso, esto hace que su demanda se mueva en la misma dirección que el ingreso de la población pero de manera más pronunciada. Por lo tanto, el ciclo económico interno y externo marca decisivamente la evolución de las ventas locales y las exportaciones, respectivamente”.

Frente a esta interpretación, es necesario mencionar que en el sector automotriz, este enfocado este en la fabricación de: automóviles, camionetas, buses. Sus niveles de oferta y demanda dependerán mucho del poder adquisitivo de los clientes, pues sus índices de compras están enmarcados por el ingreso bruto que cada persona tiene al final de un periodo económico. Dejando claro de esta manera que la volatilidad economía de un país afecta directamente el desarrollo industrial.

Para Carbajal y Carbajal (2014); con su trabajo denominado “El sector automotriz en el Mundo y en México. Una revisión a los datos de producción y ventas, 2013 - junio de 2014”; concluyen que:

“Sin duda el sector automotriz es uno de los más dinámicos, como puede verse a lo largo de este documento, sin embargo durante los últimos meses ha estado cubierto de una gran incertidumbre, pues la volatilidad que han presentado algunos países en su producción, nos dejan ver que aún están lejos de alcanzar la estabilidad que había presentado en años anteriores a la Gran Recesión”.

En este contexto se puede acotar que el sector automotriz durante los últimos años ha ido en declive por varios factores; uno de ellos es la globalización así mismo la crisis económica de los países en general y como no mencionar a las barreras arancelarias que se van modificando con el paso del tiempo y la exigencia de calidad para permanecer en el mercado son cada vez un reto que difícilmente se puede superar; poniendo en riesgo el crecimiento de la industria.

Hay que mencionar, además el trabajo de Sica, Scarlan, Rossini, Beinstein y Figueroa (2014); denominado “El futuro del sector automotriz en el mundo 2025”, en lo que se refiere a competitividad *“existencia de mercados más competitivos, con nuevos jugadores globales y una demanda más heterogénea en términos de tipos de vehículos y segmentos. Esto está ligado también a las nuevas condiciones de vida, con mayor peso de la población urbana, incremento en la expectativa de vida de las personas y mayor exigencia de tecnología”*, en relación a la tecnología *“convivencia de tecnología actual con nuevas tecnologías, que genera una continua necesidad de adaptación a estándares y requerimientos normativos cada vez más exigentes”*, por otra parte *“se mantendrá la disputa por inversiones en capacidad y nuevos proyectos, con mayor foco en los países emergentes, así como una búsqueda en la captación de nuevos procesos y productos”*.

En otras palabras para enfrentar los grandes avances tecnológicos que presentará el sector automotriz en los años venideros, requerirá de profesionales altamente preparados y calificados para manejar las nuevas tecnologías y los procesos de fabricación más industrializados, al mismo tiempo que la formación y la capacitación serán clave para generar productos de alta calidad, fomentando la

investigación para poder hacer frente a las exigencias y necesidades de los consumidores.

2.2 Fundamentación científico- técnica

2.2.1 Superordinación Conceptual

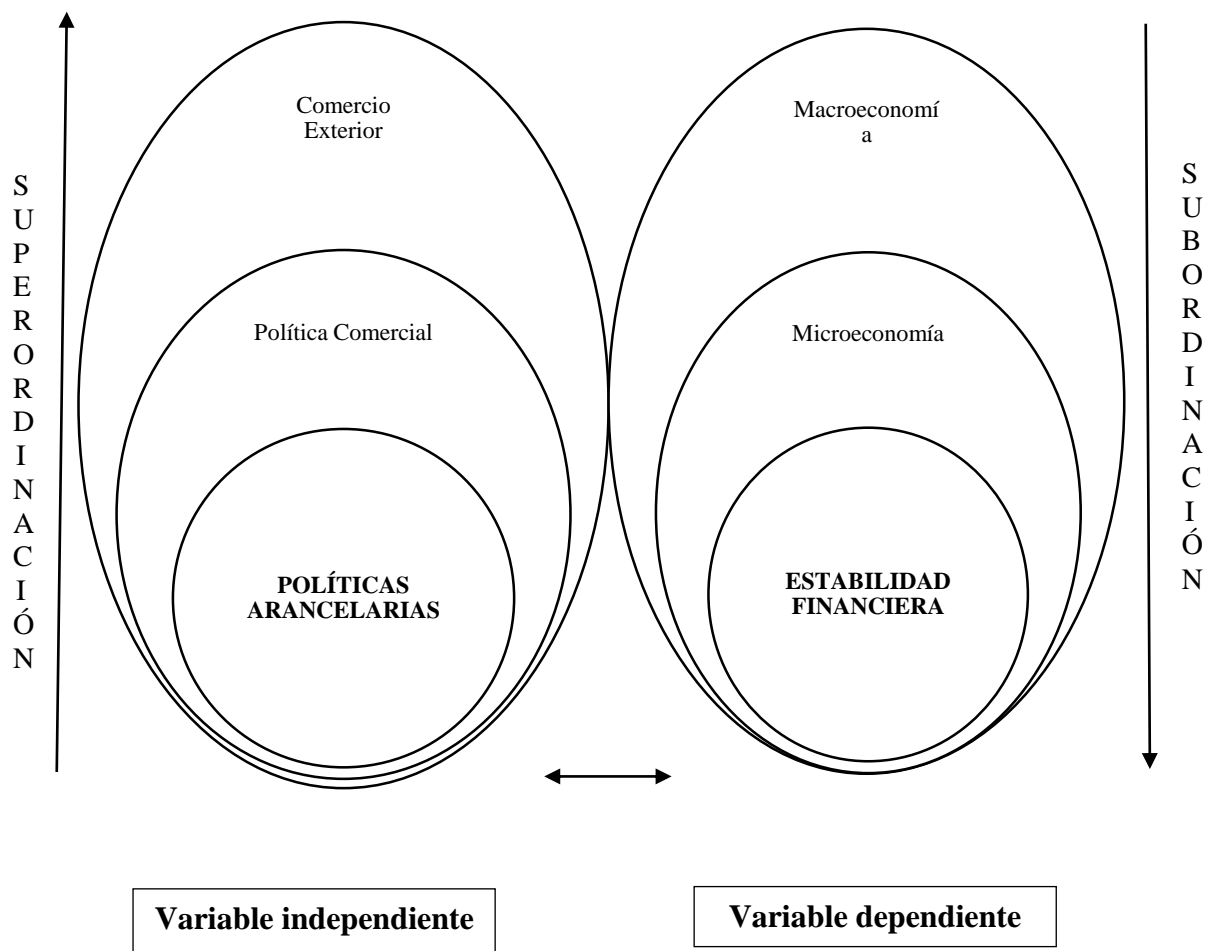


Gráfico 4. Red de Inclusiones Conceptuales
Elaborado por: Cusco, L. (2016)

2.2.2 Subordinación de la Variable Independiente

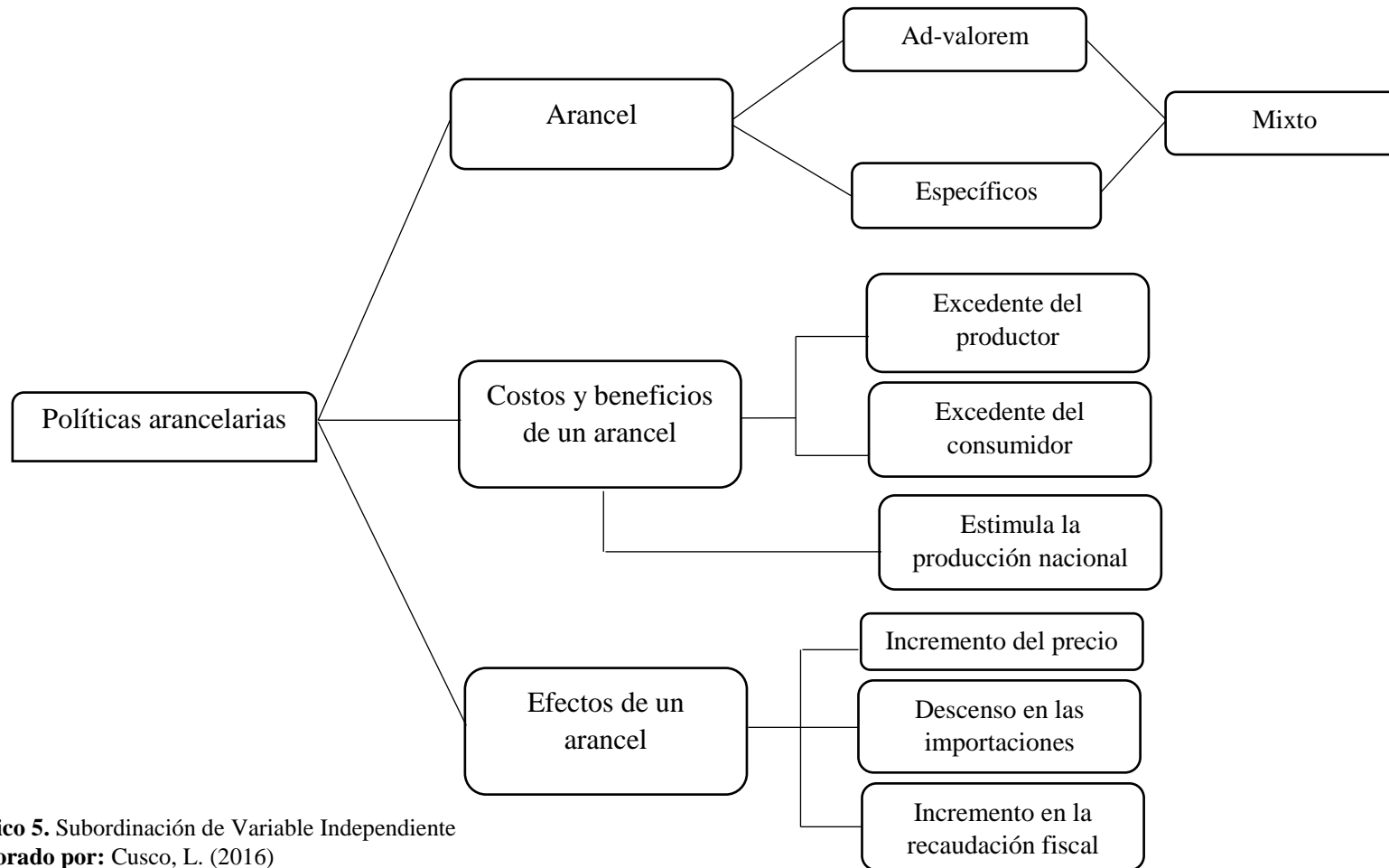


Gráfico 5. Subordinación de Variable Independiente
Elaborado por: Cusco, L. (2016)

2.2.3 Subordinación de la Variable Dependiente

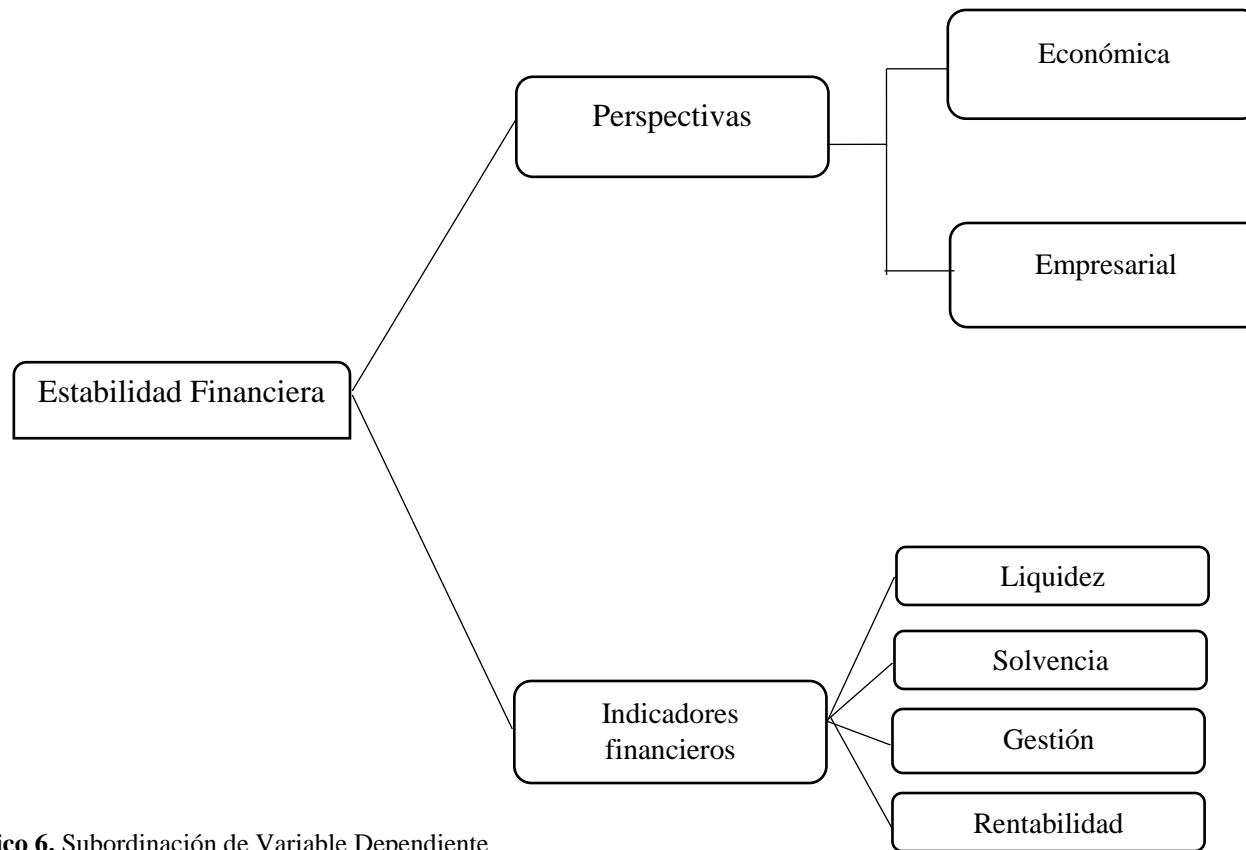


Gráfico 6. Subordinación de Variable Dependiente
Elaborado por: Cusco, L. (2016)

2.2.3 Fundamentación científico- técnica

2.2.3.1 Variable Independiente

2.2.3.1.1 Políticas arancelarias

Comercio Exterior

Según el Instituto Nacional de Comercio Exterior y Aduanas (INCEA)(2016);

El comercio exterior es el intercambio de bienes o servicios existente entre dos o más naciones con el propósito de que cada uno pueda satisfacer sus necesidades de mercado tanto internas como externas. Está regulado por normas, tratados, acuerdos, y convenios internacionales entre los países para simplificar sus procesos y busca cubrir la demanda interna que no pueda ser atendida por la producción nacional.

En otras palabras, se puede decir que el comercio exterior se basa en las importaciones y exportaciones entre países, con la finalidad de generar recursos económicos e impulsar el bienestar económico y social de las naciones.

Así mismo el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PRO ECUADOR) (2017); menciona que:

El Ecuador ha firmado un sin número de Acuerdos comerciales sean estos bilaterales o multilaterales como bloque económico, los mismos que le otorgan el beneficio de preferencia arancelaria total o parcial para el ingreso de productos ecuatorianos a muchos de esos países con que constan en el Acuerdo. Es por esto que, la política de comercio exterior ha girado en torno al establecimiento de convenios y tratados comerciales, ya sea de libre comercio o de tratamiento preferencial, para eliminar o disminuir la discriminación en los aranceles aduaneros de un país contra los productos originarios de otro, o bien para reducir los trámites de que deben seguir para ingresar.

Acuerdos comerciales firmados por Ecuador y que se mantienen en vigencia según el Ministerio de Comercio Exterior (2016, pág. 15).

ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES DEL ECUADOR



Gráfico 7. Acuerdos comerciales vigentes del Ecuador
Elaborado por: Andrea Cáceres R., (2016)

Acuerdos en los cuales Ecuador aún mantiene negociaciones.

ACUERDOS COMERCIALES EN NEGOCIACION DEL ECUADOR



Gráfico 8. Acuerdos comerciales en negociación del Ecuador
Elaborado por: Andrea Cáceres R., (2016)

El último acuerdo firmado por Ecuador, es el acuerdo con la Unión Europea anunciado en Septiembre 2016.

Según los que indica la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2017); “A través del Acuerdo comercial entre Ecuador y la UE se establece una zona de libre comercio de conformidad con los principios comerciales internacionales. Esto conlleva beneficios que permitirán el desarrollo de un clima

de negocios saludable que facilitará las exportaciones y las inversiones extranjeras”.

Cabe resaltar que desde el primer día de vigencia del acuerdo ya se contará con una reducción porcentual del arancel. Por ejemplo, un automóvil de 1.500 cc que actualmente está sujeto a un arancel del 40%, a la entrada en vigencia del acuerdo pasará a pagar 35% el primer año, 30% el segundo año y la desgravación continuará hasta llegar a 0% a inicios del año 8.

Así mismo la reducción porcentual se aplicara para todas las marcas que cuentan con plantas en territorio europeo, en el caso del sector automotor: “el punto de partida de la desgravación es el arancel vigente al momento de la negociación y se considera 4 períodos: inmediato, 5, 7, 10 años, a partir de la entrada en vigencia del acuerdo”. Tal cual se muestra a continuación:

Tabla 7. Desgravación de los principales productos del sector automotor -Vehículos

Subpartida	Descripción	Desgravación UE	Arancel base de desgravación (%)	Arancel desgravado											
				0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
				2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 en adelante	
8701100000	MOTOCULTORES	Inmediata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8701200090	TRACTO		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8701300000	TRACTORES DE ORUGA		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8701900000	OTROS TRACTORES		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8702901090	TROLEBUSES		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8702909991	BUSES HÍBRIDOS		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8702909999	BUSES		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8704100090	VOLQUETA FUERA CARRETERA		15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8705100000	GRÚA		5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8705200000	PERFORADORA		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8705400000	MEZCLADORA		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8705901100	BARREDERA		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8705909000	OTROS ESPECIALES		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8703100000	ESPECIALES NIEVE GOLF	5 años	20	16,66	13,34	10	6,66	3,34	0						
8704229090	CAMIÓN >9.3T DIESEL		10	8,33	6,67	5	3,33	1,67	0						
8704230090	CAMIÓN >20T DIESEL		10	8,33	6,67	5	3,33	1,67	0						
8705300000	MOTOBOMBA - CAMIÓN BOMBEROS		10	8,33	6,67	5	3,33	1,67	0						
8702109090	VAN Y MINIBUS DIESEL	7 años	10	8,75	7,50	6,25	5,00	3,75	2,50	1,25	0				
8703210090	VEHÍCULOS <1000CC		35	30,63	26,25	21,88	17,50	13,13	8,75	4,38	0				
8703221090	SUV 4X4 >1000 <=1500		40	35,00	30,00	25,00	20,00	15,00	10,00	5,00	0				
8703229090	AUT, SUV 4X2 >1000 <=1500		40	35,00	30,00	25,00	20,00	15,00	10,00	5,00	0				
8703231090	SUV 4X4 >1500 <=3000		40	35,00	30,00	25,00	20,00	15,00	10,00	5,00	0				
8703239090	AUT, SUV 4X2 >1500 <=3000		40	35,00	30,00	25,00	20,00	15,00	10,00	5,00	0				
8703241090	SUV 4X4 >3000		35	30,63	26,25	21,88	17,50	13,13	8,75	4,38	0				

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Política Comercial

En este contexto Rodríguez(2012); menciona que “la política comercial se define como el manejo del conjunto de instrumentos al alcance del Estado, para

mantener, alterar o modificar sustantivamente las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo”.

El gobierno es quien tiene la potestad de controlar las importaciones y exportaciones de un país, mediante acuerdos y negociaciones de comercio exterior, los instrumentos del Estado son: los aranceles, los subsidios, las cuotas de importación, establecidas como una alternativa para salvaguardar la producción nacional.

Políticas Arancelarias

Para Sánchez y Riofrío (2016); menciona que:

Las políticas arancelarias en el Ecuador constituyen un factor trascendental donde se buscan alternativas de inversión con nuevos proyectos que no tengan relación alguna con los costos e inversión del petróleo, tal es caso de las importaciones del sector automotriz en el Ecuador las mismas que son reguladas por el Comité del Comercio Exterior, siendo este sector muy sensible frente a las políticas gubernamentales en el mayor de los casos aumentando los precios de los automotores.

Las políticas arancelarias son establecidas por el Estado, el cual define la estructura arancelaria que regirá el comercio de mercancías en el exterior. Sobre estas políticas recaen aspectos como: la fijación de las tarifas arancelarias, las mismas que inciden directamente en el comportamiento comercial de un país.

“La estructura arancelaria utilizada en Ecuador es la NANDINA, de acuerdo a la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina del año 2012 y está basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías”. (Inversiones D. d., 2017, pág. 6)

Sin duda, *“uno de los instrumentos armonizados de comercio exterior más importantes que dispone la Comunidad Andina es la Nomenclatura Común NANDINA, basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado) del Consejo de Cooperación Aduanera”.* (Andina, 2017).

La codificación NANDINA referente a vehículos, sus partes y accesorios es la siguiente:

Tabla 8. Nomenclatura arancelaria NANDINA, vehículos.

CAPÍTULO 87: VEHÍCULOS TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS

87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de las partidas 87.09)
87.02	Vehículos automóbiles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Automóbiles de turismo y demás vehículos automóbiles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02). Incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras.
87.04	Vehículos automóbiles para transporte de mercancías.
87.05	Vehículos automóbiles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecánico], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos.
87.06	Chasis de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.
87.07	Carrocerías de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05.
87.09	Carretillas automóbiles sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractor de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias y sus partes.
87.10.00.00.00	Tanques y demás vehículos blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes.
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.
87.12.00.00.00	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.
87.13	Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión.
87.14	Partes y accesorios de vehículos de las partidas 87.11 a 87.13.
87.15.00	Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños y sus partes.
87.16	Remolque y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóbiles; sus partes.

Fuente: Arancel Nacional de Importación de Ecuador

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Es indispensable mencionar que las subpartidas constan de 10 dígitos y muestran una visión más clara de cada uno de los ítems mencionados con anterioridad.

Arancel

“Un arancel es un impuesto o gravamen que se aplica solo a los bienes que son importados o exportados”. (Egas, 2015)

Un arancel es una tarifa que se fija y se cobra por la entrada o salida de mercancías, siendo un instrumento regulador del comercio exterior, con el fin de salvaguardar la producción de un país.

Según PRO ECUADOR (2017); los tipos de aranceles son:

-Arancel de valor agregado o ad-valorem es el que se calcula sobre un porcentaje del valor del producto (CIF), Ejemplo: 5% del valor CIF.

-Arancel específico, se basa en otros criterios como puede ser el peso, por ejemplo USD 5 por cada kilo de ropa nueva. Es un pago establecido por cada unidad de medida del bien importado.

-Arancel anti-dumping es un arancel que se aplica a la importación de productos que reciben subvenciones de los países donde se producen. Estas subvenciones les permiten exportar por debajo del costo de producción.

-Arancel mixto es el que está compuesto por un ad-valorem y un arancel específico que se gravan simultáneamente a la importación.

Con lo antes mencionado es importante recalcar cuanto se debe pagar por tributos al Estado por un producto importado.

Según lo establece la Aduana del Ecuador SENA (2017); menciona que: *“Los tributos al comercio exterior son derechos arancelarios, impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias y tasas por servicios aduaneros”*.

AD-VALOREM (Arancel Cobrado a las Mercancías) Son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete (base imponible de la importación).

FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia) Se aplica el 0.5% sobre la base imponible de la importación.

ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) Porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen.

IVA (Impuesto al Valor Agregado) Corresponde al 14% sobre: Base imponible + ADVALOREM + FODINFA + ICE.

En función del Servicio de Rentas Internas se presentan los bienes y servicios que gravan ICE sean estos de procedencia nacional o importados.

Tabla 9. Bienes y servicios que gravan ICE

GRUPO I	TARIFA AD-VALOREM
Productos del tabaco y sucedáneos del tabaco (abarcan 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%
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%	
Servicio de telefonía fija y planes que comercialicen únicamente voz, datos y sms del servicio móvil avanzado prestado a sociedades		15,00%	
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		0.16 USD POR UNIDAD	N/A
Bebidas alcohólicas, incluida la cerveza artesanal		7.24 USD POR LITRO DE ALCOHOL PURO	75,00%
Cerveza Industrial		12.00 USD POR LITRO DE ALCOHOL PURO	75,00%
Bebidas gaseosas con contenido de azúcar menor o igual a 25 gramos por litro de bebida. Bebidas energizantes.		10,00%	N/A
Bebidas no alcohólicas y gaseosas con contenido de azúcar mayor a 25 gramos por litro de bebida , excepto energizantes		N/A	0.18 USD por 100 gramos de azúcar

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

PROCESO DE IMPORTACIÓN

1. Colocación de la orden con el proveedor

2. Obtener o actualizar el token y la firma electrónica.

Para realizar importaciones debe el usuario encontrarse registrado en el sistema informático aduanero Ecuapass como importador.

Paso 2.1

Adquirir el Certificado Digital para la firma electrónica y autenticación otorgado por las siguientes entidades:

- Banco Central del Ecuador
- Security Data

Paso 2.2

Registrarse en el portal de ECUAPASS, aquí se podrá:

- Actualizar base de datos
- Crear usuario y contraseña
- Aceptar las políticas de uso
- Registrar firma electrónica

3. Contratación de logística en cualquier naviera (costo depende del país).

4. A la llegada efectuar la declaración aduanera de importación o DAI.
5. Emisión y pago de liquidación aduanera.
6. Carga en el ECUAPASS, los siguientes documentos: factura comercial, guía de carga (Bill of lading), lista de empaque (packing list), documentos para homologación, y de especificaciones técnicas del bus.
7. Retiro de la unidad de la almacenera para el caso de los buses se lleva un conductor.

Adicionalmente se debe revisar el proceso de homologación de la unidad en la ANT, para que pueda ser matriculada sin problema.

APLICACIÓN DE LOS ARANCELES EN LA IMPORTACIÓN DE UN BUS PARA TRANSPORTE PÚBLICO INTERPROVINCIAL

Tabla 10. Importación Bus Interprovincial Brasil-Ecuador

IVA	14%		
FODINFA	0,5%		
ISD	5%		
ARANCEL AD-VALOREM	35%	Liberación arancelaria (depende del País)	
IMPORTACIÓN BUS MARCOPOLO			
Tipo de cambio	R\$ 526277,81	USD/BRL = 0,31456	\$ 165.545,95
Fracción arancelaria	8702.10.10.90		
Derechos arancelarios	10%		
Flete	\$ 1,50	cad. Kg	
Seguro	2%	Fob+Flete	
Cálculo:			
FOB	\$ 165.545,95		
Flete	\$ 38.100,00		
Seguro	\$ 4.072,92		
Base Imponible	\$ 207.718,87		
AD-VALOREM	\$ 20.771,89		
FODINFA	\$ 1.038,59		
IVA	\$ 32.134,11		

ISD	\$ 10.385,94
Total impt.	\$ 64.330,53
COSTO	\$ 272.049,40

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior; Aduana del Ecuador; Marcopolo S.A;SUDACAM; Coop. de Transporte SANTA.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Efectos de un arancel

Incremento del precio

El incremento del precio en los productos importados, se da debido a las tarifas arancelarias que se le impone a la mercadería como un costo adicional al momento de desaduanizar los productos.

Para Krugman y Obstfeld (2006, pág. 195) *“Un arancel incrementa el precio de un bien en el país importador y lo reduce en el país exportador. Debido a estos cambios de precios, los consumidores pierden en el país importador y ganan en el país exportador”*.

Incremento en la recaudación fiscal

La recaudación fiscal hoy en día es un elemento central para todos los gobiernos la aplicación de los aranceles a las importaciones sin duda aumentan los ingresos del fisco; por otro lado defiende a la industria del país.

Descenso en las importaciones

El efecto más importante con la aplicación de los aranceles sin duda es la disminución de las importaciones, para Sánchez (2015, pág. 35) menciona que:

Esto se debe a que el arancel usualmente genera un mayor precio doméstico del bien importado, un menor consumo doméstico, una mayor producción doméstica y, por tanto, un menor volumen de importaciones del bien. La imposición de un arancel tiene como consecuencia pérdidas reales en el bienestar del país debidas a las ineficiencias causadas en la producción y en el consumo.

2.2.3.2 Variable Dependiente

2.2.3.2.1 Estabilidad Financiera

Macroeconomía

Para Elizalde (2012, pág. 14); menciona que: *“La macroeconomía como parte de la economía estudia los grandes agregados económicos: la producción, el empleo, la inversión, los precios, las importaciones, exportaciones, entre otros”*.

Se puede decir que la macroeconomía se encarga del análisis del funcionamiento económico de un país y las relaciones que mantienen con el resto del mundo.

Microeconomía

Según Elizalde (2012, pág. 14); la microeconomía es: *“la encargada de estudiar el comportamiento de las acciones de los agentes económicos como son las empresas y los consumidores. Se enfoca al análisis del consumidor y del productor desde un punto de vista individual”*.

En este contexto se puede mencionar que la microeconomía analiza los factores determinantes de precios así como las cantidades de los bienes producidos; manteniendo así una visión clara de la oferta y la demanda en un mercado.

Estabilidad Financiera

De acuerdo con Calvo (2014); *“A la estabilidad financiera no se le puede considerar como una condición estática, sino más bien como algo que está ocurriendo en el tiempo”*. Así mismo la estabilidad financiera se puede caracterizar por: *“ausencia de turbulencias en los mercados, instituciones establecidas, estabilidad en los mercados y baja volatilidad”*.

Todo lo anterior desemboca en que, la estabilidad financiera se maneja en un dinamismo constante del sistema económico.

Estabilidad financiera desde la perspectiva de la economía

De acuerdo con Schinasi (2005, pág. 2) estabilidad financiera significa más que la simple ausencia de crisis. Se puede considerar que un sistema financiero es estable si:

- 1) facilita la asignación eficaz de los recursos económicos, tanto geográficamente como en el tiempo, así como otros procesos financieros y económicos (como ahorro e inversión, préstamo y endeudamiento, creación y distribución de liquidez, fijación del precio de los activos y, en última instancia, acumulación de riqueza y crecimiento de la producción);
- 2) evalúa, valora, asigna y gestiona los riesgos financieros, y
- 3) mantiene su capacidad para desempeñar estas funciones esenciales incluso cuando se enfrenta a shocks externos o a un aumento de los desequilibrios.

En función de todos los componentes que intervienen en el sistema financiero, el mal funcionamiento de uno de ellos puede debilitar por completo la estabilidad financiera global.

Estabilidad financiera desde el punto de vista empresarial

Desde el punto de vista empresarial según Piñeiro, Llano y Álvarez (2006, pág. 152); proponen algunos niveles de equilibrio financiero:

Máxima estabilidad financiera. Donde la financiación es exclusivamente propia, el neto patrimonial cubre las inversiones del activo.

Estabilidad financiera o situación financiera normal. Donde el pasivo fijo (neto patrimonial, más exigible a largo plazo) cubre la totalidad del activo fijo y parte del activo circulante. Del mismo modo se puede apuntar como la situación en la que el activo circulante es superior al pasivo circulante. Esta situación de equilibrio es la deseable por todo empresario, pero la práctica diaria indica que generalmente surgen tensiones, desajustes, o desequilibrios financieros.

Inestabilidad financiera. Caracterizada por la imposibilidad de atender a las obligaciones empresariales del corto plazo. Situación que puede ser momentánea o puntual, pero que en caso de persistir, puede llevar a la desaparición de la empresa por imposibilidad de pago, si bien cabe la posibilidad de tratar de solventar una situación económica desfavorable atendiendo a la situación denominada suspensión de pagos, que consiste en una medida cautelar que tiene por objeto garantizar la recuperación empresarial si se demuestra la viabilidad de la misma.

Quiebra técnica. Caracterizada porque las obligaciones de pago superan al patrimonio disponible, por acumulación de pérdidas.

Asimismo se ha de recordar que ante situaciones desfavorables, las ventas de empresas dependen más de la capacidad de negociación del comprador y del vendedor que del propio valor o capacidad de la misma, lo que puede acentuar aún más la situación de quiebra efectiva.

Indicadores Financieros

De acuerdo con Nava (2009, pág. 612) menciona que: *“los indicadores financieros se utilizan como herramienta indispensable para determinar su condición financiera; ya que a través de su cálculo e interpretación se logra ajustar el desempeño operativo de la organización permitiendo identificar aquellas áreas de mayor rendimiento y aquellas que requieren ser mejoradas”*.

Principales indicadores financieros:

1. Indicadores de Liquidez

Para Ortiz, 2002 los indicadores de liquidez *“miden la capacidad que tiene una empresa para cancelar sus obligaciones de corto plazo, mediante la transformación de sus activos corrientes en efectivo”*. Citado por (José Morelos Gómez, 2012, pág. 18).

Según la Superintendencia de Compañías (2017); menciona que los indicadores de liquidez,

Surgen de la necesidad de medir la capacidad que tienen las empresas para cancelar sus obligaciones de corto plazo. Sirven para establecer la facilidad o dificultad que presenta una compañía para pagar sus pasivos corrientes al convertir a efectivo sus activos corrientes. Se trata de determinar qué pasaría si a la empresa se le exigiera el pago inmediato de todas sus obligaciones en el lapso menor a un año. De esta forma, los índices de liquidez aplicados en un momento determinado evalúan a la empresa desde el punto de vista del pago inmediato de sus acreencias corrientes en caso excepcional.

1.1 Liquidez Corriente

La liquidez corriente muestra la capacidad de las empresas para hacer frente a sus vencimientos de corto plazo, estando influenciada por la composición del activo circulante y las deudas a corto plazo, por lo que su análisis periódico permite prevenir

situaciones de iliquidez y posteriores problemas de insolvencia en las empresas.(Compañías, 2017, pág. 3)

Fórmula:

$$\text{Liquidez corriente} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

1.2 Prueba Ácida

Es un indicador más riguroso, el cual pretende verificar la capacidad de la empresa para cancelar sus obligaciones corrientes, pero sin depender de la venta de sus existencias; es decir, básicamente con sus saldos de efectivo, el de sus cuentas por cobrar, inversiones temporales y algún otro activo de fácil liquidación, diferente de los inventarios. (Compañías, 2017, pág. 3)

Fórmula:

$$\text{Prueba ácida} = \frac{\text{Activo corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo corriente}}$$

2. Indicadores de Solvencia

En palabras de Block y Hirt, 2001 los indicadores de solvencia o endeudamiento *“Permiten conocer cómo la empresa financia sus activos con deudas a terceros. También proporciona la razón entre la deuda con terceros y su patrimonio”*. Citado por (José Morelos Gómez, 2012, pág. 18)

2.1 Apalancamiento financiero

Para Espinoza (2017, pág. 87); el apalancamiento financiero, *“sirve para medir la solvencia de la empresa. Demuestra la relación entre el patrimonio de la empresa y el total de obligaciones por pagar”*.

Fórmula:

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio neto}}$$

3. Indicadores de Gestión

Según la Superintendencia de Compañías (2017, pág. 7); menciona que los indicadores de gestión o actividad,

Tienen por objetivo medir la eficiencia con la cual las empresas utilizan sus recursos. De esta forma, miden el nivel de rotación de los componentes del activo; el grado de recuperación de los créditos y del pago de las obligaciones; la eficiencia con la cual una empresa utiliza sus activos según la velocidad de recuperación de los valores aplicados en ellos y el peso de diversos gastos de la firma en relación con los ingresos generados por ventas.

3.1 Periodo Promedio de Cobros

Para Espinoza (2017, pág. 75); el periodo promedio de cobros, *“mide el número de días que en promedio tardan los clientes para cancelar sus cuentas con la empresa”*.

Fórmula:

$$\text{Plazo promedio de cobros} = \frac{360}{\text{Rotación cuentas por cobrar}}$$

3.2 Plazo promedio de Pagos

Para Espinoza (2017, pág. 83); el plazo promedio de pagos, *“mide el número de días que la empresa tarda en cancelar sus cuentas con los proveedores”*.

Fórmula:

$$\text{Plazo promedio de pagos} = \frac{360}{\text{Rotación cuentas por pagar}}$$

4. Indicadores de Rentabilidad

Según Morelos, Fontalvo y de la Hoz (2012, pág. 18); mencionan que: *“Los indicadores de rentabilidad son calculados con el fin de obtener una medida acerca de la efectividad que posee el departamento administrativo de la empresa analizada, para controlar el nivel de costos y gastos que se presentan durante su operación”*.

4.1 Margen de utilidad bruta

Para Espinoza (2017, pág. 98); el margen de utilidad bruta, “*muestra la utilidad generada por las ventas, después de deducir los costos de producción de los artículos vendidos*”.

Fórmula:

$$\text{Margen de utilidad bruta} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de ventas}}{\text{Ventas}} * 100$$

4.2 Margen de utilidad neta

Para Espinoza (2017, pág. 99); el margen de utilidad neta, “*indica la eficiencia de la empresa, después de cubrir los costos y gastos de la empresa. Es el porcentaje que le queda a la empresa por cada dólar que vende*”.

Fórmula:

$$\text{Margen de utilidad neta} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} * 100$$

2.2.4 Preguntas directrices y/o hipótesis

2.2.4.1 Preguntas directrices

- ¿Cuál es la situación actual de las políticas arancelarias en la industria carrocería del Ecuador?
- ¿De qué manera se determina la estabilidad financiera de la industria carrocería ecuatoriana?
- ¿Cuáles son las alternativas de solución que permitirá al sector carrocería del Ecuador mantener una producción continua de buses carrozados e incrementar sus niveles de demanda?

2.2.4.2 Hipótesis

Las políticas arancelarias, inciden significativamente en la estabilidad financiera de la industria carrocería del Ecuador.

2.2.4.3 Señalamiento de las variables

Variable independiente: Políticas Arancelarias

Variable dependiente: Estabilidad Financiera

Término de Relación: Incidencia

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Modalidad, enfoque y nivel de investigación

3.1.1 Modalidad

La presente investigación se encuentra bajo la modalidad de campo, bibliográfica-documental.

3.1.1.1 Investigación de Campo

De acuerdo con Herrera, Medina y Naranjo(2004, pág. 95); define en su texto a la Investigación de Campo de la siguiente manera: *Es el estudio sistemático de los hechos en el lugar que se producen. En esta modalidad el investigador toma en contacto en forma directa con la realidad, para obtener información de acuerdo con los objetivos del proyecto.*

De acuerdo a lo que señala Arias(2006, pág. 31);

La investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna, es decir, el investigador obtiene la información pero no altera las condiciones existentes. De allí su carácter de investigación no experimenta. En otras palabras, es aquella que implica el contacto directo del investigador con los sujetos involucrados a fin de obtener información relevante sobre la problemática.

Este estudio permite obtener información de fuentes primarias, es decir, se obtienen datos directos del sector específico al que se refiere la investigación y que relaciona directamente con el problema de estudio.

3.1.1.2 Investigación Bibliográfica-Documental

De acuerdo con Herrera, Medina y Naranjo(2004, pág. 95); define en su texto a la Investigación Bibliográfica-Documental de la siguiente manera: *“Tiene el propósito de detectar, ampliar y profundizar diferentes enfoques, teorías,*

conceptualizaciones y criterios de diversos autores sobre una cuestión determinada, basándose en documentos (fuentes primarias), o en libros, revistas, periódicos y otras publicaciones (fuentes secundarias)”.

De acuerdo con Arias(2006, pág. 28); señala que:

La investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos.

Esta investigación, se ejecutará principalmente mediante la revisión de documentos de tipo escrito; tales como: leyes, reglamentos, libros, periódicos, revistas, estudios y proyectos relacionados con las variables del problema a investigar.

3.1.2. Enfoque

La presente investigación se desarrolla mediante el enfoque cualitativo y cuantitativo.

3.1.2.1 Enfoque Cualitativo

Entorno a Hernández, Fernández y Baptista (2010, pág. 364); señala que el enfoque cualitativo *“se enfoca a comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto”*. Además señala que:

El enfoque cualitativo se selecciona cuando se busca comprender la perspectiva de los participantes (individuos o grupos pequeños de personas a los que se investigará) acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad. También es recomendable seleccionar el enfoque cualitativo cuando el tema del estudio ha sido poco explorado, o no se ha hecho investigación al respecto en algún grupo social específico. El proceso cualitativo inicia con la idea de investigación.

3.1.2.2 Enfoque Cuantitativo

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2003, pág. 3) define en su texto al enfoque cuantitativo de la siguiente manera: *“Enfoque cuantitativo: usa recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico para establecer patrones de comprobación”*.

3.1.3. Nivel de Investigación

El presente proyecto investigativo se realiza aplicando el nivel de investigación descriptivo; para analizar la incidencia de las políticas arancelarias en la estabilidad financiera del sector carrocero en el Ecuador.

3.1.3.1. Nivel de Investigación Descriptivo

Para Arias (2006); define a la investigación descriptiva de la siguiente manera: *“la investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos se refiere”*.

De acuerdo con Bernal (2010, pág. 113); *“una de las funciones principales de la investigación descriptiva es la capacidad para seleccionar las características fundamentales del objeto de estudio y su descripción detallada de las partes, categorías o clases de ese objeto”*.

Finalmente la investigación descriptiva, busca exponer la sinergia que mantienen las políticas arancelarias con la estabilidad financiera como fenómenos de estudio y a la aceptación de la hipótesis establecida; considerando los datos obtenidos de la investigación a través de la aplicación de entrevistas, encuestas y un profundo análisis de información.

3.2. Población, Muestra y Unidad De Investigación

3.2.1. Población

La población representa el conjunto de elementos del que se procederá a realizar el estudio.

De acuerdo con Fracica (1988); población es “*el conjunto de todos los elementos a los cuales se refiere la investigación. Se puede definir también como el conjunto de todas las unidades de muestreo*”. Citado por (Torres, 2010, pág. 160).

Según Jany (1994); población es “*la totalidad de elementos o individuos que tienen ciertas características similares y sobre las cuales se desea hacer inferencia*”. Citado por(Torres, 2010, pág. 160).

Para efectos de la presente investigación, la población a investigar está constituida por todas las empresas carroceras autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) con Certificado de Homologación Vigente; los cuales se dedican a la fabricación y ensamblaje de carrocerías para buses como parte de su economía, siendo su producto terminado, buses de tipo: urbano, escolar, para viajeros, interprovincial. Bajo este contenido, se considerará una población de 45carrocerías a nivel de todo el Ecuador, los cuales están distribuidos por provincias y se clasifican de la siguiente manera:

Tabla 11.Empresas autorizadas por la ANT con Certificado de Homologación Vigente

Empresa /Marca Carrocera	Ciudad
Azuay	
Inmay	Cuenca
Olimpica Cia. Ltda.	Cuenca
R. Guzmán	Cuenca
Chimborazo	
Alvarado	Riobamba
C. Megabuss	Riobamba
Euro carrocerías	Riobamba
Yaulema JR.	Riobamba
Cotopaxi	
Cma	Latacunga
Tungurahua	
Altamirano	Ambato
Cepeda	Ambato
Copsa	Ambato
Fiallos	Ambato
Ibimco	Ambato
Imce	Ambato
Impa	Ambato
Impedsa	Ambato
Jácome	Ambato
Leman's	Ambato
Los Andes	Ambato
Mayorga	Ambato

Miral	Ambato
Parego	Ambato
Patricio cepeda	Ambato
Paper's	Ambato
Pérez	Ambato
Picosa	Ambato
Santacruz	Ambato
Solís	Ambato
Varma	Ambato
Metálicas Pillapa	Pelileo
Pichincha	
Ambatour	Quito
Cadelva	Quito
Ecuacar	Quito
Fabicar	Quito
Industrias Metálicas Orellana	Quito
Imetam	Quito
Pedrotti	Quito
Silva	Quito
Zamora	Quito
Guayas	
Buscars	Guayaquil
Icedca	Guayaquil
Rodríguez	Guayaquil
Manabí	
Santa Gema	Tosahua
Santo Domingo de los Tsáchilas	
Modelo	Santo Domingo
Moncayo	Santo Domingo
TOTAL	45

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

3.2.2. Muestra

Para Bernal (2010, pág. 161); la muestra *“es la parte de la población que se selecciona, de la cual realmente se obtiene la información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuarán la medición y la observación de las variables objeto de estudio”*.

La muestra, representa el fragmento más importante en un estudio de investigación; la cual permite recabar información de manera oportuna, actual y verás, misma que servirá como base para alcanzar los objetivos planteados.

La muestra será el total de la población que se obtuvo, debido a que solo 45 empresas que fabrican y ensamblan carrocerías para buses en el Ecuador están legalmente aprobadas por la ANT.

3.2.3 Unidad de investigación

El presente trabajo se desarrolla en el Ecuador, direccionado a las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de las empresas carroceras; aplicando un cuestionario de preguntas cerradas y de fácil comprensión, que será aplicada al total de empresas del país que se dedican a la fabricación de carrocerías.

La información recaudada y su posterior análisis permitirá la comprobación de la hipótesis planteada y el cumplimiento de los objetivos de la investigación.

3.3. Operacionalización de las Variables

3.3.1. Operacionalización de la Variable Independiente: Políticas Arancelarias

Tabla 12. Operacionalización de la Variable Independiente

Conceptualización	Dimensiones /Categorías	Indicadores	Ítems	Técnica/ Instrumento
Instrumento del Estado que rige el comercio exterior de mercancías, con la aplicación de tarifas arancelarias que han sido utilizadas como mecanismo para proteger la industria de una nación.	Comercio Exterior	Exportaciones	¿Conoce usted si existen políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías?	Técnica cuestionario, Instrumento encuesta, dirigido a los gerentes y/o personal administrativo de las empresas carroceras del Ecuador.
		Importaciones	¿Conoce usted cual es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se deben pagar para que este pueda ingresar a estado Ecuatoriano? ¿A su criterio, que piensa usted sobre las importaciones de buses durante el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015?	
	Aranceles	Arancel de valor agregado	¿En qué medida las políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados?	
		Arancel específico		
		Arancel anti-dumping		
	Arancel mixto			
	Efectos	Excedente del Productor	¿Está de acuerdo con la creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses, para fomentar la producción nacional?	
Excedente del Consumidor				

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

3.3.2. Operacionalización de la Variable Dependiente: Estabilidad Financiera

Tabla 13. Operacionalización de la Variable Dependiente

Conceptualización	Dimensiones /Categorías	Indicadores	Ítems	Técnica/ Instrumento
<p>Es una condición que se mantiene en constante dinamismo, pues depende mucho de la situación económica de las naciones y el poder adquisitivo que manejan las personas.</p> <p>Para las empresas, es la capacidad financiera que poseen para mantenerse en condiciones financieras favorables durante un periodo determinado.</p>	Económica	Ahorro e Inversión	¿Considera usted que la fabricación de carrocerías hoy en día, es un negocio rentable?	Técnica cuestionario, Instrumento encuesta, dirigido a los gerentes y/o personal administrativo de las empresas carroceras del Ecuador.
		Préstamos o endeudamiento		
	Empresarial	Liquidez	<p>¿En qué medida la capacidad productiva de las carrocerías satisface la demanda anual de buses en el Ecuador?</p> <p>¿En qué medida considera usted que las importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera del sector carrocerero?</p> <p>¿Qué expectativa de ventas tiene usted para el periodo 2017?</p>	
		Solvencia		
		Gestión		
		Rentabilidad		

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

3.4. Descripción detallada del tratamiento de la información

3.4.1 Plan de recolección de la información

De acuerdo con Galeano (2004, pág. 36); define en su texto plan de recolección de la información de la siguiente manera:

El plan de recolección de la información señala cuales son las estrategias de recolección de datos más adecuados de acuerdo a las personas interpeladas, el grado de familiaridad con la realidad analizada, la disponibilidad de tiempo del investigador, el nivel de madurez del proceso investigativo y las condiciones del contexto que se analiza.

El plan de recolección de información tiene dos componentes básicos: definición de estrategias de muestreo y selección de los participantes. Estos dos componentes se guían por los criterios de pertinencia, entendida como identificación y logro del concurso de los participantes para aportar la información que se requiere, y adecuación, es decir, contar con datos suficientes y disponibles.

Según Herrera, Medina y Naranjo (2004, pág. 183); menciona que: *“El plan de recolección de información. Se describen las técnicas con sus respectivas modalidades, los instrumentos de recolección utilizados en el estudio; los procedimientos seguidos para determinar la validez y confiabilidad de los instrumentos”*.

Tabla 14. Preguntas básicas para el plan de recolección de la información

Preguntas Básicas	Explicación
¿Para qué?	Conseguir los objetivos planteados en la investigación.
¿De qué personas u objetos?	45 empresas carroceras que se dedican a la fabricación y ensamblaje de buses.
¿Sobre qué aspectos?	Las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de las empresas carroceras.
¿Quién? ¿Quiénes?	Investigadora. Ligia Cusco
¿A quiénes?	Empresas autorizadas por la ANT con Certificado de Homologación Vigente del Ecuador.
¿Cuándo?	Abril 2017
¿Dónde?	País Ecuador
¿Cuántas veces?	Una vez
¿Cómo?	Encuesta
¿Qué técnicas de recolección?	
¿Con qué?	Cuestionario

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

3.4.2 Plan de procesamiento de la información

Al finalizar la investigación de campo, aplicando la encuesta en el sector investigado se realiza lo siguiente: la revisión correspondiente de la información obtenida, la cual será agrupada y tabulada para ser presentada estadísticamente en tablas y gráficas y realizar el respectivo análisis e interpretación de la información.

Finalmente esto permitirá interpretar de una mejor manera los resultados obtenidos.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 Principales resultados

El presente capítulo se desarrolla en base a la información recolectada mediante encuestas aplicadas a las empresas carroceras dedicadas a la fabricación y ensamblaje de buses a nivel del Ecuador; con la finalidad de determinar el grado de relación existente entre las variables objeto de estudio, logrando así extraer las respectivas conclusiones y recomendaciones.

Cabe mencionar que para tabular los datos que arrojan las encuestas aplicadas a los Gerentes y/o Personal Administrativo de las empresas carroceras, se utilizó el programa Microsoft Excel 2013, el mismo que ha permitido la construcción de tablas de distribuciones de frecuencias y porcentajes con sus correspondientes gráficas de cada pregunta.

Con todo lo mencionado anteriormente se presenta la tabulación, análisis e interpretación de los resultados obtenidos.

4.1.1 Resultados

Pregunta 1.- ¿Cuántos años lleva la empresa fabricando carrocerías dentro del mercado?

Tabla 15. Años que las empresas fabrican carrocerías en el mercado

ALTERNATIVAS	f	%
Menos de 2 años	0	0%
De 2 a 5 años	4	9%
De 6 a 10 años	6	13%
De 11 a 20 años	10	22%
Más de 20 años	25	56%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

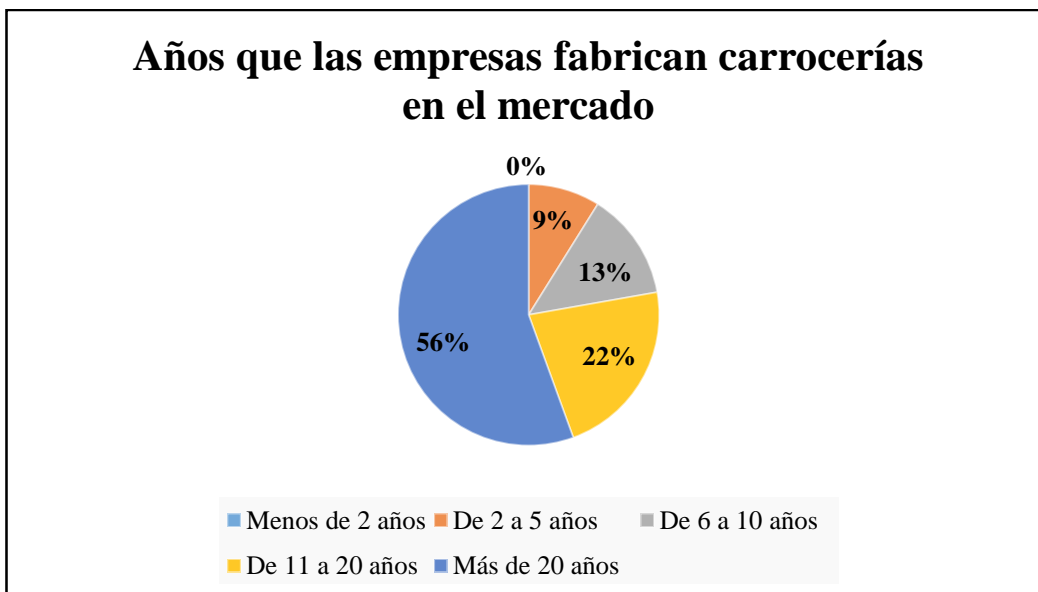


Gráfico 9. Años que las empresas fabrican carrocerías en el mercado.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Del total de la población encuestada, el 9% de empresas carroceras mantienen una participación en el mercado de 2 a 5 años, el 13% manifiestan que sus actividades se han venido desarrollando de 6 a 10 años, el 22% cuentan con una experiencia de 11 a 20 años y el 56% da a conocer que su trayectoria va por más de 20 años en la fabricación de carrocerías.

Interpretación

La industria carrocera ecuatoriana se encuentra muy bien representada en su gran mayoría por empresas que tienen más de 20 años de experiencia fomentando el desarrollo de la industria nacional, así mismo empresas que no cuentan con tantos años de experiencia pero que se han mantenido firmes en su crecimiento forjándose una trayectoria que sin duda contempla un futuro prometedor. Por tanto sería importante que todas las empresas que fabrican carrocerías sigan caracterizándose por brindar un servicio oportuno y eficiente a sus clientes, a través del diseño y construcción de unidades de transporte que cumplan con estándares de calidad.

Pregunta 2.- ¿Qué métodos se aplican para mejorar e innovar la producción en la empresa?

Tabla 16. Métodos para mejorar e innovar la producción.

ALTERNATIVAS	f	%
Capacitación permanente	40	89%
Renovación Tecnológica	5	11%
Otros	0	0%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

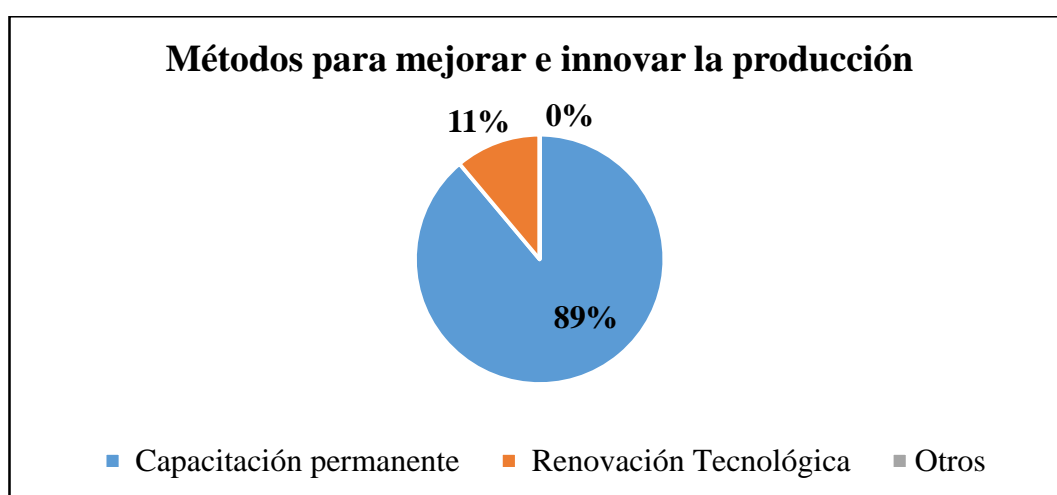


Gráfico 10. Métodos para mejorar e innovar la producción.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

De acuerdo con la encuesta el 89% manifiesta que la capacitación permanente es el método que más se aplica para mejorar e innovar la producción de las empresas, el 11% asevera que la renovación tecnológica influye en la producción de carrocerías y buses carrozados.

Interpretación

Como se puede apreciar la mayoría de empresas capacitan a sus empleados para seguir innovando sus productos, motivando de esta manera no solo al crecimiento empresarial sino también a la mejora del talento humano, la renovación tecnológica es otra alternativa que se aplicada en la producción, existen pocas empresas a nivel nacional las cuales se han mantenido a la vanguardia de los

avances tecnológicos industriales aplicables al sector carrocerero. Sería ideal que las empresas puedan combinar capacitación a empleados con renovación tecnológica, en la medida que su rentabilidad lo permita, esta medida favorecería a los procesos de producción logrando resultados más eficientes.

Pregunta 3.- ¿Cuál es su producto estrella?

Tabla 17.Producto estrella.

TERNATIVAS	f	%
Bus urbano	16	36%
Interprovincial	17	38%
Escolar	5	11%
Turístico	4	9%
Otro	3	7%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

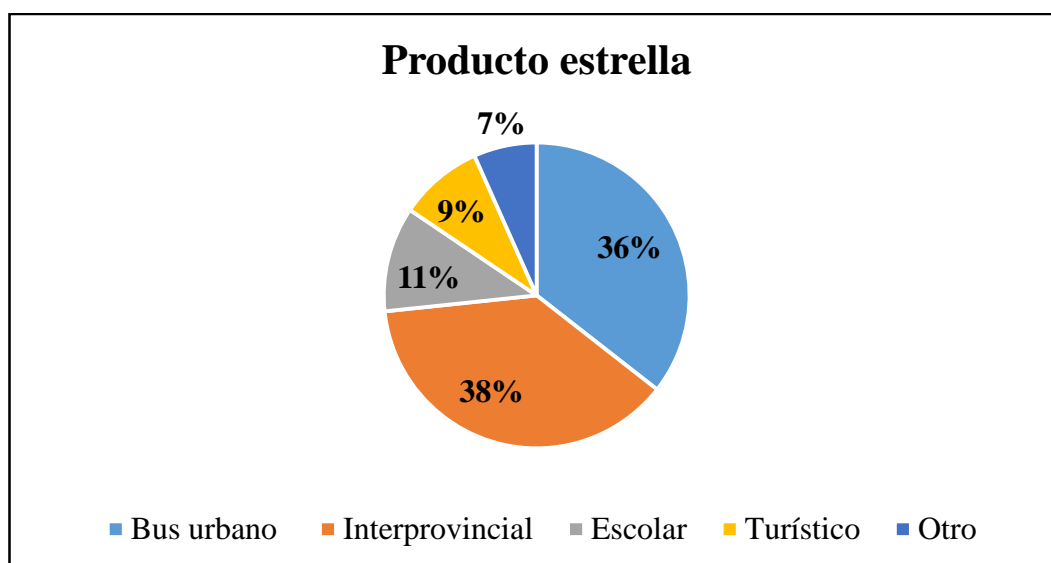


Gráfico 11. Producto estrella.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

El 36% de los encuestados señalan que su producto estrella es la fabricación de buses urbanos, el 38% mencionan que sobresale el bus interprovincial, el 11% los buses escolares, el 9% buses turísticos y un 7% fabricación de otro tipo de carrocerías.

Interpretación

De acuerdo con la interrogante se puede concluir que, las empresas carroceras cuentan con una amplia gama de productos a disposición en el mercado que les ha permitido hasta hoy satisfacer el amplio abanico de necesidades de los consumidores.

Pregunta 4.- Las personas que adquieren su producto lo hacen por:

Tabla 18. Venta del producto.

ALTERNATIVAS	f	%
Precio	19	42%
Calidad	15	33%
Diseño	11	24%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

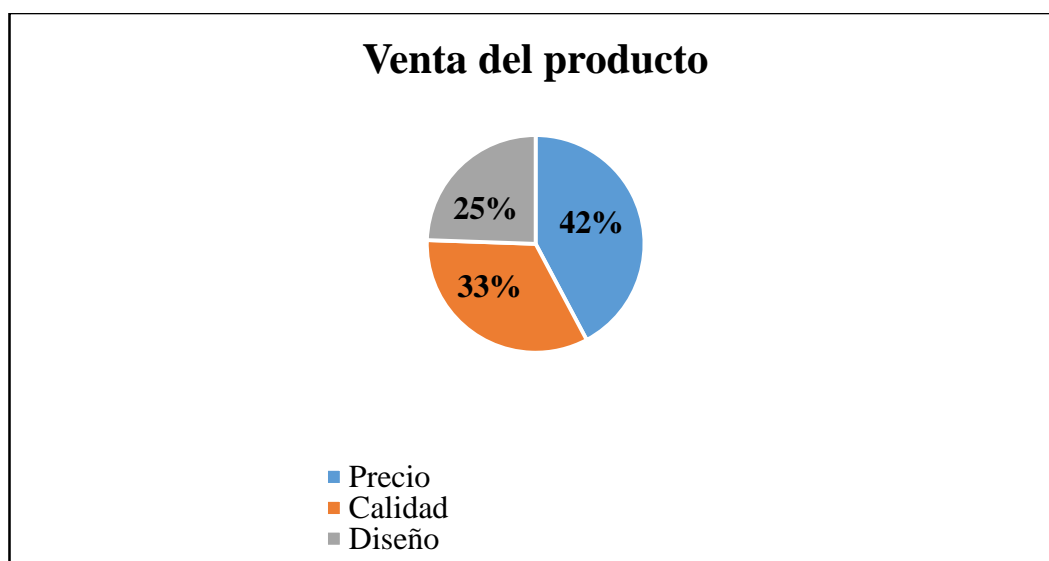


Gráfico 12. Venta del producto.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Según los resultados obtenidos, el 42% de empresas carroceras manifiestan que los clientes compran sus productos por el precio, el 33% por la calidad y el 24% mencionan que son reconocidos el diseño.

Interpretación

La mayor parte de empresas establece como prioridad satisfacer a sus clientes, ofertando precios, sería importante que todas las empresas del sector carrocero cuenten con una certificación ISO 9001 la cual respalde el compromiso que tienen con sus clientes bajo este sistema de control de calidad y así puedan ofrecer no solo precio sino calidad y diseño en sus productos.

Pregunta 5.- ¿Qué tipo de mercado abarca su empresa en la producción de carrocerías?

Tabla 19. Mercado que cubre la empresa.

ALTERNATIVAS	f	%
Local	8	18%
Provincial	16	36%
Nacional	21	47%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

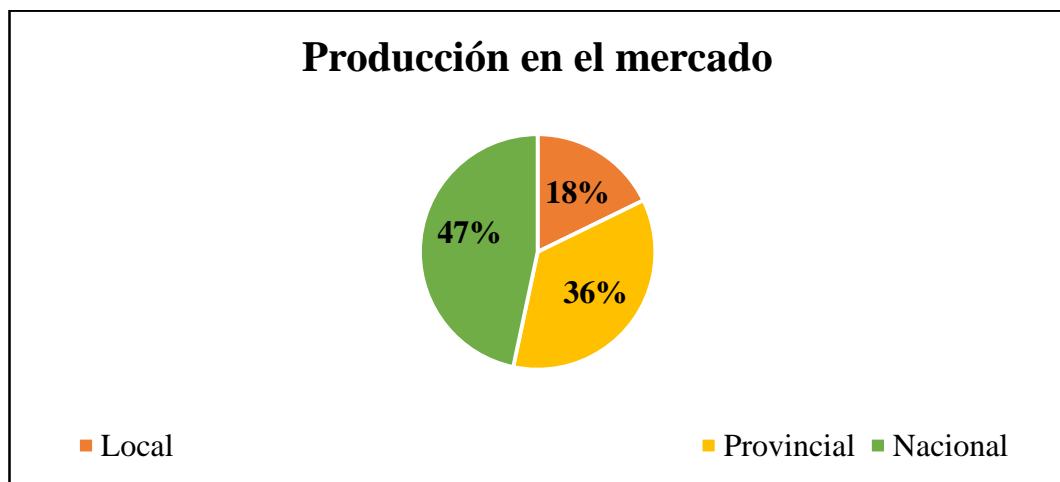


Gráfico 13. Mercado que cubre la empresa.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Del total de encuestados el 18% afirma que su producción está enfocada en un mercado local, el 36% cubre un mercado provincial y el 47% abarca un mercado nacional.

Interpretación

La producción de carrocerías abarca en un mayor porcentaje el mercado nacional, seguido del mercado provincial y por último el mercado local, lo que demuestra que la producción no está centrada en un solo mercado, sino que cubre el total de la demanda a nivel nacional.

Pregunta 6.- ¿Conoce usted cual es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se deben pagar para que este pueda ingresar a estado Ecuatoriano?

Tabla 20.Cuál es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se pagan.

TERNATIVAS	f	%
Si	7	16%
No	38	84%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

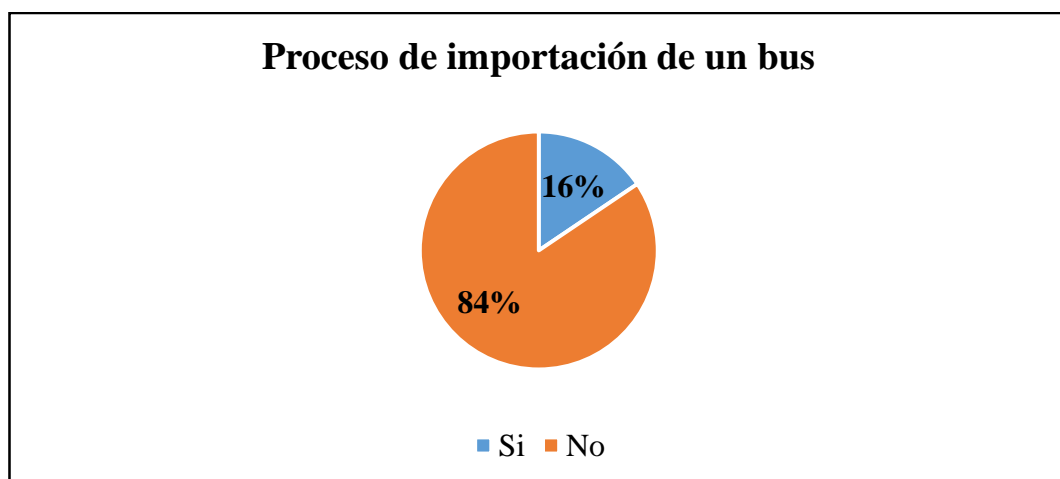


Gráfico 14.Cuál es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se pagan.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

El 16% de los encuestados aseveran conocer el proceso de importación de un bus y las tarifas arancelarias que se deben pagar para que este pueda ingresar a estado Ecuatoriano, por otra parte el 84% desconoce este proceso de importación de un bus.

Interpretación

Se puede decir que las personas encargadas de la administración de las empresas no conocen el proceso de importación de un bus, debido a que la actividad propia del negocio no es la importación sino la fabricación de carrocerías y buses terminados, como conocimiento general sería importante conocer los procesos de importación dentro del sector carrocerero para que las empresas nacionales estén más preparadas frente al comercio internacional.

Pregunta 7.- Comparando el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015, ¿cuál ha sido el comportamiento de las importaciones de buses?

Tabla 21. Importaciones de buses durante el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015.

ALTERNATIVAS	f	%
Han aumentado	32	71%
Se mantienen	12	27%
Han disminuido	1	2%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

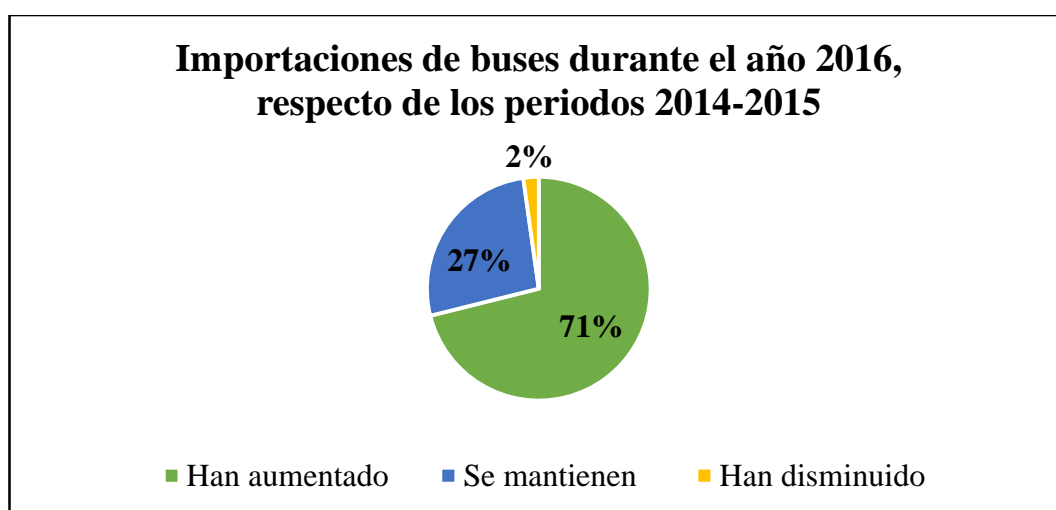


Gráfico 15. Importaciones de buses durante el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas el 71% manifiesta que las importaciones de buses durante el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015 han aumentado, el 27% que se han mantenido y el 2% que han disminuido.

Interpretación

La mayoría de colaboradores encuestados mencionan que las importaciones de buses si han tenido un crecimiento significativo, debido a que durante el periodo 2014-2016 sus ventas fueron relevantemente bajas, generando pérdidas para las empresas y afectando directamente a sus empleados con recortes de personal y trabajos de medio tiempo.

Pregunta 8.- ¿Conoce usted si existen políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías?

Tabla 22. Políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías.

TERNATIVAS	f	%
Si	0	0%
No	45	100%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)



Gráfico 16. Políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Según los resultados obtenidos el 100% dicen no conocer ninguna política que incentive la producción nacional de carrocerías.

Interpretación

En cuanto a políticas que incentiven la producción nacional en el sector carrocerero, todos los encuestados manifiestan que no existe apoyo por parte del gobierno, es notorio que las fábricas carroceras necesitan apoyo en términos de inversión, tecnología y convenios que permitan generar mejores proyecciones a futuro y hacia mercados internacionales.

Pregunta 9.- ¿Está de acuerdo con la creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses, para fomentar la producción nacional?

Tabla 23. Creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses.

ALTERNATIVAS	f	%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
En desacuerdo	0	0%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	11%
De acuerdo	21	47%
Totalmente de acuerdo	19	42%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

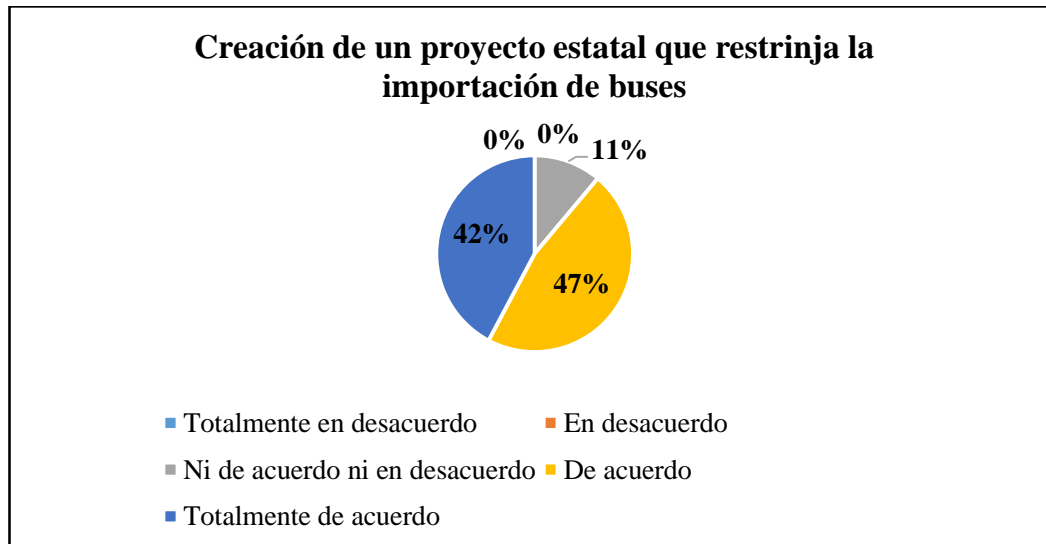


Gráfico 17. Creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

El 11% de los colaboradores encuestados respondieron ni de acuerdo ni en desacuerdo, respecto a la creación de un proyecto estatal que restrinja la

importación de buses, para fomentar la producción nacional, el 47% están de acuerdo y el 42% totalmente de acuerdo.

Interpretación

Con un porcentaje considerable del total de los encuestados, manifiestan que están de acuerdo con la creación de un proyecto estatal que restrinja las importaciones de buses, con el único fin de proteger la industria nacional carrocera que durante los últimos años se ha visto frenada por el ingreso considerable de flotas de buses al mercado ecuatoriano principalmente desde China y Brasil.

Pregunta 10.- ¿En qué medida las políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados?

Tabla 24. Políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados.

TERNATIVAS	f	%
En gran medida	34	76%
Medianamente	11	24%
Nada	0	0%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

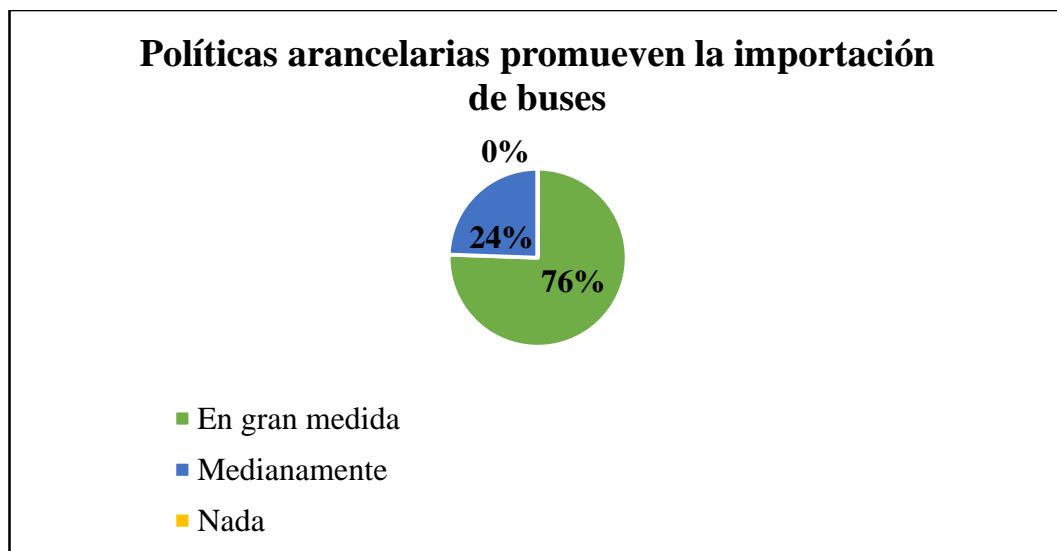


Gráfico 18. Políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

El 76% de la población encuestada menciona que en gran medida las políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados y el 24% señala que medianamente.

Interpretación

Esta información muestra que las políticas arancelarias en gran medida promueven las importaciones de buses carrozados, es necesario determinar un nivel de protección para este sector, para que no se vean principalmente afectado por las importaciones de buses, esto reactivaría la industria nacional, aumentaría el nivel de ventas y se incrementarían las fuentes de trabajo.

Pregunta 11.- ¿Considera usted que la fabricación de carrocerías hoy en día, es un negocio rentable?

Tabla 25.Fabricación de carrocerías es un negocio rentable.

ALTERNATIVAS	f	%
Si	16	36%
No	29	64%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

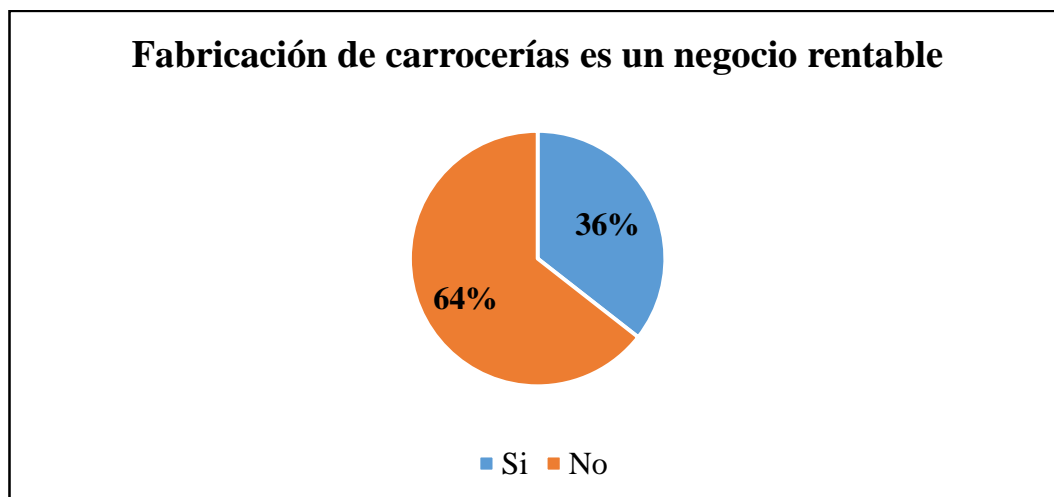


Gráfico 19.Fabricación de carrocerías es un negocio rentable.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Del total de encuestados se puede apreciar que el 36% consideran que la fabricación de carrocerías hoy en día, si es un negocio rentable, mientras que el 64% no considera que hoy en día sea un negocio rentable.

Interpretación

La industria enfrenta fuertes retos sobre todo exigencias de calidad y competitividad, el sin número de certificaciones y controles que hoy en día son indispensables para que los buses puedan salir al mercado, demandan largos periodos de tiempo y costos que las empresas no pueden financiar esto ha provocado el cierre total o parcial de muchas empresas a nivel nacional.

Pregunta 12.- ¿En qué medida la capacidad productiva de las carrocerías satisface la demanda anual de buses en el Ecuador?

Tabla 26.Satisfacción de demanda anual de buses.

TERNATIVAS	f	%
En gran medida	45	100%
Medianamente	0	0%
Nada	0	0%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

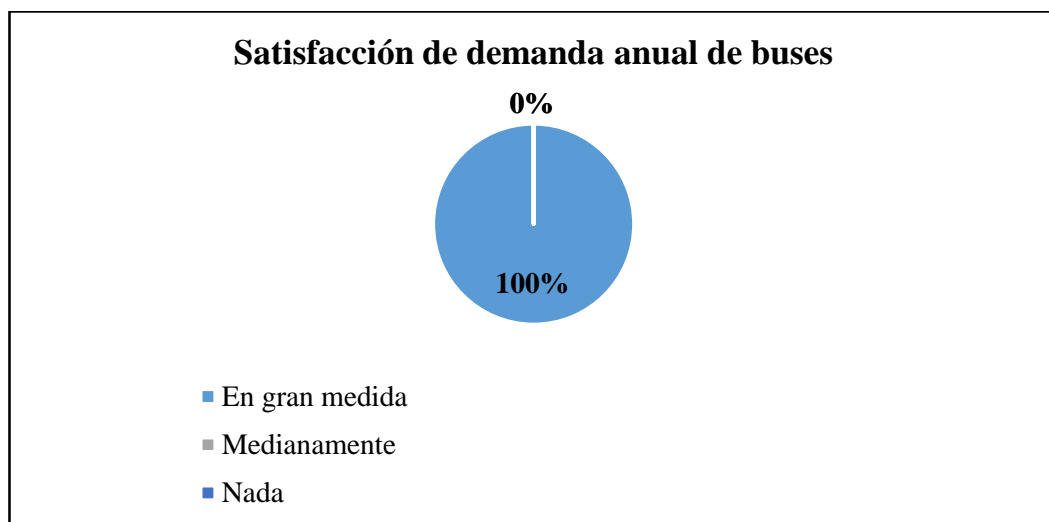


Gráfico 20.Satisfacción de demanda anual de buses.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Se puede apreciar que el 100% de encuestados aseguran que la capacidad productiva de las carrocerías satisface la demanda anual de buses en el Ecuador en gran medida.

Interpretación

Es alentador saber que las carrocerías ecuatorianas cumplen con satisfacer al máximo el abanico de necesidades de sus clientes, poniendo a su disponibilidad una estructura empresarial lo suficientemente flexible con tecnología de punta que permite fabricar buses de la más alta calidad.

Pregunta 13.- ¿En qué medida considera usted que las importaciones de buses afectan a la estabilidad financiera del sector carrocerero?

Tabla 27. Importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera.

ALTERNATIVAS	f	%
En gran medida	36	80%
Medianamente	9	20%
Nada	0	0%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

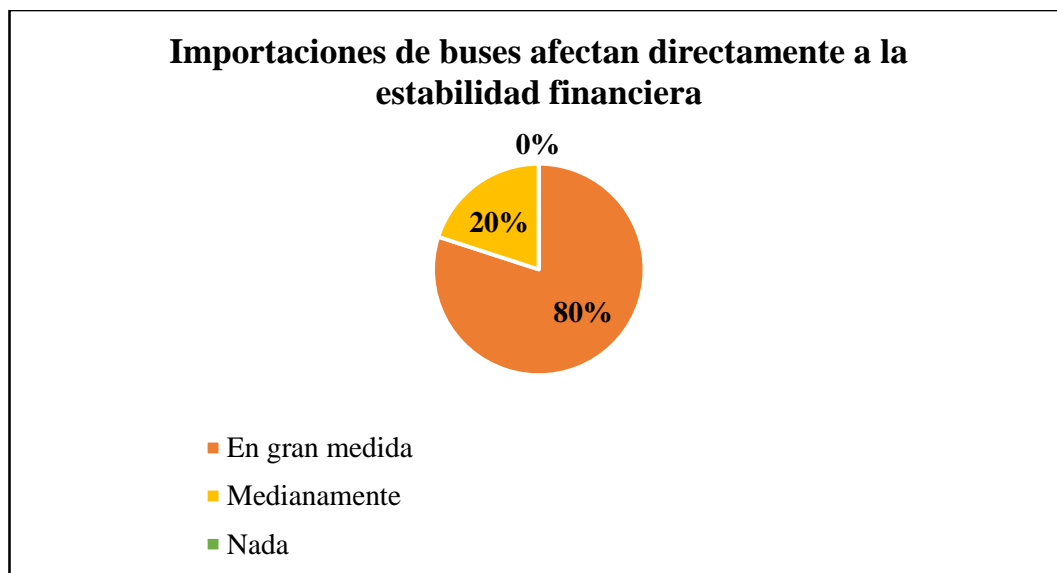


Gráfico 21. Importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

El 80% del total de encuestados aseguran que en gran medida las importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera del sector carroceros y un 20% considera que medianamente.

Interpretación

La industria carrocera manifiesta su preocupación por el incremento de importaciones en el sector, sus ventas se han mantenido en un perfil bajo, su producción ha disminuido, el nivel de consumo es menor y su estabilidad financiera se desestabiliza, poniendo en riesgo la posición de las empresas en el mercado. Es así que ponen en consideración que para este año el volumen de importaciones de buses sea menor al del año pasado.

Pregunta 14.- ¿Qué expectativa de ventas tiene usted para el periodo 2017?

Tabla 28.Expectativa de ventas periodo 2017.

TERNATIVAS	f	%
Aumentará	4	9%
Se mantendrá	36	80%
Disminuirá	5	11%
TOTAL	45	100%

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

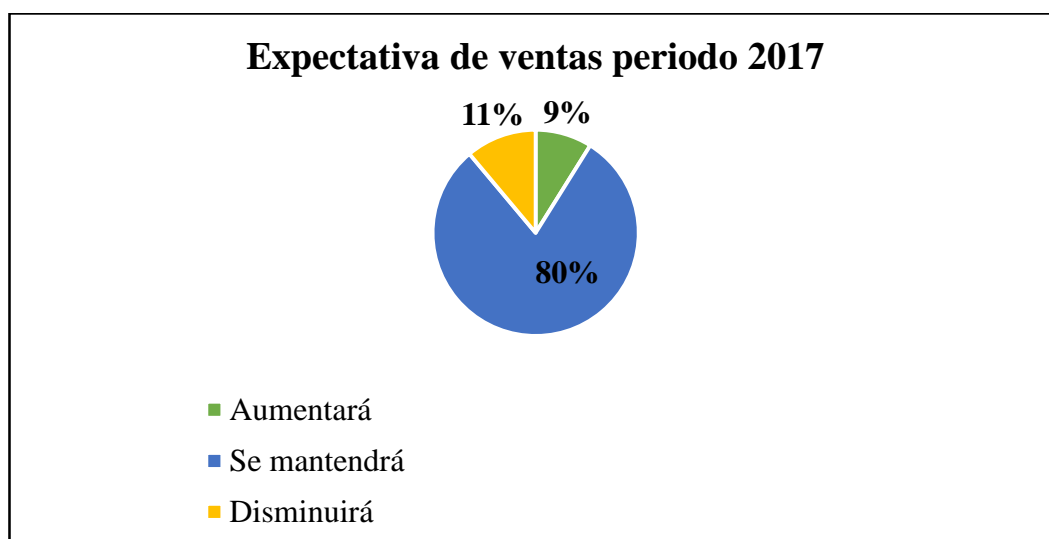


Gráfico 22. Expectativa de ventas periodo 2017.

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis

Se da a conocer que las expectativas de ventas para el periodo 2017, el 9% de los encuestados consideran que aumentará, el 80% mencionan que se mantendrán y el 11% que disminuirán.

Interpretación

Estas cifras evidencian que los empresarios en una mayor parte se muestran positivos en que su nivel de ventas se mantendrá, frente a la incertidumbre del periodo 2017, debido a que las situaciones cambiantes del mercado tienden a cambiar sus ventas e ingresos.

4.1.2 Verificación de la hipótesis

Para efectuar la verificación de la hipótesis, se utilizó el estimador estadístico Chi Cuadrado. La aplicación del estadígrafo Chi Cuadrado (X^2) será para evidenciar la relación existente entre las variables “Las políticas arancelarias” y “La estabilidad financiera” de la industria carrocera en el Ecuador.

4.1.3 Planteamiento de la Hipótesis

4.1.3.1 Modelo Lógico

H_0 =No existe diferencia estadística significativa entre las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador.

H_1 = Si existe diferencia estadística significativa entre las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador.

4.1.3.2 Modelo Matemático

H_0 : $O=E$

H_1 : $O \neq E$

4.1.3.3 Modelo Estadístico

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

4.1.4 Reglas de Decisión

$$1-0,05=0,95$$

$$\alpha 0,05$$

$$gl=(c-1)(f-1)$$

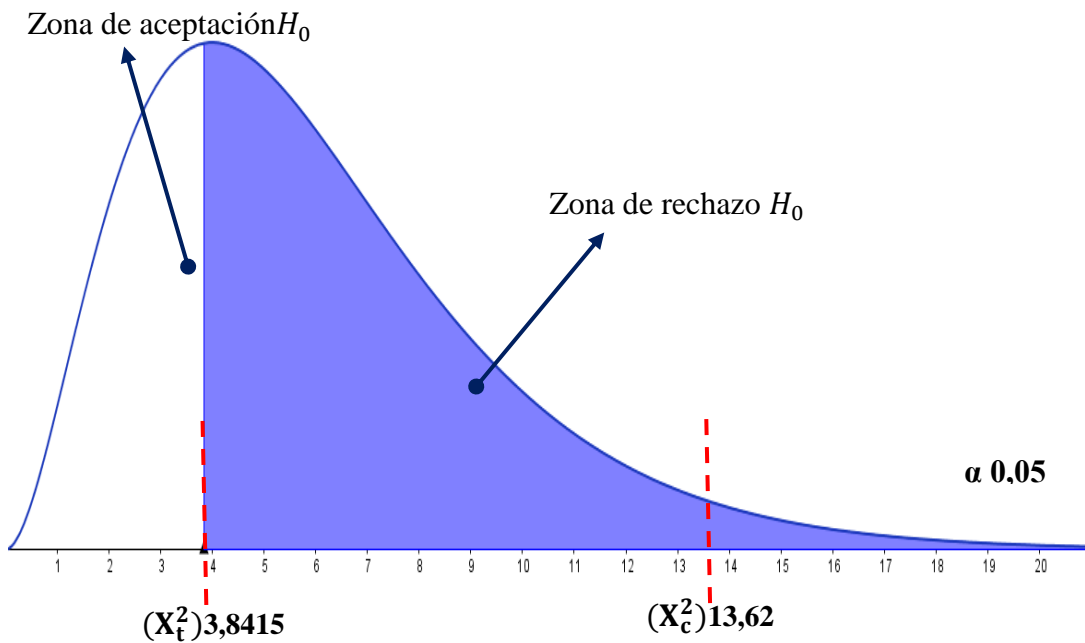
$$gl=(2-1)(2-1)$$

$$gl=1$$

Al 95% y con 1 gl X^2_c es igual a 3,8415

Se acepta la hipótesis nula si, X_c^2 es menor o igual a X_c^2 , en este caso 3,8415 con un α de 0,05 y 1 grado de libertad.

Se acepta la H_0 , X_c^2 si es \leq a 3.8415 con α de 0,05.



4.1.5 Cálculo de X^2

Tabla 29. Presentación de los datos, frecuencias observadas.

		Importaciones de buses afectan a la estabilidad financiera		
		En gran medida	Medianamente	TMH
Políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados	En gran medida	29	3	32
	Medianamente	5	8	13
	TMV	34	11	45

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Explicación

Los valores expresados en la tabla se conocen como frecuencias observadas, para encontrar las frecuencias esperadas se procede de la siguiente manera:

Tabla 30. Presentación de los datos, frecuencias esperadas.

		Importaciones de buses afectan a la estabilidad financiera		
		En gran medida	Medianamente	TMH
Políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados	En gran medida	24,18	7,82	32
	Medianamente	9,82	3,18	13
	TMV	34	11	45

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Explicación

Posterior al cálculo de las frecuencias, se procede al cálculo del Chi Cuadrado para lo cual se utilizara la siguiente formula:

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

Tabla 31. Cálculo del Chi-Cuadrado.

O	E	O-E	(O - E) ²	$\frac{(O - E)^2}{E}$
29	24,18	4,82	23,25	0,96
5	9,82	-4,82	23,25	2,37
3	7,82	-4,82	23,25	2,97
8	3,18	4,82	23,25	7,32
				13,62

Fuente: Encuesta.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Conclusión

Como el valor del Chi-Cuadrado calculado (X^2_c) (13,62) es mayor a 3,8415 con 1 grado de libertad y un α de 0,05, se RECHAZA la hipótesis nula y se ACEPTA la alterna, es decir, “Si hay diferencia significativa, lo que significa que si están asociadas las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador”.

4.2 Limitaciones del estudio

El presente trabajo de investigación tuvo como limitaciones, principalmente en la recolección de información, dado que las encuestas se aplicaron a nivel nacional a las 45 empresas carroceras homologadas a la Agencia Nacional de Tránsito, lo cual dificultó la recolección de manera rápida, considerando que los viajes eran de larga distancia y la disponibilidad de tiempo de las personas a las que estaba dirigida la encuesta era limitada.

Hay que mencionar además que la información requerida de algunas empresas se las realizó vía telefónica y online mediante correos electrónicos en vista de que las estas se encuentran fuera de territorio ecuatoriano. Sin embargo, se logró obtener la información necesaria y concluir de manera satisfactoria la investigación.

4.3 Indicadores Financieros

El estudio de campo de la variable dependiente Estabilidad Financiera se realizó mediante la aplicación de indicadores financieros, en relación al correspondiente análisis del Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultados Integrales de la empresa XYZ.

4.3.1 Indicadores de Rentabilidad

4.3.1.1 Rentabilidad con relación a la Inversión

Tabla 32. Rentabilidad sobre el Patrimonio.

Rentabilidad sobre el Patrimonio = (Utilidad Neta / Patrimonio) * 100			
	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016
Rentabilidad sobre el Patrimonio =	\$72,991.26 / \$82,004.57	\$51,596.00 / \$112,759.57	\$24,339.49 / \$119,048.12
Rentabilidad sobre el Patrimonio =	89%	46%	20%

Análisis e interpretación.- Mediante el análisis respectivo de los tres años de estudio, reflejan que la inversión de los accionistas en el 2014 tuvo un rendimiento del 89%, para el 2015 un 46% y respecto del 2016 presentó un rendimiento del 20% con relación a los años anteriores, se concluye durante el periodo 2016 hubo un decrecimiento del 55% respecto del año 2015 situación que obliga a los accionistas a poner en marcha estrategias que permitan elevar sus ingresos.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

4.3.1.2 Rentabilidad con relación a las Ventas

Tabla 33.Margen de Utilidad Neta.

Margen de Utilidad Neta = (Utilidad Neta / Ventas Netas) * 100			
	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016
Margen de Utilidad Neta =	\$72,991.26 / \$1,053,264.98	\$51,596.00/ \$1,141,691.47	\$24,339.49 / \$48,9836.98
Margen de Utilidad Neta =	7%	5%	5%
Margen de Utilidad Neta =	\$ 0.07	\$ 0.05	\$ 0.05

Análisis e interpretación.- La empresa XYZ en el 2014 por cada \$100 de venta gana \$0.07, para el 2015 gana \$0.05 y para el 2016 gana \$0.05 lo que representa para el periodo 2015-2016 una disminución del 43% respecto del año 2014, se concluye que sus ventas disminuyeron, los costos o gastos se incrementaron dando lugar a que la empresa muestre una posición baja de competitividad en el mercado actual.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Tabla 34.Margen de Utilidad Bruta.

Margen de Utilidad Bruta = (Utilidad Bruta / Ventas Netas) * 100			
	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016
Margen de Utilidad Bruta =	\$250,045.67 / \$1,053,264.98	\$212,182.51 / \$1,141,691.47	\$153,575.27/ \$489,836.98
Margen de Utilidad Bruta =	23.74%	18.59%	31.35%

Análisis e interpretación.-La utilidad bruta generada durante el año 2014 corresponde al 23.74% sobre las ventas, para el 2015 el 18.59% y para el 2016 el 31.35%, se concluye que la utilidad bruta mantuvo un crecimiento del 69% para el 2016 es decir que la empresa dispone de fondos para poder reinvertir o cubrir con sus obligaciones.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Tabla 35.Gastos Administrativos y de Ventas.

Gastos Administrativos y Ventas = (Gastos Administrativos y de Ventas / Ventas Netas) * 100			
	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016
Gastos Administrativos y Ventas =	\$177,054.41/ \$1,053,264.98	\$160,586.51 / \$1,141,691.47	\$129,235.78/ \$489,836.98
Gastos Administrativos y Ventas =	16.81%	14.07%	26.38%

Análisis e interpretación.- La empresa XYZ para el año 2014 representa un 16.81% de sus gastos sobre sus ventas, para el año 2015 refleja un 14.07%, mientras que para el año 2016 tiene un 26.38% de gastos sobre ventas, teniendo un incremento del 88% de un año a otro.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Tabla 36. ROI.

ROI Rendimiento Activo Total=(Utilidad Neta/Total Activo Promedio)*100			
	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016
ROI =	\$72,991.26 / \$495,467.715	\$51,596.00/ \$399,108.615	\$24,339.49 / \$435,293.73
ROI =	15%	13%	6%
	\$ 0.15	\$ 0.13	\$ 0.06

Análisis e interpretación.- En el año 2014 la empresa por cada \$100 de sus activos totales gana \$0.15, en el año 2015 gana \$0,13 mientras que para el año 2016 gana \$0.06, tomando en cuenta con una disminución del 57% con relación al año anterior mostrando así que la utilidad de la empresa disminuyó.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

4.4 Conclusiones

A través de la comprobación de la hipótesis se pudo establecer que las políticas arancelarias inciden significativamente en la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador en gran medida, por lo que se concluye que las importaciones de unidades de buses afectan a la producción nacional.

Una de las políticas arancelarias que más ha contribuido a las importaciones es sin duda los convenios internacionales que Ecuador mantiene con otros países, esto hace que las tarifas arancelarias de importaciones bajen, promoviendo de esta manera en gran medida las importaciones de buses al país.

La rentabilidad de la industria carrocera se ha visto deteriorada durante el periodo 2016, lo cual se debe a diferentes causas, una de ellas es la disminución en sus ventas, del mismo modo la falta de estrategias de crecimiento sostenible hacen que las empresas tengan una deficiente organización y planificación, como consecuencia de ello que no se logren alcanzar los objetivos empresariales propuesto para el periodo económico.

La competitividad del sector carrozero enfrenta grandes desafíos, la falta de inversión en tecnología, infraestructura y capacitación al talento humano, genera

desventajas en términos de competitividad, lo cual se ha visto reflejado en las grandes empresas que prestan servicios de transporte a nivel nacional, prefieren importar buses para renovar sus flotas vehiculares con el objetivo de brindar un mejor servicio y comodidad a sus usuarios.

Finalmente, se concluye que el sector carrocerero aún necesita protección por parte del gobierno para su desarrollo, no existen políticas que incentiven la producción nacional y el reto más grandes para el desarrollo de la industria, es la adecuada colaboración y acción de los sectores involucrados, las decisiones oportunas, el planteamiento y ejecución de políticas, logran el constantemente crecimiento de las empresas y el sector de manera general.

4.5 Recomendaciones

El liderazgo de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC) en el desarrollo del sector es clave, como concertadora de esfuerzos e impulsadora de acciones concretas para el fortalecimiento del sector, es importante lograr un acercamiento con el gobierno, como representante de los empresarios carroceros organizados para realizar propuestas sobre políticas que respalden al sector carrocerero de la competencia internacional.

La demanda cada día es más exigente en sus gustos y necesidades por lo que es crucial que los empresarios realicen una mejor planificación e inversión a corto, mediano y largo plazo. Invertir en talento humano, tecnología, infraestructura y capital de trabajo de cada empresa es trascendental para tener un sector sólido y desarrollado, capaz de competir en el mercado local e internacional.

Aplicar estrategias de crecimiento sostenible que ayuden a las empresas a captar nuevos clientes, elevar sus niveles de ventas y mantener un crecimiento a largo plazo.

Al ser un sector estratégico para el crecimiento del país con un alto valor agregado en tecnología, industria y generación de empleo de manera directa e indirecta, hace del sector un amplio campo de desarrollo, la creación de un proyecto de asociación productiva de las empresas carroceras que fabrican buses pero que no mantienen una producción en serie, ayuda a optimizar tiempos de fabricación y

mejora la calidad de los vehículos ensamblados, generando una competencia justa con las grandes empresas a nivel nacional e internacional.

PROPUESTA DE ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO SOSTENIBLE

DIRIGIDO A LA INDUSTRIA CARROCERA ECUATORIANA

La finalidad de establecer estrategias de crecimiento en las empresas del sector carroceros se debe al decrecimiento considerable que ha presentado la industria durante los últimos años, lo muestra el análisis al sector realizado por la Asociación de empresas automotrices del Ecuador, además de la reducción en el volumen de ventas de las carrocerías, datos proporcionados por el Servicio de Rentas Internas.

Sector automotor en cifras, importaciones de vehículos por segmentos periodos 2015, 2016 y 2017.

Tabla 37. Número de unidades importadas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.

IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS				
SEGMENTOS	NÚMERO DE UNIDADES		VARIACIÓN (Unidades)	NÚMERO DE UNIDADES
	Enero-Diciembre 2015	Enero-Diciembre 2016	Enero-Diciembre 2015/2016	Enero-Febrero 2017
Automóviles	9,953	13,145	32%	3,845
Camionetas	3,051	2,242	-27%	639
SUV	7,982	8,213	3%	2,698
VAN	3,209	2,358	-27%	350
Camiones	9,861	4,378	-56%	452
Buses	1,860	1,425	-23%	239
TOTAL	35,916	31,761	-12%	8,223

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) 2016.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

En cuanto a la producción nacional de buses se conoce que:

Tabla 38. Número de unidades producidas de vehículos periodos económicos 2015, 2016, 2017.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS				
SEGMENTOS	NÚMERO DE UNIDADES		VARIACIÓN (Unidades)	NÚMERO DE UNIDADES
	Enero-Diciembre 2015	Enero-Diciembre 2016	Enero-Diciembre 2015/2016	Enero-Febrero 2017
Automóviles	33,794	21,168	-37%	3,623
Camionetas	14,580	5,522	-62%	1,325
SUV	552	96	-83%	0
VAN	0	0	0%	0
Camiones	0	0	0%	0
Buses	1,665	1,422	-15%	203
TOTAL	50,591	28,208	-44%	5,151

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Según estadísticas obtenidas del SRI se presenta los siguientes datos sobre las ventas de los últimos periodos económicos:

Tabla 39. Ventas de buses fabricados en Ecuador periodos 2011 al 2017.

AÑO FISCAL	VENTAS 12%	VENTAS 0%	C292001 TOTAL
2011	\$ 61,266,396.81	\$ 9,650,173.42	\$ 70,916,570.23
2012	\$ 64,442,364.34	\$ 11,371,831.57	\$ 75,814,195.91
2013	\$ 77,577,361.84	\$ 10,838,279.12	\$ 88,415,640.96
2014	\$ 84,137,134.74	\$ 8,327,170.78	\$ 92,464,305.52
2015	\$ 94,021,847.65	\$ 10,310,442.64	\$ 104,332,290.29
2016	\$ 87,363,899.12	\$ 8,655,257.18	\$ 96,019,156.30
2017	\$ 29,044,867.08	\$ 1,229,819.23	\$ 30,274,686.31

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

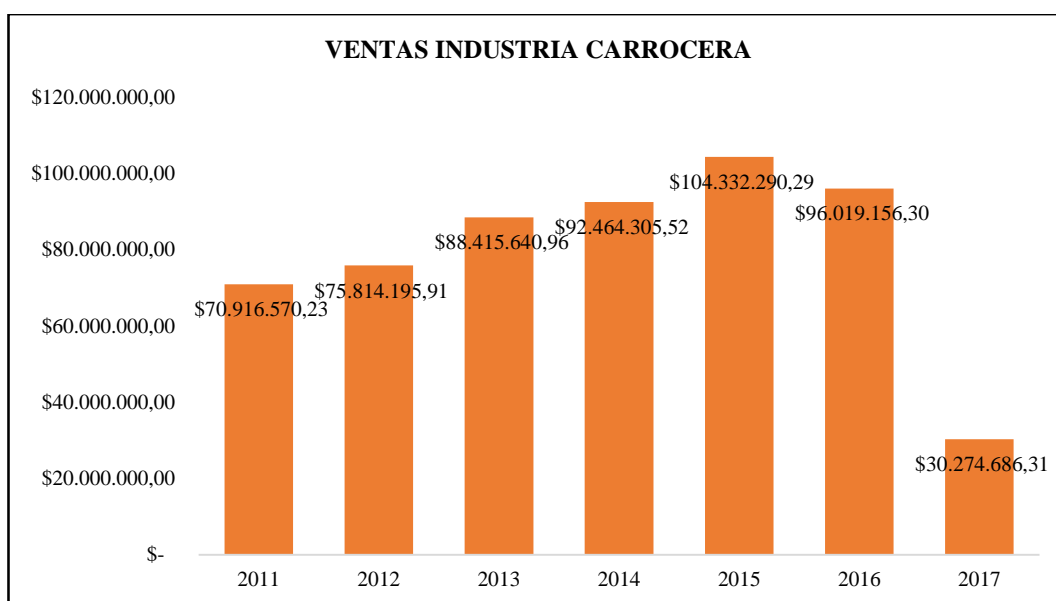


Gráfico 23. Ventas de buses 2011 al 2017

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2017.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Como se puede apreciar en las tablas presentadas anteriormente, si se realiza un análisis comparativo de periodo a periodo podemos notar que las importaciones para el año 2016 tuvieron un decrecimiento del 23%, sin embargo la producción de buses en el Ecuador sigue siendo inferior si observamos las unidades

importadas y las unidades producidas correspondientes a cada año, por otro lado las ventas para el periodo 2016 decrecieron en un 8% respecto del periodo 2015, situación nada alentadora para la industria carrocera ecuatoriana, sus niveles de producción se mantienen bajos, las importaciones siguen cubriendo el 50% del mercado nacional y sus ventas han bajado lo que pone en juego la estabilidad financiera no solo de las empresas sino de la industria en general.

En base al análisis del sector realizado, se plantea estrategias para incorporar sostenibilidad a las empresas ecuatorianas, es necesario para poder crecer hoy en día en el exigente mercado no solo nacional sino internacional, la fuerte competencia lo exige y las empresas deben tomar decisiones si quieren mantenerse solidas en el transcurso del tiempo.

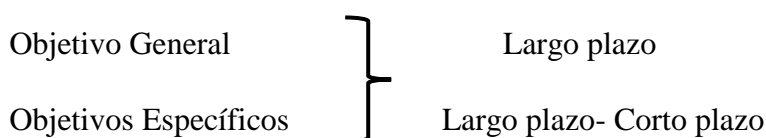
El constante cambio en las condiciones del mercado, la continua creación de nuevas tecnologías hace que resulte un verdadero desafío, sobre todo para las pequeñas y medianas empresas el poder mantener un crecimiento sostenible.

A pesar de no ser una tarea fácil para los directivos mantener a una organización unida y centrada en el cumplimiento de los objetivos, las siguientes estrategias serán de gran ayuda para reactivar el crecimiento sostenible de sus empresas, sin que sea necesario incurrir en altos costos y gastos que a la larga van debilitando la economía de la empresa.

1. Relaciones interpersonales y comunicación

Es fundamental que cada empleado, desde la alta dirección hasta los trabajadores u obreros, tenga claros los objetivos de la empresa a largo plazo. En este caso, el esfuerzo debe centrarse en las actividades que se deben realizar para hacer crecer el negocio y asegurarse de que todos quienes conforman la empresa compartan la misma visión de lo que la empresa intenta conseguir, de esta manera los objetivos resultaran mucho más fáciles de alcanzar.

- Planteamiento de objetivos empresariales



2. Pensar en el cliente y ponerlo siempre en primer lugar

Los clientes son la clave de los negocios y deben permanecer como su ente principal a medida que el negocio va creciendo. Un objetivo fundamental para cualquier empresa es intentar convertir a los clientes en seguidores de su producto o servicio.

Adaptar el producto para que cumpla con las exigencias del mercado, ayudará a convertir a la empresa en un competidor más fuerte, mientras más estrecho sea el vínculo que existe entre la empresa y el cliente el porcentaje de satisfacción será mucho más alto.

- Aplicar encuestas vía telefónica u online de satisfacción del producto o servicio.

3. Trabajar juntos

Los empleados, otro de los elementos clave de una empresa y más cuando se habla de estrategias de crecimiento sostenible. Los empleados son los mensajeros de la marca de la empresa, y ocuparse de ellos es ocuparse del negocio.

Asegurarse de que los empleados se sientan felices y capacitados, hacerles sentir que son escuchadas sus sugerencias y propuestas, darles la oportunidad de tomar decisiones importantes, considerar a los empleados compañeros antes que subordinados, ayudara a mantener niveles de productividad elevados a través del compromiso y la lealtad hacia la empresa.

4. Innovar y añadir valor

Si se limita a ofrecer algo que los demás ya están ofreciendo, no se puede hablar de crecimiento empresarial. La clave del crecimiento es centrarse en la Investigación+Desarrollo.

Innovar no es un cambio radical en el producto, por el contrario se inicia realizando pequeñas mejoras o adaptaciones a un modelo de negocio o a una oferta de productos o servicios.

Una empresa que quiera moverse hacia la sostenibilidad debe tener en cuenta todos los aspectos del negocio, no solo el financiero, pues el crecimiento sostenible va mucho más allá de generar grandes beneficios.

MODELO DE ESTATUTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DE ASOCIACIÓN PRODUCTIVA ENTRE LAS EMPRESAS CARROCERAS ECUATORIANAS

Después de la profunda investigación sobre las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador, la información recaudada determina que efectivamente la creación de un proyecto de asociación productiva ayudará a mejorar la competitividad del sector, optimizar tiempo, recursos, obtener mayor utilidad de las empresas y satisfacer en su totalidad las necesidades de los consumidores.

Desarrollo del proyecto

Una reunión inicial definirá el escenario del proyecto.

Establecer una visión, compartir el objetivo del proyecto y fijar una meta en común para todos los participantes es crucial para el desarrollo de una asociación productiva.

CAPITULO I

CONSTITUCIÓN DOMICILIO Y FINES

Art. 1.- Constituyese la Asociación de Producción Carrocera “ECUADOR”, domiciliada en el país Ecuador, como una institución de derecho privado, con patrimonio propio, duración indefinida, sin embargo esta podrá disolverse por acuerdo de las dos terceras partes de los socios que están afiliados, el número de socios es ilimitado, y la administración se regirá conforme los estatutos, reglamentos internos y control de instituciones para personas jurídicas de derecho privado.

CAPTITULO II

Art. 2.- Principio de la entidad.

a. Ética y respeto en las relaciones diarias con sus asociados y coherentemente entre estos, sus clientes, proveedores e instituciones del sector público y privado.

Art. 3.- Objetivos de la asociación productiva.

- a. Promover la unidad y agrupar a los carroceros a nivel nacional para fomentar la producción de carrocerías para buses orientados a los servicios Interprovincial, Urbano, Turismo y Escolar.
- b. Optimizar el uso de los recursos para elevar la producción e incrementar la rentabilidad de las empresas a largo plazo.
- c. Fomentar a los carroceros la participación en mercados internacionales con productos de calidad y acorde a las exigencias del mercado.
- d. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico para acelerar los procesos de producción.
- e. Gestionar la adquisición de materias primas e importaciones de materiales con la finalidad de disminuir costos.
- f. Capacitar a los socios de la Asociación a través de cursos y conferencias relacionadas a la actividad carrocera.
- g. Fortalecer el sector empresarial y contribuir al crecimiento de la industria carrocera en el Ecuador.

CAPÍTULO III

DE LOS SOCIOS

Art. 4.- Son socios de la Asociación todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, establecidas con sus empresas carroceras en el Ecuador.

Art. 5.- Para que este oficialmente afiliado debe acatar y cumplir con los reglamentos establecidos por la Asociación.

Art. 6.- Obligaciones de los socios.

- a. Cumplir con los mandatos legales, estatutos y reglamentos.
- b. Asistir a las reuniones convocadas puntualmente sean estas ordinarias o extraordinarias.

- c. Proporcionar a la asociación información real de su industria, así mismo dar aviso si esta cambia o modifica datos de su constitución, dirección o interrupción temporal o definitiva de sus actividades laborales.
- d. Acatar y cumplir con las sanciones que se les impusieren por incumplimiento o falta a los mandatos legales y estatuto.
- e. Asistir a elecciones del Directorio o renovación del mismo.
- f. Defender los intereses de los asociados y prestigiar el buen nombre de la asociación.

Art. 7.- Derechos de los socios.

- a. Gozar de todos los beneficios que proporcione la Asociación.
- b. Elegir y ser elegido.
- c. Tener participación en la Asamblea General haciendo que su voz sea escuchada y sus voto tomado en cuenta.
- d. Los demás beneficios concedidos por ley, estatuto y reglamento.

CAPTITULO IV

ORGANISMOS DE LA ASOCIACIÓN

- a. Asamblea General
- b. Directorio
- c. Comisiones
- d. Director Ejecutivo

CAPTITULO V

ASAMBLEA GENERAL

Art. 8.- Máximo organismo de la Asociación, conformada por los socios activos y presentes que se encuentra en goce de sus facultades y derechos.

Art. 9.- Las reuniones se efectuarán de manera ordinaria cada semestre y extraordinaria cuando lo disponga el Directorio.

Art. 10.- La Asamblea será precedida por el Presidente del Directorio, a la falta por el Vicepresidente y a su vez si faltare este, por un miembro de la Asociación que haya sido designado por la Asamblea.

Art. 11.- La convocatoria a las Asambleas se realizarán con 15 días de anticipación, constará el lugar, el día, la hora y los puntos a tratarse. Se llevará a cabo con la presencia de la mayoría de socios afiliados.

Art. 12.- Son atribuciones y deberes de la asamblea.

- a. Elegir y remover a los miembros del Directorio y de las Comisiones siempre que sea con causa justa.
- b. Modificar el Estatuto, que será deliberado y aprobado por la Asamblea General.
- c. Conocer y aprobar los informes sobre la marcha de la Asociación.
- d. Los demás que le confiere la Ley, Estatutos y Reglamentos.

CAPTITULO VI

DIRECTORIO

Art. 13.- Es el organismo directivo y representativo de la Asociación, formado por:

- a. Presidente
- b. Vicepresidente
- c. Secretario o director ejecutivo
- d. Tesorero
- e. Cuatro vocales principales con sus respectivos suplentes.

Art. 15.- Los miembros del Directorio son elegidos en Asamblea General, y permanecerán en sus funciones por dos años, pudiendo ser reelegidos solo para un período próximo.

Art. 16.- Para ser miembro del directorio se requiere:

- a. Estar afiliado a la Asociación por lo menos un año.
- b. Gozar de sus derechos de ciudadanía.
- c. Gozar de los derechos que exigen el Estatuto y Reglamentos de la Asociación.
- d. El socio propietario de la empresa o representante legal de la misma, puede ser miembro del Directorio en representación de una sola empresa.

CAPTITULO VII

PRESIDENTE

Art. 17.-Para llegar a la presidencia de la asociación se requiere:

- a. Estar afiliado a la Asociación por lo menos un año.
- b. Gozar de sus derechos de ciudadanía.
- c. Gozar de los derechos que exigen el Estatuto y Reglamentos de la Asociación.
- d. Demostrar interés en las actividades planteadas por la Asociación.

Art. 18.- El Presidente debe ser posicionado por la Asamblea General.

Art. 19.- Sera el representante legal de la Asociación en asuntos legales, jurídicos, extrajurídicos y sociales.

CAPTITULO VIII

DEL VICEPRESIDENTE

Art. 20.- El Vicepresidente de igual forma será elegido por la Asamblea General y necesita los mismos requisitos que el Presidente, desempeñara sus funciones por dos años consecutivos.

Art. 21.- En caso de faltar el Presidente será el Vicepresidente quien asumirá sus funciones.

CAPTITULO IX

DE LAS COMISIONES

Art. 22.- Los miembros de las Comisiones serán nombrados en la primera Junta General, duraran en sus funciones por dos años y estarán integrados por tres miembros principales.

Art. 23.- La Asamblea General o el Directorio asignara las comisiones que creyere necesarias de acuerdo a las circunstancias.

CAPTITULO X

DEL TESORERO

Art. 24.- Requisitos para ser tesorero:

- a. Estar afiliado a la Asociación por lo menos dos años antes de elecciones.
- b. Gozar de sus derechos de civiles y gremiales.
- c. Demostrar interés en las actividades planteadas por la Asociación.
- d. Ser elegido mediante votación.

CAPTITULO XI

DEL DIRECTORIO EJECUTIVO

Art. 25.- Es nombrado por el directorio, desempeñara su cargo por dos años consecutivos y puede ser reelegido por varios periodos sin limitación alguna.

Art. 26.- Atribuciones y deberes:

- a. Asistir a las sesiones organizadas por la Asamblea tomando en cuenta que no participa ni en voz ni voto, desempeña el papel de Secretario.
- b. Organizar archivos y documentos bajo su cargo.
- c. Organizar los libros de actas, sesiones de la Asamblea y el Directorio.
- d. Dar cumplimiento a las disposiciones y resoluciones emitidas por la Asamblea General y el Directorio.
- e. Conjuntamente con el Presidente seleccionar a los colaboradores de la Asociación.

- f. Conferir certificaciones de la Asociación.
- g. Dar curso y trámite a toda solicitud o petición requerida.
- h. Demás atribuciones que le asigne la Asamblea, Directorio o el Presidente.

CAPITULO XII

DE LOS BIENES DE LA ASOCIACIÓN

Art. 27.- Los bienes sean estos muebles o inmuebles que ha adquirido la Asociación por los medios legales o por efecto de contrato de compra.

Art. 28.- Las donaciones voluntarias que se hayan hecho en favor de la Asociación.

CAPITULO XIII

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 29.- El ejercicio económico de la asociación correrá desde el 1 de Enero al 31 de Diciembre de cada año.

CAPITULO XIV

DE LA DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN

Art. 30.- La asociación se disolverá por causas previstas en la ley, incumplimientos de sus objetivos y falta al Estatuto aprobado, con una votación equivalente al 80% de los socios reunidos en Asamblea General.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

(s.f.).

(CAF), C. A. (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. CAF.

(SENAE), A. d. (7 de Enero de 2017). *Aduana del Ecuador*. Obtenido de Aduana del Ecuador : https://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action

Aduanas, I. N. (28 de Diciembre de 2016). *Instituto Nacional de Comercio Exterior y Aduanas*. Obtenido de Instituto Nacional de Comercio Exterior y Aduanas : <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/116-que-es-comercio-exterior>

AEADE, A. d. (2016). *Sector automotor en cifras*. Quito: AEADE.

AEADE, A. d. (2017). *Sector automotor en cifras*. Quito: AEADE.

Aguilar, C. A. (19 de Marzo de 2016). *MOTORBIT*. Obtenido de Mayores fabricantes de autos en América Latina: <http://motorbit.com/mayores-fabricantes-de-autos-de-america-latina/?pais=>

Alberto, A. Q. (2015). *APLICACIÓN DEL MÉTODO SIMPLEX PARA MAXIMIZAR LOS BENEFICIOS OBTENIDOS POR LA FABRICACIÓN DE CARROCEÍAS EN LA EMPRESA ÉXITO S.A.* Machala: Universidad Técnica de Machala.

Álvarez Medina, M. d. (2002). *Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39520604>

Álvarez, F. S. (2016). *Políticas arancelarias de importación de vehículos en el Ecuador*. Ecuador: Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana. Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/aranceles.html>

Andina, C. (12 de Enero de 2017). *Comunidad Andina*. Obtenido de Comunidad Andina: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=6>

Ángeles, E. N. (2012). *Macroeconomía*. Tlalnepantla, Estado de México: ISBN 978-607-733-047-9.

Arias, F. G. (2006). *El proyecto de investigación Introducción a la metodología científica*. Caracas - República Bolivariana de Venezuela: Episteme.

Arias, F. G. (2006). *El proyecto de investigación- Introducción a la metodología científica*. Caracas - República Bolivariana de Venezuela: EPISTEME, C.A.

Arias, F. G. (2006). *Metodología de la Investigación - Introducción a la metodología científica*. México: Episteme.

Automóviles, O. I. (11 de Noviembre de 2016). *OICA*. Obtenido de 2016 Q2 PRODUCTION STATISTICS: <http://www.oica.net/wp-content/uploads//total-2016-Q2.pdf>

- Barandiaran, P. S. (2016). *Evolución del sector automotriz 2016*. Argentina: Economía política para la Argentina. Obtenido de <http://eppa.com.ar/evolucion-del-sector-automotriz-2016/>
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación, administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Tercera ed.). (O. Fernández Palma, Ed.) Bogotá: Pearson.
- Carbajal, M. C. (2014). *El sector automotriz en el Mundo y en México. Una revisión a los datos de producción y ventas, 2013 - junio de 2014*. Colima: Facultad de Economía de la Universidad de Colima.
- Carlos Piñero Sánchez, P. d. (2006). *Dirección Financiera Modelos Avanzados de Decisión con Excel*. Madrid: Delta Publicaciones.
- CARROCERÍAS, C. N. (2014). *INFORME DIAGNÓSTICO DEL SECTOR CARROCERO*. Ecuador: CANFAC.
- Centro de Información e Inteligencia Comercial (CICO). (2009). *Perfil de Sector Automotriz*.
- COMEX, C. d. (19 de Diciembre de 2016). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de Ministerio de Comercio Exterior : <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex-mantiene-cuota-global-para-importacion-de-vehiculos-y-autoriza-a-importar-a-todos-los-comerciantes-de-vehiculos-del-pais/>
- Compañías, S. d. (6 de Enero de 2017). *Tabla de Indicadores*. Obtenido de Concepto y fórmula de de los Indicadores: http://181.198.3.71/portal/samples/images/docs/tabla_indicadores.pdf
- Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (2013). *Aálisis de Sector Metalmecánico*.
- Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones- PRO ECUADOR . (2016). *PERFIL SECTORIAL DE METALMECÁNICA 2016*. Guayaquil, Quito.
- ECUADOR), I. d. (10 de Enero de 2017). *PRO ECUADOR*. Obtenido de PRO ECUADOR : <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-acuerdos-comerciales/>
- Ecuador, A. d. (10 de Enero de 2017). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2016/12/Acuerdo-comercial-UE_AEADEfnl.pdf
- Egas, K. (25 de Enero de 2015). *Comunidad de Comercio Exterior*. Obtenido de Comunidad de Comercio Exterior: <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/tipos-de-aranceles-1>
- Equipo técnico SIPRO, J. A. (Abril de 2016). *Reporte del Índice de Producción de la Industria Manufacturera IPI-M – Agosto 2016*. Quito: INEC. Obtenido de INEC.

- Espinosa, J. L. (2015). *INCREMENTO DE LAS TASAS ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN EL ÍNDICE DE VENTAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Espinosa, J. L. (2015). *INCREMENTO DE LAS TASAS ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN EL ÍNDICE DE VENTAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Espinosa, J. L. (2015). *INCREMENTO DE LAS TASAS ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN EL ÍNDICE DE VENTAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Galicia-Bretón Mora, F., & Sánchez-Juárez, I. L. (Enero-Abril de 2011). *Economía, Sociedad y Territorio*. Obtenido de La industria automotriz y el fomento a las cadenas productivas en Sonora: el caso de la Ford en Hermosillo: Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11116271007>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2010). *Metodología de la investigación* (quinta ed.). México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A.
- Hernández, S. A. (2011). *Macroeconomía*. México: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.
- Herrera, L. E., Medina, A. F., & Naranjo, G. L. (2004). *Tutoría de la investigación científica*. Ambato: Maxtudio.
- Herrera, L. E., Medina, A. F., & Naranjo, G. L. (2004). *Tutoría de la investigación científica*. Ambato: Maxtudio.
- Herrera, L., Medina, A., & Naranjo, G. (2004). *Tutoría de la investigación Científica*. Ambato: Gráficas Corona.
- Hornero, A. C. (2014). *Organización Monetaria y Financiera de la Unión Europea*. Madrid España: Universitaria Ramon Areces.
- Inversiones, D. d. (12 de Enero de 2017). *PRO ECUADOR*. Obtenido de PRO ECUADOR: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- Inversiones, I. d. (02 de Enero de 2017). *PRO ECUADOR*. Obtenido de PRO ECUADOR: <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Javier., C. G. (2011). *POLÍTICA ARANCELARIA DEL ECUADOR Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR 2008 - 2010*. Guayaquil: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.
- José Morelos Gómez, T. J. (2012). *Análisis de los indicadores financieros en las sociedades portuarias de Colombia*. Cali, Colombia: Universidad Libre. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=265424601002>
- Krugman, P. R., & Obstfeld, M. (2006). *ECONOMÍA INTERNACIONAL, Teoría y política. Séptima edición*. Madrid (España): PEARSON EDUCACIÓN, S.A.

- León, L. O. (2006). *IMPACTO DE LAS BARRERAS ARANCELARIAS EN LAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE NEUMATICOS DEL ESTADO MERIDA*. Mérida -Venezuela: Universidad de los Andes.
- López, M. I. (2015). *ANÁLISIS DEL INCREMENTO DE LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA BALANZA COMERCIAL DEL PERIODO (2010 – 2013)*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- M., M. E. (2004). *Diseño de proyectos de la investigación cualitativa*. Colombia: Leticia Bernal V.
- Mg., C. D. (5 de Enero de 2017). *SlideShare*. Obtenido de SlideShare: <http://de.slideshare.net/marcia10117201/analisis-financ2010>
- Nava Rosillón, M. A. (2009). *Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente*. Maracaibo, Venezuela: Universidad del Zulia.
- Paredes Álvarez, D. E. (2016). *Las medidas arancelarias y la gestión empresarial de la empresa Automotores de la Sierra S.A*. Ambato: UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO.
- R., A. C. (2016). *Acuerdos Comerciales del Ecuador*. Ecuador: Ministerio de Comercio Exterior .
- Reinah, S. E. (2005). *Aranceles y medidas de regulación y restricción no arancelaria al comercio exterior*. Pachuca de Soto Hidalgo: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.
- René Arenas Rosales, K. E. (2010). *La caída del imperio automotriz estadounidense*. México: Universidad Autónoma del Estado de México. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67613199007>
- Robert S. PINDYCK, D. L. (2009). *MICROECONOMÍA. Séptima edición*. Madrid: PEARSON EDUCACIÓN, S.A.
- Rodríguez, J. (24 de Septiembre de 2012). *Untitled Prezi*. Obtenido de Untitled Prezi: <https://prezi.com/v0jijtyulusx/definiciones-y-conceptos-politica-comercial/>
- Ruiz, W. B. (2013 de Junio de 2010). *Educándonos en el ámbito económico*. Obtenido de Industria Automotriz a nivel Mundial: <http://ambitoeconomico.blogspot.com/2013/06/industria-automotriz-nivel-mundial.html>
- Sampieri Hernandez, R., & Collado Fernandez, C. y. (2003). Metodología de la investigación. *McGraw-Hill Interamericana*, 3.
- Schinasi, G. J. (2005). *Preservación de la estabilidad financiera*. Washington: International Monetary Fund.
- Secretaría de Economía. (2012). *Industria Automotriz*. México: Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología. Obtenido de Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología

- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Transformación de la Matriz Productiva*. Quito: SEMPLADES.
- Terán, Á. J. (2016). *Análisis de la industria metalmecánica Carrocera de Ecuador durante el período 2006-2013*. Quito: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE ECONOMÍA.
- Torres, C. A. (2010). *Metodología de la investigación. Tercera edición*. Colombia: Pearson.
- Uribe, F. (2014). *Informe Sectorial*. Ecuador: Pacific Credit Rating. Obtenido de http://www.ratingspcr.com/uploads/2/5/8/5/25856651/sectorial_automotriz.pdf
- Uribe, F. (2014). *Informe Sectorial, Ecuador: Sector Automotriz*. Ecuador: Pacific Credit Ranking.

ANEXOS

Anexo N°1. Encuesta



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA



ENCUESTA DIRIGIDA A LAS EMPRESAS CARROCERAS DEDICADAS A LA FABRICACIÓN Y ENSAMBLAJE DE BUSES A NIVEL DEL ECUADOR.

OBJETIVO: Obtener información sobre las políticas arancelarias y la estabilidad financiera de la industria carrocera en el Ecuador.

INSTRUCCIONES:

- Marque con una X la respuesta que considere correcta.
- Lea detenidamente y sea lo más sincero al responder.
- No deje ninguna pregunta sin respuesta.

Preguntas:

1.- ¿Cuántos años lleva la empresa fabricando carrocerías dentro del mercado?

- Menos de 2 años
- De 2 a 5 años
- De 6 a 10 años
- De 11 a 20 años
- Más de 20 años

2.- ¿Qué métodos se aplican para mejorar e innovar la producción en la empresa?

- Capacitación permanente
- Renovación Tecnológica
- Otros

3.- ¿Cuál es su producto estrella?

- Bus urbano
- Interprovincial
- Escolar
- Turístico
- Carrocerías

4.-Las personas que adquieren su producto lo hacen por:

- Precio
- Calidad
- Diseño
- Todas las anteriores

5.- ¿Qué tipo de mercado abarca su empresa en la producción de carrocerías?

- Local
- Provincial
- Nacional

6.- ¿Conoce usted cual es el proceso de importación de un bus y que tarifas arancelarias se deben pagar para que este pueda ingresar a estado Ecuatoriano?

- Si
- No

7.- Comparando el año 2016, respecto de los periodos 2014-2015, ¿cuál ha sido el comportamiento de las importaciones de buses?

- Han aumentado

Se mantienen
Han disminuido

8.- ¿Conoce usted si existen políticas que incentiven la producción nacional de carrocerías?

Si
No

9.- ¿Está de acuerdo con la creación de un proyecto estatal que restrinja la importación de buses, para fomentar la producción nacional?

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
Ni de acuerdo ni en desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo

10.- ¿En qué medida las políticas arancelarias promueven la importación de buses carrozados?

En gran medida
Medianamente
Nada

11.- ¿Considera usted que la fabricación de carrocerías hoy en día, es un negocio rentable?

Si
No

12.- ¿En qué medida la capacidad productiva de las carrocerías satisface la demanda anual de buses en el Ecuador?

En gran medida
Medianamente
Nada

13.- ¿En qué medida considera usted que las importaciones de buses afectan directamente a la estabilidad financiera del sector carrocerero?

En gran medida
Medianamente
Nada

14.- ¿Qué expectativa de ventas tiene usted para el periodo 2017?

Aumentará
Se mantendrá
Disminuirá

¡Muchas gracias por su colaboración!

Anexo N°2. Estados Financieros

ANÁLISIS HORIZONTAL –ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

EMPRESA XYZ						
ESTADOS INDIVIDUALES DE SITUACION FINANCIERA						
DEL 1 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014-2015-2016						
(Expresado en Miles de Dólares de E.U.A.)						
CUENTA	Año 2014	Año 2015	Año 2016	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA	
ACTIVO						
ACTIVOS CORRIENTES						
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES ALEFFECTIVO	\$ 4,693.89	\$ 11,721.74	\$ 46,870.63	\$ 35,148.89	300%	
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CLIENTES CORRIENTES RELACIONADAS	\$ -	\$ -	\$ 84,700.74	\$ 84,700.74		
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CLIENTES CORRIENTES NO RELACIONADAS LOCALES	\$ 457,976.46	\$ 191,546.11	\$ 287,178.98	\$ 95,632.87	50%	
VALOR DE CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR COMERCIALES POR INCOBRABILIDAD (PROVISIONES PARA CRÉDITOS INCOBRABLES)	\$ -	\$ 2,307.65	\$ 2,307.65	\$ -	0%	
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CORRIENTES RELACIONADAS LOCALES	\$ 62,194.30	\$ 83,315.94	\$ -	\$ (83,315.94)	-100%	
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CORRIENTES NO RELACIONADAS LOCALES	\$ 707.02	\$ 15,142.04	\$ -	\$ (15,142.04)	-100%	
(-) PROVISIÓN CUENTAS INCOBRABLES Y DETERIORO	\$ 2,307.65	\$ -	\$ -	\$ -		
CRÉDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (IVA)	\$ 25,401.09	\$ 19,892.01	\$ 3,220.25	\$ (16,671.76)	-84%	
CRÉDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (RENTA)	\$ 24,986.96	\$ 10,333.33	\$ 5,571.76	\$ (4,761.57)	-46%	
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	\$ 162,345.97	\$ 18,518.62	\$ 197,243.86	\$ 178,725.24	965%	
INVENTARIO DE PRODUCTOS EN PROCESO	\$ 40,996.42	\$ 66,568.15	\$ 48,580.90	\$ (17,987.25)	-27%	
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	\$ 776,994.46	\$ 551,008.39	\$ 631,409.12	\$ 80,400.73	15%	
ACTIVOS NO CORRIENTES						
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO,						
TERRENOS	\$ 70,000.00	\$ 70,000.00	\$ 70,000.00	\$ -	0%	
EDIFICIOS Y OTROS INMUEBLES (EXCEPTO TERRENOS)	\$ 123,218.17	\$ 123,218.17	\$ 123,218.17	\$ -	0%	
MUEBLES Y ENSERES	\$ 252.53	\$ 425.27	\$ 425.27	\$ -	0%	
MAQUINARIA, EQUIPO E INSTALACIONES	\$ 27,131.55	\$ 26,958.81	\$ 26,958.81	\$ -	0%	
EQUIPO DE COMPUTACIÓN Y SOFTWARE	\$ 4,600.47	\$ 4,600.47	\$ 4,600.47	\$ -	0%	
VEHÍCULOS, EQUIPO DE TRANSPORTE Y CAMINERO MÓVIL	\$ -	\$ 42,000.00	\$ 42,000.00	\$ -	0%	
(-) DEPRECIACIÓN ACUMULADA	\$ 11,261.75	\$ 19,993.88	\$ 28,024.38	\$ 8,030.50	40%	
TOTAL PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO, PROPIEDADES DE INVERSIÓN Y ACTIVOS BIOLÓGICOS	\$ 213,940.97	\$ 247,208.84	\$ 239,178.34	\$ (8,030.50)	-3%	
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	\$ 213,940.97	\$ 247,208.84	\$ 239,178.34	\$ (8,030.50)	-3%	
TOTAL DEL ACTIVO	\$ 990,935.43	\$ 798,217.23	\$ 870,587.46	\$ 72,370.23	9%	

PASIVO									
PASIVO CORRIENTE									
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	\$	30,203.04	\$	-	\$	54,107.72	\$	54,107.72	
PROVEEDORES CORRIENTES RELACIONADOS									
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	\$	258,932.50	\$	180,410.15	\$	189,456.10	\$	9,045.95	5%
PROVEEDORES CORRIENTES NO									
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	\$	35,966.15	\$	25,125.43	\$	-	\$	(25,125.43)	-100%
CORRIENTES RELACIONADOS LOCALES									
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	\$	-	\$	475,328.75	\$	-	\$	(475,328.75)	-100%
CORRIENTES NO RELACIONADOS LOCALES									
OBLIGACIONES CON EL IESS	\$	2,211.89	\$	1,808.74	\$	2,760.65	\$	951.91	53%
OTROS PASIVOS CORRIENTES POR BENEFICIOS									
A EMPLEADOS	\$	-	\$	2,784.59	\$	54,120.05	\$	51,335.46	1844%
ANTICIP OS DE CLIENTES	\$	-	\$	-	\$	440,929.98	\$	440,929.98	
OBLIGACIONES EMITIDAS CORRIENTES	\$	58,167.28	\$	-	\$	-	\$	-	
OTROS	\$	-	\$	-	\$	10,164.84	\$	10,164.84	
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	\$	908,930.86	\$	685,457.66	\$	751,539.34	\$	66,081.68	10%
TOTAL DEL PASIVO	\$	908,930.86	\$	685,457.66	\$	751,539.34	\$	66,081.68	10%
PATRIMONIO NETO							\$	-	
CAPITAL SUSCRITO Y/O ASIGNADO	\$	1,000.00	\$	1,000.00	\$	1,000.00	\$	-	0%
APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS PARA	\$	244,332.84	\$	244,332.84	\$	244,332.84	\$	-	0%
RESERVA LEGAL	\$	7,337.04	\$	-	\$	11,046.32	\$	11,046.32	
UTILIDAD NO DISTRIBUIDA EJERCICIOS ANTERIORES	\$	66,033.36	\$	98,963.80	\$	132,508.86	\$	33,545.06	34%
(-) PÉRDIDA ACUMULADA EJERCICIOS ANTERIORES	\$	309,689.93	\$	293,024.82	\$	293,024.82	\$	-	0%
RESULTADOS ACUMULADOS POR ADOPCIÓN POR PRIMERA VEZ DE LAS NIIF	\$	-	\$	(1,154.57)	\$	(1,154.57)	\$	-	0%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	\$	72,991.26	\$	51,596.00	\$	24,339.49	\$	(27,256.51)	-53%
TOTAL PATRIMONIO NETO	\$	82,004.57	\$	112,759.57	\$	119,048.12	\$	6,288.55	6%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$	990,935.43	\$	798,217.23	\$	870,587.46	\$	72,370.23	9%

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

ANÁLISIS HORIZONTAL – ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES

EMPRESA XYZ					
ESTADOS INDIVIDUALES DE RESULTADOS INTEGRALES					
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014-2015-2016					
(Expresado en Miles de Dólares de E.U.A.)					
CUENTA	Año 2014	Año 2015	Año 2016	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA
INGRESOS					
VENTAS NETAS LOCALES GRAVADAS CON TARIFA 12%	\$ 1,053,125.21	\$ 1,141,461.17	\$ 489,832.46	\$ (651,628.71)	-57%
OTRAS RENTAS	\$ 139.77	\$ 230.30	\$ 4.52	\$ (225.78)	-98%
TOTAL INGRESOS	\$ 1,053,264.98	\$ 1,141,691.47	\$ 489,836.98	\$ (651,854.49)	-57%
COSTOS Y GASTOS					
COMPRAS NETAS LOCALES DE MATERIA PRIMA	\$ -	\$ -	\$ 114,581.95	\$ 114,581.95	
INVENTARIO INICIAL DE PRODUCTOS EN PROCESO	\$ -	\$ -	\$ 66,568.15	\$ 66,568.15	
COMPRAS NETAS LOCALES DE BIENES NO PRODUCIDOS POR EL SUJETO PASIVO	\$ 510,590.59	\$ 573,212.56	\$ -	\$ (573,212.56)	-100%
(-) INVENTARIO FINAL DE PRODUCTOS EN PROCESO	\$ 40,996.42	\$ 40,996.42	\$ 48,580.90	\$ 7,584.48	19%
COSTO SUELDOS, SALARIOS Y DEMÁS	\$ 13,174.32	\$ 13,551.74	\$ 13,514.16	\$ (37.58)	0%
REMUNERACIONES QUE CONSTITUYEN MATERIA GASTO SUELDOS, SALARIOS Y DEMÁS	\$ 66,930.39	\$ 72,197.11	\$ 70,483.33	\$ (1,713.78)	-2%
REMUNERACIONES QUE CONSTITUYEN MATERIA COSTO BENEFICIOS SOCIALES, INDEMNIZACIONES Y OTRAS REMUNERACIONES QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS	\$ 2,117.88	\$ 8,371.49	\$ 2,541.47	\$ (5,830.02)	-70%
COSTO BENEFICIOS SOCIALES, INDEMNIZACIONES Y OTRAS REMUNERACIONES QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS	\$ 11,483.56	\$ 10,751.97	\$ 11,402.45	\$ 650.48	6%
COSTO APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL (INCLUYE FONDO DE RESERVA)	\$ 3,173.08	\$ 3,083.36	\$ 3,113.43	\$ 30.07	1%
GASTO APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL (INCLUYE FONDO DE RESERVA)	\$ 12,896.76	\$ 13,375.24	\$ 12,996.09	\$ (379.15)	-3%
DEL COSTO HISTÓRICO DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO NO ACELERADA	\$ -	\$ 7,987.48	\$ 7,987.48	\$ -	0%
DEL COSTO HISTÓRICO DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO NO ACELERADA	\$ -	\$ 744.65	\$ 814.30	\$ 69.65	9%
GASTO HONORARIOS PROFESIONALES Y DIETAS	\$ 7,377.84	\$ -	\$ 5,303.58	\$ 5,303.58	
COSTO ARRENDAMIENTOS	\$ 10,714.32	\$ -	\$ -	\$ -	
COSTO MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	\$ 595.32	\$ 8,241.38	\$ 17,007.96	\$ 8,766.58	106%
GASTO MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	\$ 1,500.00	\$ 2,715.82	\$ 2,444.20	\$ (571.62)	-21%
GASTO SEGUROS Y REASEGUROS (PRIMAS Y CESIONES)	\$ -	\$ 1,339.47	\$ -	\$ (1,339.47)	-100%
COSTO COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	\$ 1,774.29	\$ -	\$ -	\$ -	
GASTO COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	\$ 1,148.45	\$ 789.58	\$ -	\$ (789.58)	-100%
GASTO PROMOCIÓN Y PUBLICIDAD	\$ 365.97	\$ 85.68	\$ 1,550.00	\$ 1,464.32	1709%
COSTO SUMINISTROS, MATERIALES Y REPUESTOS	\$ 30,559.06	\$ 16,196.60	\$ 103,337.68	\$ 87,141.08	538%
GASTO SUMINISTROS, MATERIALES Y REPUESTOS	\$ 5,004.28	\$ 7,506.02	\$ 2,714.05	\$ (4,791.97)	-64%
COSTO TRANSPORTE	\$ 1,875.68	\$ -	\$ -	\$ -	
GASTO TRANSPORTE	\$ 2,151.00	\$ -	\$ -	\$ -	
GASTO INTERESES BANCARIOS LOCAL	\$ 6,270.78	\$ -	\$ -	\$ -	
GASTO IMPUESTOS, CONTRIBUCIONES Y OTROS	\$ 2,036.70	\$ -	\$ 538.32	\$ 538.32	
GASTOS DE VIAJE	\$ 8,346.71	\$ 3,053.33	\$ 379.99	\$ (2,673.34)	-88%
COSTO DEPRECIACIÓN DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO (EXCLUYE ACTIVOS BIOLÓGICOS Y PROPIEDADES DE INVERSIÓN) NO ACELERADA	\$ 1,826.57	\$ -	\$ -	\$ -	
GASTO DEPRECIACIÓN DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO (EXCLUYE ACTIVOS BIOLÓGICOS Y PROPIEDADES DE INVERSIÓN) NO ACELERADA	\$ 1,282.95	\$ -	\$ -	\$ -	
COSTO SERVICIOS PÚBLICOS	\$ 425.09	\$ -	\$ -	\$ -	
GASTO SERVICIOS PÚBLICOS	\$ 7,884.54	\$ 4,764.22	\$ 3,841.35	\$ (922.87)	-19%
COSTO PAGOS POR OTROS SERVICIOS	\$ 265,440.66	\$ 324,436.08	\$ 56,190.33	\$ (268,245.75)	-83%
GASTO PAGOS POR OTROS SERVICIOS	\$ 42,374.48	\$ 38,694.48	\$ 13,459.16	\$ (25,235.32)	-65%
GASTO DE TRANSACCIÓN (COMISIONES BANCARIAS, HONORARIOS, TASAS, ENTRE OTROS)	\$ -	\$ 142.78	\$ 391.13	\$ 248.35	174%
PAGOS POR OTROS SERVICIOS NO DEDUCIBLE	\$ 8,583.27	\$ -	\$ 4,578.48	\$ 4,578.48	
GASTO INTERESES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$ -	\$ -	\$ 3,217.83	\$ 3,217.83	
TOTAL COSTOS	\$ 803,219.31	\$ 929,508.96	\$ 336,261.71	\$ (593,247.25)	-64%
TOTAL GASTOS	\$ 177,054.41	\$ 160,586.51	\$ 129,235.78	\$ (31,350.73)	-20%
TOTAL COSTOS Y GASTOS (7991+7992)	\$ 980,273.72	\$ 1,090,095.47	\$ 465,497.49	\$ (624,597.98)	-57%
UTILIDAD DEL EJERCICIO 6999-7999>0	\$ 72,991.26	\$ 51,596.00	\$ 24,339.49	\$ (27,256.51)	-53%
CÁLCULO DE BASE PARTICIPACIÓN A TRABAJADORES	\$ 72,991.26	\$ 51,596.00	\$ 24,339.49	\$ (27,256.51)	-53%
(-) PARTICIPACIÓN A TRABAJADORES	\$ 10,948.69	\$ 7,739.40	\$ 3,650.92	\$ (4,088.48)	-53%
(+) GASTOS NO DEDUCIBLES LOCALES	\$ 8,583.27	\$ 3,014.03	\$ 4,578.48	\$ 1,564.45	52%
(-) AMORTIZACIÓN PÉRDIDAS TRIBUTARIAS DE AÑOS	\$ 15,510.54	\$ -	\$ -	\$ -	
(-) DEDUCCIÓN POR PAGO A TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD	\$ 12,210.00	\$ -	\$ -	\$ -	
UTILIDAD GRAVABLE	\$ 42,905.30	\$ 46,870.63	\$ 25,267.05	\$ (21,603.58)	-46%
SALDO UTILIDAD GRAVABLE	\$ 42,905.30	\$ 46,870.63	\$ 25,267.05	\$ (21,603.58)	-46%

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis e Interpretación

La empresa XYZ en su estado de Situación Financiera comparando el año 2015-2016 desglosa que en su total de activos se incrementó en un 9% que equivale a \$72,370.23 en el año 2016. Respectivamente su pasivo también creció en un 10% representado por \$66,081.68 tomando en cuenta que son las obligaciones con sus proveedores, así mismo el patrimonio de la empresa se incrementó en un 6% que es \$6,288.55 debido a las utilidades acumuladas de ejercicios anteriores.

En el estado de Resultados Integral mediante el análisis de los años 2015-2016 las ventas disminuyendo durante el año 2016 en un 57% que equivale a \$651,628.71, por otro lado el costo de ventas también decreció en un 64% equivalente a \$593,247.25, así mismo los gastos en que incurrió la empresa muestran un decrecimiento del 20% equivalente a \$31,350.73, todos estos factores han influido directamente a la utilidad de la empresa con un decrecimiento del 53% correspondiente a \$27,256.51.

ANÁLISIS VERTICAL – ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

EMPRESA XYZ
ESTADOS INDIVIDUALES DE SITUACION FINANCIERA
DEL 1 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014-2015-2016
(Expresado en Miles de Dólares de E.U.A.)

CUENTA	Año 2014		Año 2015		Año 2016	
ACTIVO						
ACTIVOS CORRIENTES						
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES A EFFECTIVO	\$ 4,693.89	0%	\$ 11,721.74	1%	\$ 46,870.63	5%
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CLIENTES CORRIENTES RELACIONADAS LOCALES	\$ -	0%	\$ -	0%	\$ 84,700.74	10%
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CLIENTES CORRIENTES NO RELACIONADAS LOCALES	\$ 457,976.46	46%	\$ 191,546.11	24%	\$ 287,178.98	33%
VALOR DE CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR COMERCIALES POR INCOBRABILIDAD (PROVISIONES PARA CRÉDITOS INCOBRABLES)	\$ -	0%	\$ 2,307.65	0%	\$ 2,307.65	0%
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CORRIENTES RELACIONADAS LOCALES	\$ 62,194.30	6%	\$ 83,315.94	10%	\$ -	0%
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR CORRIENTES NO RELACIONADAS LOCALES	\$ 707.02	0%	\$ 15,142.04	19%	\$ -	0%
(-) PROVISIÓN CUENTAS INCOBRABLES Y DETERIORO	\$ 2,307.65	0%	\$ -	0%	\$ -	0%
CRÉDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (IVA)	\$ 25,401.09	3%	\$ 19,892.01	2%	\$ 3,220.25	0%
CRÉDITO TRIBUTARIO A FAVOR DEL SUJETO PASIVO (RENTA)	\$ 24,986.96	3%	\$ 10,333.33	1%	\$ 5,571.76	1%
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	\$ 162,345.97	16%	\$ 18,518.62	2%	\$ 197,243.86	23%
INVENTARIO DE PRODUCTOS EN PROCESO	\$ 40,996.42	4%	\$ 66,568.15	8%	\$ 48,580.90	6%
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	\$ 776,994.46	78%	\$ 551,008.39	69%	\$ 631,409.12	73%
ACTIVOS NO CORRIENTES		0%		0%		0%
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO, PROPIEDADES DE INVERSIÓN Y ACTIVOS BIOLÓGICOS		0%		0%		0%
TERRENOS	\$ 70,000.00	7%	\$ 70,000.00	9%	\$ 70,000.00	8%
EDIFICIOS Y OTROS INMUEBLES (EXCEPTO TERRENOS)	\$ 123,218.17	12%	\$ 123,218.17	15%	\$ 123,218.17	14%
MUEBLES Y ENSERES	\$ 252.53	0%	\$ 425.27	0%	\$ 425.27	0%
MAQUINARIA, EQUIPO E INSTALACIONES	\$ 27,131.55	3%	\$ 26,958.81	3%	\$ 26,958.81	3%
EQUIPO DE COMPUTACIÓN Y SOFTWARE	\$ 4,600.47	0%	\$ 4,600.47	1%	\$ 4,600.47	1%
VEHÍCULOS, EQUIPO DE TRANSPORTE Y CAMINERO MÓVIL	\$ -	0%	\$ 42,000.00	5%	\$ 42,000.00	5%
(-) DEPRECIACIÓN ACUMULADA PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	\$ 11,261.75	1%	\$ 19,993.88	3%	\$ 28,024.38	3%
TOTAL PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO, PROPIEDADES DE INVERSIÓN Y ACTIVOS BIOLÓGICOS	\$ 213,940.97	22%	\$ 247,208.84	31%	\$ 239,178.34	27%
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	\$ 213,940.97	22%	\$ 247,208.84	31%	\$ 239,178.34	27%
TOTAL DEL ACTIVO	\$ 990,935.43	100%	\$ 798,217.23	100%	\$ 870,587.46	100%

PASIVO**PASIVO CORRIENTE**

CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR PROVEEDORES CORRIENTES RELACIONADOS LOCALES	\$ 30,203.04	3%	\$ -	0%	\$ 54,107.72	6%
CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR PROVEEDORES CORRIENTES NO RELACIONADOS LOCALES	\$ 258,932.50	26%	\$ 180,410.15	23%	\$ 189,456.10	22%
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR CORRIENTES RELACIONADOS LOCALES	\$ 35,966.15	4%	\$ 25,125.43	3%	\$ -	0%
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR CORRIENTES NO RELACIONADOS LOCALES	\$ -	0%	\$ 475,328.75	60%	\$ -	0%
OBLIGACIONES CON EL IESS	\$ 2,211.89	0%	\$ 1,808.74	0%	\$ 2,760.65	0%
OTROS PASIVOS CORRIENTES POR BENEFICIOS A EMPLEADOS	\$ -	0%	\$ 2,784.59	0%	\$ 54,120.05	6%
ANTICIPOS DE CLIENTES	\$ -	0%	\$ -	0%	\$ 440,929.98	51%
OBLIGACIONES EMITIDAS CORRIENTES	\$ 581,617.28	59%	\$ -	0%	\$ -	0%
OTROS	\$ -	0%	\$ -	0%	\$ 10,164.84	1%
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	\$ 908,930.86	92%	\$ 685,457.66	86%	\$ 751,539.34	86%
TOTAL DEL PASIVO	\$ 908,930.86	92%	\$ 685,457.66	86%	\$ 751,539.34	86%
PATRIMONIO NETO		0%		0%		0%
CAPITAL SUSCRITO Y/O ASIGNADO	\$ 1,000.00	0%	\$ 1,000.00	0%	\$ 1,000.00	0%
APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS PARA FUTURA CAPITALIZACIÓN	\$ 244,332.84	25%	\$ 244,332.84	31%	\$ 244,332.84	28%
RESERVA LEGAL	\$ 7,337.04	1%	\$ -	0%	\$ 11,046.32	1%
UTILIDAD NO DISTRIBUIDA EJERCICIOS ANTERIORES	\$ 66,033.36	7%	\$ 98,963.80	12%	\$ 132,508.86	15%
(-) PÉRDIDA ACUMULADA EJERCICIOS ANTERIORES	\$ 309,689.93	31%	\$ 293,024.82	37%	\$ 293,024.82	34%
RESULTADOS ACUMULADOS POR ADOPCIÓN POR PRIMERA VEZ DE LAS NIIF	\$ -	0%	\$ (1,154.57)	0%	\$ (1,154.57)	0%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	\$ 72,991.26	7%	\$ 51,596.00	6%	\$ 24,339.49	3%
TOTAL PATRIMONIO NETO	\$ 82,004.57	8%	\$ 112,759.57	14%	\$ 119,048.12	14%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 990,935.43	100%	\$ 798,217.23	100%	\$ 870,587.46	100%

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

GRÁFICOS ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

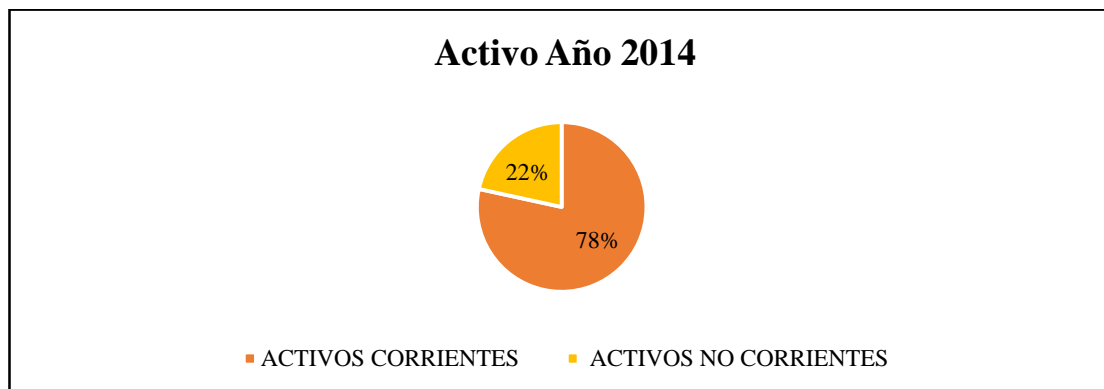


Gráfico 24. Composición del Activo año 2014.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

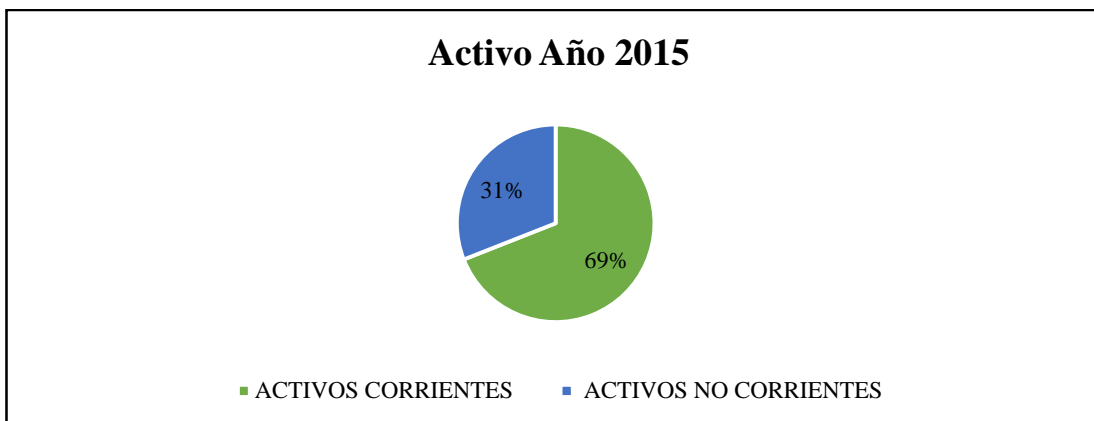


Gráfico 25. Composición del Activo año 2015.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

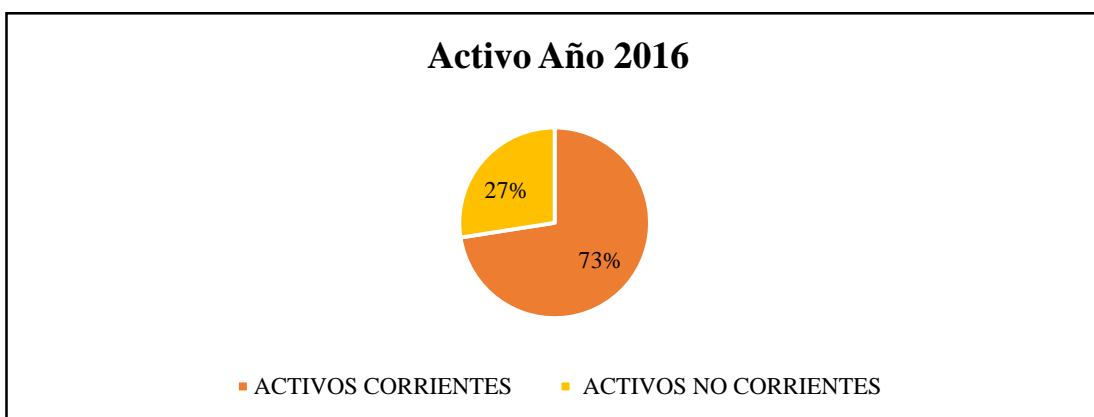


Gráfico 26. Composición del Activo año 2016.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

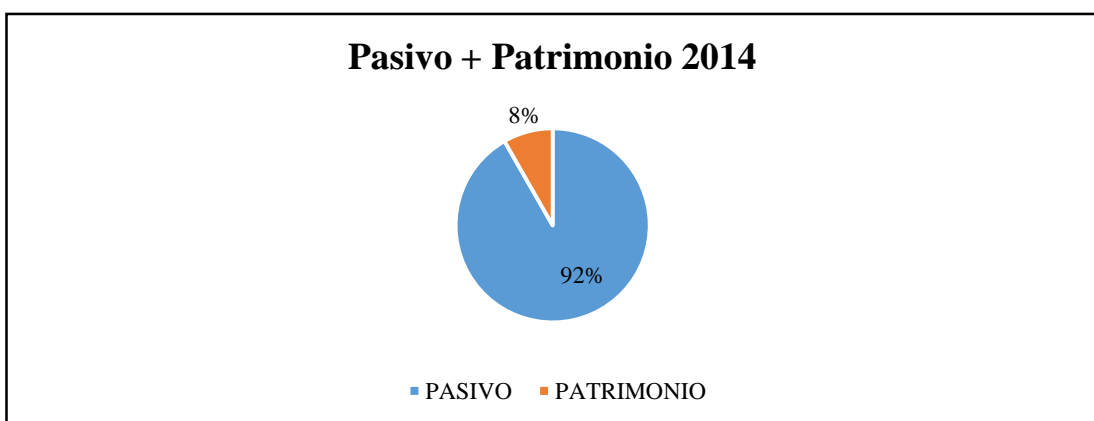


Gráfico 27. Composición del Pasivo + Patrimonio año 2014.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

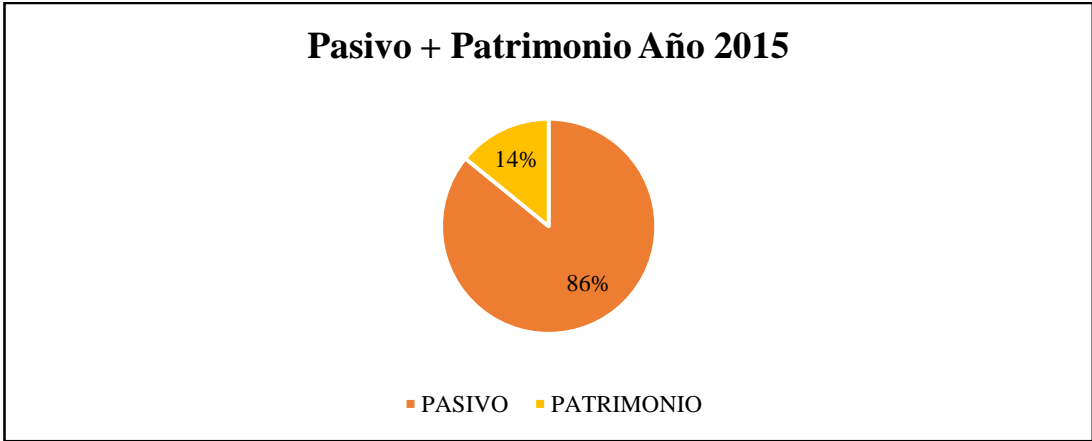


Gráfico 28. Composición del Pasivo + Patrimonio año 2015.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

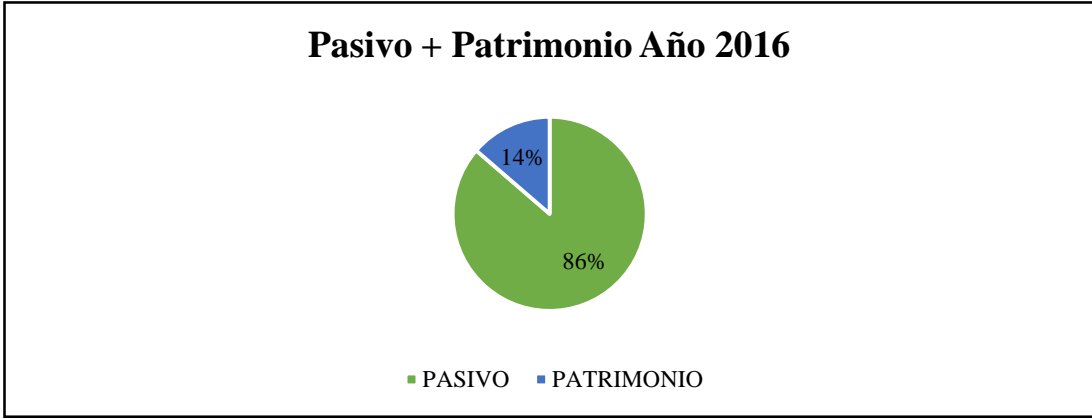


Gráfico 29. Composición del Pasivo + Patrimonio año 2016

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

ANÁLISIS VERTICAL – ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES

EMPRESA XYZ									
ESTADOS INDIVIDUALES DE RESULTADOS INTEGRALES									
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014-2015-2016									
(Expresado en Miles de Dólares de E.U.A.)									
CUENTA	Año 2014		Año 2015		Año 2016				
INGRESOS									
VENTAS NETAS LOCALES GRAVADAS CON TARIFA 12% DE IVA	\$	1,053,125.21	100%	\$	1,141,461.17	100%	\$	489,832.46	100%
OTRAS RENTAS	\$	139.77	0%	\$	230.30	0%	\$	4.52	0%
TOTAL INGRESOS	\$	1,053,264.98	100%	\$	1,141,691.47	100%	\$	489,836.98	100%
COSTOS Y GASTOS									
COMPRAS NETAS LOCALES DE MATERIA PRIMA	\$	-	0%	\$	-	0%	\$	14,581.95	23%
INVENTARIO INICIAL DE PRODUCTOS EN PROCESO	\$	-	0%	\$	-	0%	\$	66,568.15	14%
COMPRAS NETAS LOCALES DE BIENES NO PRODUCIDOS POR EL SUJETO PASIVO	\$	510,590.59	48%	\$	573,212.56	50%	\$	-	0%
(-) INVENTARIO FINAL DE PRODUCTOS EN PROCESO	\$	40,996.42	4%	\$	40,996.42	4%	\$	48,580.90	10%
COSTO SUELDOS, SALARIOS Y DEMÁS REMUNERACIONES QUE CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS	\$	13,174.32	1%	\$	13,551.74	1%	\$	13,514.16	3%
GASTO SUELDOS, SALARIOS Y DEMÁS REMUNERACIONES QUE CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS	\$	66,930.39	6%	\$	72,197.11	6%	\$	70,483.33	14%
COSTO BENEFICIOS SOCIALES, INDEMNIZACIONES Y OTRAS REMUNERACIONES QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS	\$	2,117.88	0%	\$	8,371.49	1%	\$	2,541.47	1%
GASTO BENEFICIOS SOCIALES, INDEMNIZACIONES Y OTRAS REMUNERACIONES QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRAVADA DEL IESS	\$	11,483.56	1%	\$	10,751.97	1%	\$	11,402.45	2%
COSTO A PORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL (INCLUYE FONDO DE RESERVA)	\$	3,173.08	0%	\$	3,083.36	0%	\$	3,113.43	1%
GASTO A PORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL (INCLUYE FONDO DE RESERVA)	\$	12,896.76	1%	\$	13,375.24	1%	\$	12,996.09	3%
DEL COSTO HISTÓRICO DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO NO ACELERADA	\$	-	0%	\$	7,987.48	1%	\$	7,987.48	2%
DEL COSTO HISTÓRICO DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO NO ACELERADA	\$	-	0%	\$	744.65	0%	\$	814.30	0%
GASTO HONORARIOS PROFESIONALES Y DIETAS	\$	7,377.84	1%	\$	-	0%	\$	5,303.58	1%
COSTO ARRENDAMIENTOS	\$	10,714.32	1%	\$	-	0%	\$	-	0%
COSTO MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	\$	595.32	0%	\$	8,241.38	1%	\$	17,007.96	3%
GASTO MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	\$	1,500.00	0%	\$	2,715.82	0%	\$	2,144.20	0%
GASTO SEGUROS Y REASEGUROS (PRIMAS Y CESIONES)	\$	-	0%	\$	1,339.47	0%	\$	-	0%
COSTO COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	\$	1,774.29	0%	\$	-	0%	\$	-	0%
GASTO COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	\$	1,148.45	0%	\$	789.58	0%	\$	-	0%
GASTO PROMOCIÓN Y PUBLICIDAD	\$	365.97	0%	\$	85.68	0%	\$	1,550.00	0%
COSTO SUMINISTROS, MATERIALES Y REPUESTOS	\$	30,559.06	3%	\$	16,196.60	1%	\$	103,337.68	21%
GASTO SUMINISTROS, MATERIALES Y REPUESTOS	\$	5,004.28	0%	\$	7,506.02	1%	\$	2,714.05	1%
COSTO TRANSPORTE	\$	1,875.68	0%	\$	-	0%	\$	-	0%
GASTO TRANSPORTE	\$	2,151.00	0%	\$	-	0%	\$	-	0%
GASTO INTERESES BANCARIOS LOCAL	\$	6,270.78	1%	\$	-	0%	\$	-	0%
GASTO IMPUESTOS, CONTRIBUCIONES Y OTROS	\$	2,036.70	0%	\$	-	0%	\$	538.32	0%
GASTOS DE VIAJE	\$	8,346.71	1%	\$	3,053.33	0%	\$	379.99	0%
COSTO DEPRECIACIÓN DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO (EXCLUYE ACTIVOS BIOLÓGICOS Y PROPIEDADES DE INVERSIÓN) NO ACELERADA	\$	1,826.57	0%	\$	-	0%	\$	-	0%
GASTO DEPRECIACIÓN DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO (EXCLUYE ACTIVOS BIOLÓGICOS Y PROPIEDADES DE INVERSIÓN) NO ACELERADA	\$	1,282.95	0%	\$	-	0%	\$	-	0%
COSTO SERVICIOS PÚBLICOS	\$	425.09	0%	\$	-	0%	\$	-	0%
GASTO SERVICIOS PÚBLICOS	\$	7,884.54	1%	\$	4,764.22	0%	\$	3,841.35	1%
COSTO PAGOS POR OTROS SERVICIOS	\$	265,440.66	25%	\$	324,436.08	28%	\$	56,190.33	11%
GASTO PAGOS POR OTROS SERVICIOS	\$	42,374.48	4%	\$	38,694.48	3%	\$	13,459.16	3%
GASTO DE TRANSACCIÓN (COMISIONES BANCARIAS, HONORARIOS, TASAS, ENTRE OTROS)	\$	-	0%	\$	142.78	0%	\$	391.13	0%
PAGOS POR OTROS SERVICIOS NO DEDUCIBLE	\$	8,583.27	1%	\$	-	0%	\$	4,578.48	1%
GASTO INTERESES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$	-	0%	\$	-	0%	\$	3,217.83	1%
TOTAL COSTOS	\$	803,219.31	76%	\$	929,508.96	81%	\$	336,261.71	69%
TOTAL GASTOS	\$	177,054.41	17%	\$	160,586.51	14%	\$	129,235.78	26%
TOTAL COSTOS Y GASTOS (7991+7992)	\$	980,273.72	93%	\$	1,090,095.47	96%	\$	465,497.49	95%
UTILIDAD DEL EJERCICIO 6999-7999>0	\$	72,991.26	7%	\$	51,596.00	5%	\$	24,339.49	5%
CÁLCULO DE BASE PARTICIPACIÓN A TRABAJADORES	\$	72,991.26	7%	\$	51,596.00	5%	\$	24,339.49	5%
(-) PARTICIPACIÓN A TRABAJADORES	\$	10,948.69	1%	\$	7,739.40	1%	\$	3,650.92	1%
(+) GASTOS NO DEDUCIBLES LOCALES	\$	8,583.27	1%	\$	3,014.03	0%	\$	4,578.48	1%
(-) AMORTIZACIÓN PÉRDIDAS TRIBUTARIAS DE AÑOS ANTERIORES	\$	15,510.54	1%	\$	-	0%	\$	-	0%
(-) DEDUCCIÓN POR PAGO A TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD	\$	12,210.00	1%	\$	-	0%	\$	-	0%
UTILIDAD GRAVABLE	\$	42,905.30	4%	\$	46,870.63	4%	\$	25,267.05	5%
SALDO UTILIDAD GRAVABLE	\$	42,905.30	4%	\$	46,870.63	4%	\$	25,267.05	5%

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

GRÁFICOS ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES

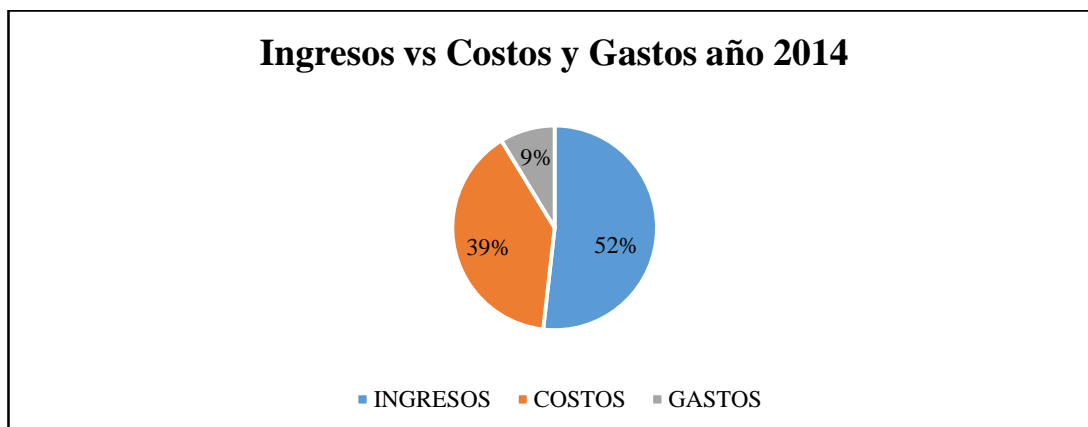


Gráfico 30.Ingresos vs Costos y Gastos año 2014.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

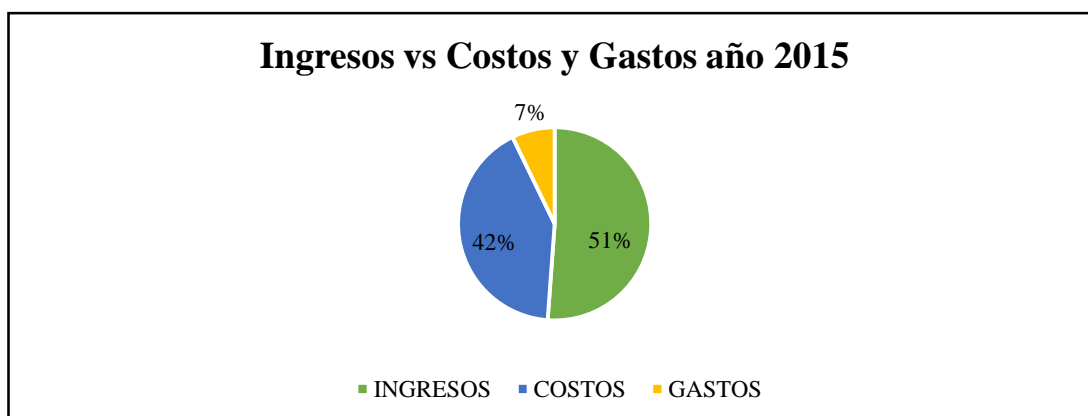


Gráfico 31.Ingresos vs Costos y Gastos año 2015.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

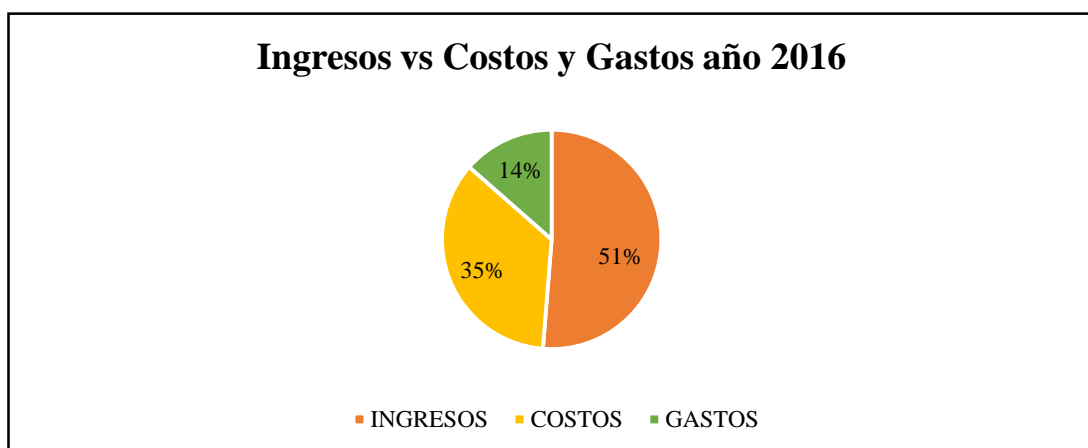


Gráfico 32.Ingresos vs Costos y Gastos año 2016.

Fuente: Estados Financieros empresa XYZ.

Elaborado por: Cusco, L. (2017)

Análisis e Interpretación

La empresa XYZ en la composición de su activo en el periodo 2014 su activo corriente tuvo un crecimiento del 78% representado por \$776,994.46 de participación mientras que el no corriente tuvo un 22% de participación con un valor de \$213,940.97. Para el año 2015 el activo corriente fue del 69% con un valor de \$551,008.39 mientras que el no corriente tuvo el 31% con un valor de \$247,208.84. Así mismo para el año 2016 su activo corriente está representado por el 73% equivalente a \$ 631,409.12 de participación mientras que el no corriente tuvo un 27% con un valor de \$239,178.34 concluyendo que durante los tres periodos la empresa mantuvo liquidez.

En cuanto al pasivo y patrimonio para el año 2014 el pasivo tuvo una participación del 92% con un valor de \$908,930.86, mientras que el patrimonio contaba con el 8% de participación con \$ 82004.57. En el año 2015 los pasivos contaban con 86% equivalente a \$685,457.66, mientras su patrimonio represento el 14% con un valor de \$112,759.57. Durante el año 2016 sus pasivos fueron del 86% representado por un valor de \$751,539.34, mientras que su patrimonio fue del 14% con un valor de \$119,048.12 deduciendo que la empresa ha adquirido un porcentaje alto de obligaciones por pagar, es decir que las obligaciones contraídas ponen en riesgo su estabilidad financiera.

En el Estado de Resultados Integrales la empresa XYZ para el año 2014 sus ingresos representan el 100% con un valor de \$1,053,264.98, respecto a los costos tiene un 76% con una cifra de \$803,219.31 y sus gastos un 17% que representa \$177,054.41 reflejando una utilidad del 7% con \$72,991.26. Por otra parte el año 2015 tuvo como ingresos un valor de \$1, 141,691.47 que representa el 100%, el costo fue del 81% con un valor de \$929,508.96 y unos gastos del 14% con una valor de \$ 160,586.51, obteniendo una utilidad del 5% que refleja un monto de \$51,596.00. Mientras que para el 2016 sus ingresos fueron de \$48,9836.98 que representa el 100%, el costo fue de \$33,6261.71 que representa el 69% y sus gastos tuvieron el 23% con un valor de \$129,235.78, es así que durante ese periodo la utilidad fue del 5% con un valor de \$24,339.49, se concluye las ventas

decrecieron durante el último periodo los costos de venta se incrementaron lo que ha contribuido a que la utilidad del ejercicio se haya mantenido en un 5%.

Anexo N°3. Informe SENAE

MESA DE SERVICIOS <mesadeservicios@aduana.gob.ec

Para realizar importaciones debe el usuario encontrarse registrado en el sistema informático aduanero Ecuapass como importador, para ello debe seguir los siguientes pasos:
Gestionar el RUC en el Servicio de Rentas Internas, y luego se deberá:

Paso 1

Adquirir el Certificado Digital para la firma electrónica y autenticación otorgado por las siguientes entidades:

Banco Central del Ecuador: <http://www.eci.bce.ec/web/guest/>

Security Data: <http://www.securitydata.net.ec/>

Paso 2

Registrarse en el portal de ECUAPASS: (<http://www.ecuapass.aduana.gob.ec>)

- Aquí se podrá:

1. Actualizar base de datos
2. Crear usuario y contraseña
3. Aceptar las políticas de uso
4. Registrar firma electrónica

Revisar el boletín 32-2012, en el cual se encuentra un video demostrativo sobre el registro al portal ECUAPASS; boletín 076-2015 en el que se encuentra los documentos a adjuntar, mismo que puede descargarse de nuestra página web www.aduana.gob.ec -> Novedades -> Boletines aduaneros.

Es importante resaltar que para conocer los requisitos de un producto es necesario primero conocer la subpartida arancelaria de dicho producto, con la subpartida podrá revisar en el arancel de Ecuapass las restricciones para la importación. Aquí

http://portal.aduana.gob.ec/ipt_server/ipt_flex/ipt_arancel.jsp

Ahora bien si Ud. no conoce la subpartida arancelaria del producto a importar, podrá realizar lo siguiente:

1. Contratar los servicios de un agente de aduana acreditados por el SENAE de acuerdo al listado que se encuentra en la web en el menú de servicio para oces <http://www.aduana.gob.ec/index.action> , o
2. podrá realizar la consulta gratuita de clasificación en el SENAE siguiendo los pasos indicados en el siguiente boletín 97-2011:

http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=1&anio=2011&codigo=97&proc_eso=&estado=&boletinNum=&ano=&desc=consulta de clasifica&fromFecha=&toFecha=

Para mayor información por favor revisar el siguiente enlace: http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action

Saludos cordiales,

ERIKA REMACHE

2. ATENCIÓN AL USUARIO

MESA DE SERVICIOS

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR

Av. 25 de Julio, Km. 4.5, vía Puerto Marítimo

Guayaquil - Ecuador

Anexo N°4. Acuerdo de alcance regional ALADI

PROTOCOLO MODIFICATORIO DEL ACUERDO DE ALCANCE REGIONAL N° 4

Primer Protocolo Adicional

Los Ministros de Relaciones Exteriores de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República de Colombia, de la República de Chile, de los Estados Unidos Mexicanos, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay y los Plenipotenciarios de la República de Bolivia, de la República del Ecuador y de la República de Venezuela, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes presentados en buena y debida forma, depositados en la Secretaría General de la Asociación, convienen en modificar el Acuerdo de Alcance Regional N° 4 que establece la preferencia arancelaria regional, en los términos y condiciones que a continuación se establecen.

Artículo 1.- Modificar los artículos 5, 7, 8 y 9 del Acuerdo Regional N° 4 que establece la preferencia arancelaria regional, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

“Artículo 5.- La preferencia arancelaria regional se aplicará en función de las distintas categorías de países a que se refiere el Tratado de Montevideo 1980, conforme a las magnitudes que se establecen a continuación:

País receptor \ País otorgante	Países de menor desarrollo económico relativo	Países de desarrollo intermedio	Restantes países miembros
Países de menor desarrollo económico relativo	10	6	4
Países de desarrollo intermedio	14	10	6
Restantes países miembros	20	14	10

Los países de menor desarrollo económico relativo, mediterráneos, recibirán de los países miembros, en sustitución de los porcentajes establecidos en el párrafo anterior las preferencias siguientes:

De los países de menor desarrollo económico relativo: 11%

De los países de desarrollo intermedio: 15%

De los restantes países miembros: 22%

Los países miembros otorgarán una magnitud adicional de mayor significación a los países de menor desarrollo económico relativo mediterráneos, que la que se establece en el párrafo anterior, en la próxima profundización de la magnitud básica de la preferencia arancelaria regional que resulta de este artículo.

Artículo 7.- Los países miembros podrán aplicar hasta el 1° de marzo de 1988 las restricciones no arancelarias declaradas a la fecha del presente Protocolo, excepto:

- a) aquellas que posibilitan la discriminación a favor de países de fuera de la región;
- b) aquellas que posibilitan la discriminación a favor de algún país miembro, salvo que sea en beneficio de países declarados en situación deficitaria conforme al régimen general que se establezca; y
- c) aquellas que se apliquen a productos negociados en Programas de Intercambio Compensado o regímenes similares, que impliquen un equilibrio garantizado.

En el caso de que algún país o algunos países miembros se vean en la necesidad ineludible de continuar aplicando alguna o algunas restricciones no arancelarias después del 1° de marzo de 1988, podrán negociar plazos que determinen las fechas límite para aplicar las citadas restricciones no arancelarias, por lo que los países miembros no introducirán nuevas medidas de esta naturaleza a las importaciones de los productos originarios de la región, a partir de la fecha del presente Protocolo.

Artículo 8.- Las listas de excepciones a que se refiere el artículo 3 del presente Acuerdo, tendrán como límite máximo de su extensión la siguiente cantidad de ítem de la Nomenclatura Arancelaria de la Asociación:

Países de menor desarrollo económico relativo: 2.400 ítem NALADI
Países de desarrollo intermedio: 1.200 ítem NALADI
Otros países miembros: 600 ítem NALADI

Los países miembros sólo podrán incorporar nuevos productos a sus respectivas listas de excepciones como consecuencia del procedimiento previsto en el régimen regional de cláusulas de salvaguardia y siempre que no excedan los límites establecidos en el párrafo anterior.

Las listas de excepciones no se aplicarán a las exportaciones de los productos originarios de los países de menor desarrollo económico relativo que hayan sido objeto de comercio significativo durante el período 1980/1985.

Artículo 9.- Los beneficios derivados de la aplicación de la preferencia arancelaria regional alcanzarán, exclusivamente, a los

productos originarios del territorio de los países miembros calificados de conformidad con el régimen general de origen que se establecerá antes del 30 de diciembre de 1987. Hasta esa fecha la calificación, declaración, comprobación y certificación del origen de las mercaderías importadas al amparo de la preferencia arancelaria regional, se regularán en lo pertinente, por las normas de las Resoluciones 49 (II), 82 (III), 83 (III) y 84 (III) de la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, el Acuerdo 25 del Comité de Representantes y las Decisiones de Origen del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC vigentes el 31 de diciembre de 1980.”

Artículo 2.- Tanto los parámetros como los productos seleccionados para la composición de las listas de excepciones, regirán mientras se mantenga una magnitud básica del 10 por ciento para la preferencia arancelaria regional. En ulteriores profundizaciones de la referida magnitud, los países miembros podrán revisar el contenido de dichas listas.

Artículo 3.- Los países miembros podrán aplicar cláusulas de salvaguardia a la importación de los productos beneficiados por la preferencia arancelaria regional, en los términos y condiciones previstos en el régimen regional de salvaguardias adoptado por la Asociación.

Artículo 4.- En ulteriores profundizaciones de la preferencia arancelaria regional, se podrán establecer fórmulas que contemplen las diferencias en los niveles de gravámenes aplicados por los países miembros a sus importaciones.

Artículo 5.- Los países miembros ajustarán la extensión de sus listas de excepciones a los parámetros establecidos en el artículo 8 del Acuerdo Regional, modificado por el artículo 1 del presente Protocolo, a más tardar el 31 de diciembre de 1987.

Artículo 6.- El presente Protocolo regirá a partir del 27 de abril de 1987 y sus beneficios alcanzarán a los países signatarios desde la fecha en que lo pongan en vigencia, incluso administrativa, en sus respectivos territorios. Asimismo, los países signatarios se comprometen a otorgar los beneficios derivados de la preferencia arancelaria regional solamente a aquellos países que la hayan puesto en vigor en toda su extensión.

Artículo 7.- El Comité de Representantes velará por la aplicación del presente Acuerdo y promoverá las acciones que correspondan para su mejor cumplimiento.

Disposiciones transitorias.- A) Bolivia iniciará la aplicación de la preferencia arancelaria regional en los términos establecidos en el presente Acuerdo mediante comunicación al Comité de Representantes, una vez regularizada su actual situación económico-financiera.

B) Facúltase a la Secretaría General para elaborar el texto consolidado y concordado del Acuerdo Regional N° 4 con estricta sujeción al presente Protocolo Modificatorio.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a los doce días del mes de marzo de mil novecientos ochenta y siete, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Argentina: Dante Caputo; Por el Gobierno de la República de Bolivia: Alfredo Olmedo Virreira; Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Roberto de Abreu Sodré; Por el Gobierno de la República de Colombia: Julio Londoño Paredes; Por el Gobierno de la República de Chile: Jaime del Valle, Por el Gobierno de la República del Ecuador: Milton Cevallos Rodríguez; Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos: Bernardo Sepúlveda Amor; Por el Gobierno de la República del Paraguay: Carlos Augusto Saldívar, Por el Gobierno de la República del Perú: Allan Wagner Tizón; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Enrique V. Iglesias; Por el Gobierno de la República de Venezuela: Germán Nava Carrillo.

Anexo N°5. Informe CANFAC



Srta. Ligia Cusco

De nuestras consideraciones,

En respuesta a su oficio sobre la información requerida.

Comunico que no todas las empresas carroceras del País tienen el mismo precio de fabricación de buses ya que varían debido a diversos factores como, número de empleados, tamaño de la empresa y políticas internas entre otras.

Precio estimado de un bus Interprovincial va desde los \$170000,00 a \$200000,00 dólares.

SALUDOS CORDIALES

dejecutiva@canfacecuador.com