



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Facultad de Postgrado e Investigación

Tesis en opción al título de Magíster en: Finanzas mención Tributación

Tema de Tesis:

**Análisis del impacto de las reformas tributarias en la importación de vehículos chinos
en Guayaquil, periodo 2015 – 2019**

Autora:

Ing. Luz Marina Bejarano Ospina

Director de Tesis:

MSc. Dayse Cevallos

Marzo, 2022

Guayaquil – Ecuador

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Luz Marina Bejarano Ospina

DECLARO QUE

El Trabajo de Tesis, **Análisis del impacto de las reformas tributarias en la importación de vehículos chinos en guayaquil, periodo 2015 – 2019**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 24 días del mes de marzo de 2022

LA AUTORA



Bejarano Ospina Luz Marina

DEDICATORIA

Este trabajo sin duda alguna lo dedico en primer lugar a Dios, quien me otorgó la vida, la salud y la sabiduría para vencer cada etapa, cada vez más complicada e inalcanzable que la anterior, no obstante, la perseverancia y tenacidad en cada momento, cada semana, cada mes, ahora justifican claramente el objetivo trazado que me permite haber logrado una nueva meta.

A mi esposo, por su confianza, su empuje, su motivación oportuna e incondicional en el tiempo y el espacio.

A mis hijos Víctor Manuel, José Alberto y Rafael Santiago quienes fueron mi inspiración, por su paciencia y tolerancia de cada fin de semana.

A mi madre (+) y a mi padre, por su apoyo moral de siempre, por creer en mí completamente y siempre impulsarme a superar las barreras.

Luz Marina Bejarano Ospina

AGRADECIMIENTO

Realmente son muchas las personas que merecen mi gratitud, porque fueron partícipes de este gran logro, sin embargo, priorizo a mi familia y a mis padres.

Agradezco a mi tutora, quien con sus guías me acompañó en el proceso de elaboración de este trabajo.

Y finalmente, y no menos importante mi sincero agradecimiento a mis profesores del programa, quienes en cada módulo impartieron sus conocimientos y experiencias profesionales, que hicieron de este proceso una experiencia de crecimiento académico y aprendizaje inolvidable.

RESUMEN

El presente trabajo tuvo como propósito general realizar un análisis respecto a los efectos en la importación y en el comportamiento financiero de las concesionarias de automóviles chinos en Guayaquil, a partir de las reformas tributarias en Ecuador, como el incremento de aranceles, salvaguardias, nuevas tasas impositivas y la restricción de cupos durante el periodo 2015 – 2019. El diseño de la investigación fue del tipo descriptiva, explicativa – correlacional desde un enfoque cuali –cuantitativo que permitió la aplicación de métodos teóricos y técnicas empíricas como la observación directa, el análisis documental, la aplicación de encuestas a propietarios de vehículos chinos y entrevistas dirigidas al gerente propietario de la concesionaria GALARMÓBIL S,A, y a una especialista en Comercio Exterior de una importadora, así como el análisis de estadísticas y reportes financieros de la empresa, que posibilitó conocer los resultados de liquidez, actividad, apalancamiento financiero que demostraron una tendencia neutra. Mientras que la ratio de rentabilidad reveló una tendencia negativa, con un nivel alto de riesgo financiero en el periodo en mención. Además, se propone el diseño de una Guía Estratégica de Comercialización para mejorar los indicadores financieros de las concesionarias y la detección de los factores decisivos en la compra de automóviles por parte de las familias guayaquileñas.

PALABRAS CLAVE: Reformas_tributarias – Importación – Autos_chinos – concesionarias

ABSTRACT

The general purpose of this work was to carry out an analysis regarding the effects on imports and on the financial behavior of Chinese car dealers in Guayaquil, based on the tax reforms in Ecuador, such as the increase in tariffs, safeguards, new rates. taxes and the restriction of quotas during the period 2015 - 2019. The design of the research was descriptive, explanatory - correlational from a quali - quantitative approach that allowed the application of theoretical methods and empirical techniques such as direct observation, documentary analysis , the application of surveys to Chinese vehicle owners and interviews directed to the owner manager of the GALARMÓBIL S, A dealership, and a specialist in Foreign Trade of an importer, as well as the analysis of statistics and financial reports of the company, which made it possible to know the results of liquidity, activity, financial leverage that d they showed a neutral trend. While the profitability ratio revealed a negative trend, with a high level of financial risk in the period in question. In addition, the design of a Strategic Marketing Guide is proposed to improve the financial indicators of the dealerships and the detection of the decisive factors in the purchase of cars by Guayaquil families...

KEY WORDS: Tax_reforms - Import - Autos_chinos – concessionaires

ÍNDICE GENERAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	I
DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	IV
ABSTRACT	V
ÍNDICE GENERAL.....	VI
ÍNDICE DE TABLAS	VII
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VIII
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	6
1.1 Antecedentes de la investigación	6
1.2 Planteamiento del problema de investigación	7
1.2.1 Formulación del problema	10
1.2.2 Sistematización del problema.....	11
1.3 Objetivos de la investigación	11
1.3.1 Objetivo general	11
1.3.2 Objetivos específicos	11
1.4 Justificación de la investigación.....	12
1.5 Marco de referencia de la investigación	13
1.5.1 Marco Teórico	13
1.5.2 Marco Conceptual	30
1.5.3 Marco Legal.....	32
1.5.4 Marco Institucional	37
CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO	39
2.1. Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación.....	39
2.2. Métodos de investigación	40
2.3. Unidad de análisis, población y muestra	41
2.4. Variables de la investigación, operacionalización	42
2.5. Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información	43
2.6. Tratamiento de la información	45
CAPÍTULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	46
3.1. Análisis de la situación actual	46
3.2. Análisis Comparativo, evolución, tendencias y perspectivas	50
3.3. Presentación de resultados y discusión	57
3.3.1 Resultados de la aplicación del cuestionario (encuestas).....	58
3.3.2. Resultados del Análisis Documental de los índices financieros de GALARMÓBIL S.A.....	67

Aspectos financieros dignos de mención	71
3.3.3. Interpretación de los resultados de las entrevistas.....	72
CAPÍTULO IV. PROPUESTA	78
4.2. Propósito general	78
4.2.1 Objetivos específicos	79
4.3. Desarrollo	79
4.3.1 Antecedentes	79
4.3.2 Actores estratégicos y agregadores de valor	80
4.3.3 Propuesta	80
CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES.....	84
Conclusiones.....	84
Recomendaciones	85
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	86
ANEXOS	89
Anexo 1. Encuesta.....	89
Anexo 2. Cuestionario de la entrevista al Gerente General de la concesionaria GALARMÓBIL S.A.....	90
Anexo 3. Entrevista a la Asesora de Comercio Exterior de la Empresa Importadora “XYZ”	91
Anexo 4. Carta de “CONSENTIMIENTO INFORMADO” GALARMÓBIL S.A.....	92

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tarifa Ad-Valorem para vehículos importados.....	26
Tabla 2. Tarifario ICE para vehículos híbridos o eléctricos.....	44
Tabla 3. Cálculo de la población objetivo de la investigación.....	51
Tabla 4. Cálculo del Tamaño de la muestra.....	51
Tabla 5. Operacionalización de las Variables de investigación.....	52
Tabla 6. Participación % de los autos chinos en Guayaquil.....	57
Tabla 7. Evolución de importaciones de vehículos 2015 - 2018.....	59
Tabla 8. Participación en Ventas (por provincias).....	59
Tabla 9. Evolución de la recaudación tributaria Periodo 2015 - 2018.....	60
Tabla 10. Reducción de precios por segmento.....	61
Tabla 11. Precio promedio de Ventas de vehículos por Segmento, periodo 2015 – 2019.....	62
Tabla 12. Cálculo de impuestos para Vehículo Liviano.....	63
Tabla 13. Estudio comparativo de vehículos importados año 2015 y año 2012.....	65
Tabla 14. Precio de Venta al Público, Costos y Utilidad de Vehículos de Transporte pesado.....	66
Tabla 15. Estados de Situación Financiera y Estado de Resultados Años 2015 - 2019 GALARMÓBIL S.A.....	77
Tabla 16. Ratios de Liquidez y de Actividad de la empresa GALARMÓBIL S.A.....	78
Tabla 17. Ratios de Apalancamiento de la empresa GALARMÓBIL S.A.....	79
Tabla 18 Índices de Rentabilidad (2015 -2019) GALARMÓBIL S.A.....	80

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Tributos empresas importadoras y comercializadoras 2012-2019.....	12
Figura 2. Participación de mercado por marcas de vehículos.....	18
Figura 3. Clasificación de las empresas del sector por actividad económica.....	33
Figura 4. Gráfico descriptivo sobre el conocimiento de los impuestos a los vehículos	67
Figura 5. Gráfico descriptivo del conocimiento del Número de impuestos para la importación de Vehículos	68
Figura 6. Gráfico descriptivo sobre la Restricción de la importación para favorecer Producción Nacional.....	69
Figura 7. Gráfico descriptivo sobre el procedimiento de importación de Vehículos en Ecuador.....	70
Figura 8. Gráfico descriptivo de los precios de vehículos importados frente a los ensamblados en el país.....	71
Figura 9. Gráfico descriptivo de la magnitud de los impuestos en el sector automotriz (2015 - 2019)	72
Figura 10. Gráfico descriptivo del Impacto de la carga tributaria en la situación financiera de las concesionarias en Guayaquil.....	73
Figura 11. Gráfico descriptivo sobre la afectación de los impuestos en el desempleo del Sector Automotriz.....	74
Figura 12. Gráfico de Barras porcentuales sobre los impuestos a eliminarse del Sector Automotor.....	75
Figura 13. Gráfico del aporte económico y desarrollo del sector automotor en GYE – ECU.....	76
Figura 14. Puntos Positivos y Puntos Negativos de la entrevista Gerente GALARMÓBIL S.A.....	84
Figura 15. Puntos Positivos y Puntos Negativos de la Especialista Comercio Exterior Importadora XYZ.....	86

INTRODUCCIÓN

A consecuencia de la globalización, la competitividad, el desarrollo tecnológico en procesos de industrialización de vanguardia, estos fenómenos contemporáneos han provocado que las naciones busquen adaptarse a un progreso contundente, es decir, con la finalidad de aprovechar las oportunidades, obtener el buen vivir y laboral; y por lo tanto, económico y social, impactando en la necesidad de obtener recursos materiales a través de los cuales se logre mejorar el bienestar personal y familiar. Por su utilidad frecuente, entre los productos más relevantes están los automóviles; los cuales han dejado de ser bienes suntuarios para convertirse en bienes que solventan una necesidad personal, laboral y familiar (Tovar, 2016).

En el mundo, la industria automotriz se ha caracterizado por ser intensiva en capital, y en Latinoamérica no es la excepción. En particular, en el Ecuador esta industria ha representado un importante catalizador de la economía nacional y entre sus principales potencialidades están: Ser un sector productivo importante a partir del gran volumen de ventas que produce, que está además comprometido con la innovación para fomentar la competitividad y dinamizar la economía nacional. Por ejemplo, en el 2017 según la (CINAE, 2019) se vendieron en el Ecuador 105.101 automóviles, entre livianos y pesados; esta cifra representó un 40,7% más que en el 2016, y en la actualidad se está generando una recuperación significativa en el sector, que acarrea un gran volumen de fortalezas económicas al país. Otra potencialidad se concentra en la generación de empleos, según la (AEADE, 2019), el sector automotriz genera alrededor de 29.923 fuentes de trabajo, además de configurarse en una importante red de proveeduría de productos y/o servicios, conexos. Finalmente, se reconoce también como oportunidad del sector, el ser uno de los mayores contribuyentes de acuerdo con los reportes en (Supercías, 2021) y los informes del SRI (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021).

En tal virtud, el gobierno ecuatoriano mediante oportunas políticas públicas, debería fortalecer a la industria automotriz, a través de sistema de comercialización con mayor apertura y rentabilidad a partir de líneas de crédito otorgadas por las instituciones financieras, como modalidades de fomento al

sector. Este contexto impacta en su desempeño comercial, mediante la optimización de costos, que acelera el crecimiento del mercado automotriz, y en consecuencia con el desarrollo de empresas concesionarias del sector, lo que redundaría en una mejora de los precios de los automóviles.

En el Ecuador el sector automotor ha perdurado durante décadas (Supercías, 2021), sin embargo, según un estudio de (Buitrón, 2018) entre las impotencias más significativas de la industria automotriz está el volumen de mercado, debido a la restringida demanda nacional y regional, producto de los modelos de economías de escala; además se identifica el débil rendimiento de los procesos de Investigación y Desarrollo (I+D); y, la inminencia asociada con la debilidad del marco normativo relacionado, pues esta industria, es muy sensible a las condiciones imponderables, como es el caso de las medidas gubernamentales, entre ellas, las reformas tributarias y las limitaciones financieras.

En la actualidad, en el país se vuelve indispensable una apropiada gestión de la política fiscal; como herramienta esencial que se debe utilizar para fomentar el progreso tanto económico, como social y tecnológico del Ecuador; motivo por el cual el aumento de impuestos en economías imperceptibles, lejos de incrementar el cobro fiscal, crearían otros conflictos como el contrabando, la evasión y elusión tributaria.

Por otro lado, siendo la mayor contribuyente de ingresos gubernamentales alrededor del mundo, la industria automotriz es una de las más importantes. En el Ecuador no es la excepción; este sector contribuye al Estado, a través de varios tributos como el Impuesto a los consumos especiales (ICE), AD-VALOREM, Impuesto al valor agregado (IVA), FODINFA, y el Impuesto a la salida de divisas (ISD); los que se ilustran (en millones de dólares) en la Figura 1, para las empresas importadoras y ensambladoras en el periodo 2012 - 2019.

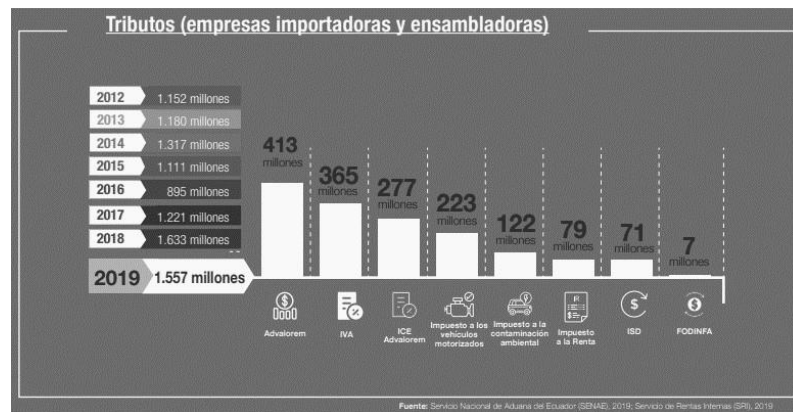


Figura 1. Tributos empresas importadoras y comercializadoras 2012-2019. Fuente: (AEADE, 2019)

En esta industria, prácticamente toda esta carga tributaria se traslada a los precios de venta de los automotores, que se incrementan de acuerdo con el modelo y el avalúo comercial. Por consiguiente, el sector ha sido impactado por las nuevas condiciones y los cambios en el cálculo del ICE, en el impuesto a la salida de divisas ISD, en los aranceles, en las salvaguardias y las medidas de prohibición de las importaciones de vehículos y autopartes desde el 2008. De modo que se dispuso una política anual de cupos de importación para vehículos, dependiendo del número de las unidades importadas y al valor “libre a bordo” (FOB) de los automóviles. Esta medida restrictiva fue implementada hasta el 31 de diciembre del 2014.

En correspondencia con el desarrollo tecnológico eco amigable, se destaca que el Gobierno de aquella época, planteó adecuados criterios impositivos para vehículos híbridos, en donde los modelos que costaban hasta USD. 40 000 no pagaron aranceles y tuvieron beneficios tributarios. De igual forma aquellos automóviles cuyo precio no rebasaran los USD. 35 000, fueron exentos del pago del IVA y del ICE, (Revista LÍDERES, 2019).

Otro punto es que el Comité de Comercio Exterior (COMEX), con la finalidad de impulsar el ensamblaje de vehículos en el Ecuador aprobó en noviembre de 2018 la “Política arancelaria para la importación de vehículos en “Kit completo para su montaje” CKD”. Este planteamiento significó en determinar 0 % como tarifa arancelaria sobre la importación de nuevos proyectos de ensamblaje y la desgravación del 15 % actual hasta llegar al 0 % en el año 2023, en otras

palabras, ascendieron los aranceles, pero en menor porcentaje al componente nacional con Material Originario Ecuatoriano (MOE) incorporado.

En su contexto global estas medidas facilitaron la balanza comercial, impulsaron y prepararon en forma adecuada al sector privado para la llegada de nuevos acuerdos comerciales y la generación de nuevas fuentes de trabajo, en pro de los ecuatorianos. Así pues, se abrieron mejores oportunidades de negocio para el sector automotriz, según reportes del (Ministerio de Industrias y Productividad, 2018).

Específicamente con esta medida gubernamental, la industria supuso que la reducción gradual lo reactive, con el propósito de incentivar al consumidor final dándole acceso a innovaciones tecnológicas y seguridad, con valores atractivos que les posibiliten competir con los autos importados y proponer una mayor oferta de producción nacional en el mercado.

Así mismo, como muestra de esta reactivación el ingreso de autos chinos a partir del 2008 fue relevante en el mercado local, debido a su precio que fue menor en comparación con otras marcas posicionadas. En concordancia con El Universo (2017), cinco empresas chinas en la industria automotriz han aumentado sus ventas en los últimos años en Ecuador, por ser más asequibles que otros automotores. Esto evidencia una clara estrategia de las empresas chinas por buscar accesibilidad a nuevos mercados internacionales, entre ellos el ecuatoriano.

A propósito del contexto, en el presente trabajo se propone investigar el impacto de la importación de automóviles de origen chino y las ventas de las empresas concesionarias en Guayaquil, debido a los cambios de la política fiscal en el periodo 2015 – 2019. Por consiguiente, en este trabajo se plantea desarrollar un estudio minucioso y completo de la actividad comercial de la industria automotriz, tomando en cuenta el incremento de los aranceles a las importaciones, así como la restricción de los cupos, determinando que criterios son los más significativos que hacen que los automóviles chinos, logre un posicionamiento en el mercado guayaquileño, identificando que estas problemáticas pueden expresarse en el

flujo de activos de las empresas concesionarias e importadoras automotrices nacionales.

Para cometer esta finalidad, este documento de investigación consta de las siguientes partes, tres capítulos: En el Capítulo I se presenta el “Marco teórico conceptual” del trabajo, donde se sustentan las bases y principios teóricos con los cuales se certifica y soporta el estudio. Los temas abordados en esta sección, son antecedentes de la investigación, el planteamiento del problema de investigación, la formulación del problema científico, la sistematización del problema, los objetivos de la investigación, la justificación y el marco referencial de la investigación.

Con respecto al Capítulo II “Marco metodológico”, se contienen las consideraciones metodológicas como el tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación, métodos, análisis, población y la muestra utilizada, las técnicas e instrumentos para recolección de datos y tratamiento de la información.

Dentro del Capítulo III “Resultados y discusión” constan la caracterización del objeto de estudio, a partir del diagnóstico, seguimiento y evaluación de los cambios tributarios en el periodo 2015 – 2019 y su influencia en las empresas concesionarias e importadoras pertenecientes al sector automotriz, propuesto en este trabajo.

En el Capítulo IV “Propuesta”, se propone el diseño una Estrategia de comercialización dirigida el incremento de las ventas de autos chinos en la ciudad de Guayaquil.

Por último, en las “Conclusiones” se recogerán las observaciones y resultados más relevantes en base a los objetivos de la investigación. Así como las “Recomendaciones” sugeridas en las brechas de estudio y futuras investigaciones pertinentes.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.1 Antecedentes de la investigación

Analizar las ventajas de la industria automotriz ecuatoriana es importante, ya que su actividad genera miles de empleos en todo el país, según cifras del (INEC, 2019). Así mismo, este sector productivo está focalizado por el Estado con disposiciones que permitan evitar el desajuste de la balanza comercial, a partir del incremento excesivo de las importaciones intentando un equilibrio con el fortalecimiento del sector ensamblador nacional. Sin embargo, al no existir una amplia apertura en este mercado, la expectativa del consumidor decrece por adquirir un auto, ya que los impuestos encarecen los productos importados.

Acorde con el trabajo de Alvarado & Noroña (2020), acerca de la importación de autos chinos y su participación en el mercado automotor de Guayaquil, del 2015 al 2018, y el 2020, se sostiene que “este mercado ha tenido mucha irregularidad en sus ventas entre 2015 y 2018, debido a los cupos y salvaguardias que impuso el Estado a las importaciones” (pág. 38). Estas disposiciones gubernamentales repercutieron en la reducción de puestos laborales y los ingresos para las concesionarias de ventas de vehículos.

Por su parte, en la investigación de (Mendoza, Navarrete, & Rivadeneira, 2019) se demostró que, el incremento del impuesto de consumos especiales ICE, generó una afectación negativa en el sector automotriz ecuatoriano a partir de un estudio muestral. Estos resultados deberían ser un insumo para futuras investigaciones en las cuales se plantee la hipótesis si estas disminuciones en cuanto al volumen de venta de vehículos a raíz del incremento en las tributos provoca efectos colaterales mayores ya sea en términos de mayor desempleo en el sector o sectores complementarios al automotriz y si además, estas pérdidas pueden ser compensadas con el aumento en la recaudación tributaria producto de la reforma y su posterior impacto, la atenuación de la contaminación ambiental por una menor circulación de automóviles, una reducción de la congestión vehicular o la disminución de los desequilibrios en cuenta corriente de balanza de pagos.

En cambio, en el análisis que despliega (Collantes, 2019) se recalca el vínculo binacional y el desarrollo histórico de la comercialización automotriz entre China y Ecuador, tomando en cuenta las diversas contribuciones que se han consensuado entre sí en la línea del tiempo y los recursos con los que cuentan ambos países para mantener vigentes las importaciones de vehículos en Guayaquil, Ecuador.

Por último, otra investigación afín a la problemática de esta tesis, es el estudio de (Jama, 2019) que evalúa el “Impacto de la introducción de vehículos chinos en la ciudad de Guayaquil durante el periodo 2016 – 2017”, desde la impresión de las empresas concesionarias, así como desde la percepción de los compradores.

Cabe recalcar, que el sector automotriz está compuesto principalmente por los sub sectores: importadores, empresas ensambladoras, firmas de auto partes y distribuidores. Es importante considerar para el contexto de este trabajo, únicamente la actividad de importación de vehículos nuevos (terminados o en partes), que a nivel nacional se realiza bajo regulaciones especiales, como la importación a consumo; el depósito aduanero; y, la zona franca, que permite el ingreso de la mercancía, libre de pagos de impuestos a espacios autorizados y delimitado del territorio nacional.

1.2 Planteamiento del problema de investigación

Durante las últimos dos décadas, ha existido una amplia diversificación de marcas y modelos de vehículos en Ecuador, en relación a aspectos como su diseño, calidad, precio y tecnología, consiguiendo a través de esta variedad, ser uno de los sectores con mayor oferta laboral, crecimiento económico y apertura comercial en el país.

Debido a la dinámica de comercialización, ha existido una variedad de mercados de diseños de autos, en los que aparecen principalmente los de Estados Unidos, Japón y Alemania. De acuerdo con Álves (2018), esta competitividad demuestra que el consumidor tiene mayores expectativas para obtener un vehículo más seguro y confortable (p. 89).

En Ecuador, los autos importados están entre las mayores preferencias de los consumidores, debido a que la industria nacional no ha podido igualar la calidad y la tecnología de los vehículos fabricados en el exterior. A pesar de esta desventaja, varias ensambladoras ecuatorianas se han constituido con la misión de generar ventas que se acerquen a la demanda automotriz de países como Estados Unidos, China, Corea, y Unión Europea.

Desde el 2008, el ingreso de autos chinos al Ecuador ha sido relevante, ya que son más baratos que las demás marcas en el mercado. Acorde a El Universo (2017), cinco marcas chinas se han posicionado en el país, por su adecuada estrategia comercial de ser menos costosos que la competencia, y, por lo tanto, ser de la preferencia de los clientes.

Por su parte, la industria automotriz nacional demuestra que China cada vez invierte más para que sus autos puedan ser adquiridos en el país. De acuerdo a AEADE (2019), los guayaquileños les agrada los vehículos chinos por factores como su precio, tecnología, consumo de combustible, entre otros.

En este sentido, Rodríguez (2017) explica que las estrategias empleadas por la industria automotriz china se enfocan en el fortalecimiento de su tecnología, para promover una mayor distribución y comercialización de sus autos alrededor del mundo (p. 3).

Desde este punto de vista, los vehículos chinos con mayores ventas en Guayaquil son Great Wall, Chery, JAC y BYD. Según los Boletines Anuales de AEADE (2019), en 2015, la marca Great Wall se ubicó en el octavo lugar de los principales autos que compran los guayaquileños, mientras que en el 2016 subió tres posiciones en esta clasificación. Esto evidencia que existe una tendencia de aceptación a partir de una mayor participación (Heredia, 2017).

En 2017, varias empresas internacionales se plantearon potenciar el mercado de ensamblaje en Ecuador. Conforme a Agencia EFE (2017), la empresa de vehículos eléctricos china BYD presupuestó invertir 60 millones de dólares en una planta ensambladora en el país, luego de firmar un acuerdo con el Ministerio de Industrias y Productividad.

Por otro lado, según El Universo (2017), la marca JAC Motos invirtió \$3 millones para que AYMESA y ARMACAR adquirieran maquinaria y nueva tecnología, que les permita producir un promedio de 500 unidades anuales del modelo SUV S3, para cubrir con la demanda local e internacional.

Las ventas de autos chinos incrementaron del 2016 al 2019. Según El Universo (2019), en el 2016 esta comercialización tuvo un avance del 5,9%; en el 2018, el índice de ventas llegó al 6%; mientras que en el 2019 hubo un aumento del 17%, registrando un total de 100.628 unidades de marcas chinas vendidas.

En cuanto a la participación por marcas en el mercado automotriz, según el reporte emitido por (AEADE, 2017), han tomado notoriedad marcas de origen chino como GREAT WALL cuyas ventas (6.792) superaron marcas como TOYOTA (4.804), NISSAN (3.568) y MAZDA (1.959). Así mismo, otras marcas chinas también han llegado a posicionarse como CHERY con (1.614) unidades vendidas, JAC (866) unidades vendidas, ZOTYE (572) unidades vendidas. En la figura 2, se muestran estas cifras:

Participación del mercado por marcas en 2017

Marca	Unidades	Porcentaje
Chevrolet	41.101	39,12
Kia	18.223	17,34
Hyunday	9.443	8,99
Great Wall	6.792	6,46
Toyota	4.804	4,57
Nissan	3.568	3,4
Hino	3.310	3,15
Ford	2.541	2,42
Mazda	1.959	1,86
Renault	1.953	1,86
Volkswagen	1.889	1,8
Chery	1.614	1,54
Jac	866	0,82
Citroen	685	0,65
Zotye	572	0,54
Otras	5.757	5,48
TOTAL		
105.077		

Figura 2. Participación de mercado por marcas de vehículos
Fuente: (AEADE, 2019)

En este sentido, los autos de origen de chino evidencian tener la aceptación en

el consumidor ecuatoriano, gracias a sus características y atributos relacionados a su bajo precio, capacidad y nivel de equipamiento tecnológico que presentan, frente a las marcas ya reconocidas.

Cabe recalcar, que a pesar de las contracciones económicas que percibe el sector automotriz local y/o nacional, y en contraparte las concesionarias en ciertas temporadas del año, se exceden para poder cumplir sus metas en ventas, este sector no concluye su crecimiento, esto tomando en cuenta los constantes avances tecnológicos, mejora continua de diseños y el desarrollo demográfico de las ciudades, constituyen un incentivo permanente para que este sector progrese paulatinamente.

Adicionalmente, entre los factores de origen detectados por la autora previo a la formulación del problema, se destacan:

- Insuficiencia tecnológica y de equipamiento para el ensamblaje de autos de calidad a nivel nacional.
- Elevados precios de vehículos europeos y americanos.
- Aumento de la incidencia de la industria automotriz china en el país.
- Pérdida de oportunidad en las ventas de autos que pagan más impuestos.
- Regulaciones tributarias, nuevas formas de cálculo, cupos y aranceles de importación en el sector automotor.

Igualmente, sus efectos y consecuencias:

- Fuerte dependencia de automóviles importados.
- Tendencia de compra de autos de marcas chinas por la relación de precio.
- Disminución de los niveles de competitividad con otras marcas.

1.2.1 Formulación del problema

El planteamiento de la situación problémica en esta investigación se ha concentrado en el impacto que tienen los cambios de la política fiscal impuesta por el gobierno ecuatoriano entre el 2015 y 2019, y el comportamiento de compra de autos chinos en la ciudad de Guayaquil.

Además, por la factibilidad de la autora, acerca del acceso a la información de GALARMÓBIL, empresa concesionaria y dealer con el mayor número de ventas marcas de vehículos chinos en Guayaquil. El problema científico que se formula

es: ¿Cómo inciden las reformas tributarias en el sector importación de vehículos chinos en los índices financieros de las concesionarias desde el año 2015, en la ciudad de Guayaquil - Caso GALARMÓBIL S.A.?

1.2.2 Sistematización del problema

Con la finalidad de descomponer la interrogante general y dar respuestas en instancias más específicas, se propone sistematizar el problema en los siguientes tres subproblemas:

1. ¿Cuál fue el impacto de las reformas tributarias en el sector importación de vehículos, en relación a su nivel de restricciones arancelarias desde el año 2015?
2. ¿Cómo fueron las ventas en el sector importación de vehículos en Guayaquil, con relación a las reformas tributarias?
3. ¿Cuáles fueron los índices financieros de las principales concesionarias-importadoras de vehículos y en particular de las marcas de vehículos chinos, en el periodo 2015 - 2019?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Como finalidad con respecto a la interrogante general, la autora se plantea como objetivo principal de este trabajo:

- Evaluar el impacto de las reformas tributarias en el sector automotriz de la importación y comercialización de vehículos chinos, respecto de los índices financieros de las concesionarias en el periodo 2015 - 2019, en la ciudad de Guayaquil.

1.3.2 Objetivos específicos

Para responder las interrogantes particulares y alcanzar la meta del objetivo general, la autora se propone los siguientes objetivos específicos a cumplir:

- Elaborar el marco teórico conceptual de la investigación relacionado con

la incidencia de las medidas tributarias del sector automotriz de importación y comercialización de vehículos chinos en Guayaquil.

- Determinar la afectación operativa y financiera de las concesionarias y empresas importadoras de vehículos chinos en Guayaquil, debido a las reformas tributarias en el periodo 2015 – 2019.
- Diseñar una Guía Estratégica como propuesta de comercialización que contribuya al mejoramiento financiero para la concesionaria GALARMÓBIL S.A.

1.4 Justificación de la investigación

La coyuntura fiscal del periodo 2015 -2019, evidenció un proceso de transición histórica en lo tributario, con un cambio de modelo económico que giró alrededor de una participación más activa del Estado, que exigió al gobierno de aquella época implantar nuevas regulaciones, que posibilitaron incrementar el rubro de recaudaciones tributarias para financiar sus políticas de gasto público y a su vez lograr una mejor y más justa distribución de la riqueza.

Por consiguiente, el gobierno ecuatoriano mediante su representación política mayoritaria en la bancada legislativa de la Asamblea, aprobaron un paquete de reformas tributarias, que generaron modificaciones en la estructura de ciertos aranceles, como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), el Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) y el Impuesto a la Renta (IR).

La implementación de dichas reformas generó un estado de opinión y especulaciones de diferentes sectores, en contraste a la aprobación generalizada de la gran mayoría de ecuatorianos basada en un mejor nivel de vida, donde predomine la equidad y la justicia; a partir de una afectación positiva importante en términos de crecimiento económico, empleo y eficiencia en ciertas industrias.

Por su parte, el mercado automotriz es una de las industrias más importantes del mundo, ya que los vehículos son bienes que producen importantes encadenamientos de manufactura, demanda, variedad de sectores productivos complementarios y fuentes de empleo, que generan grandes ingresos fiscales.

En el Ecuador, el sector automotriz está compuesto principalmente por los subsectores: importadores, empresas ensambladoras, firmas de autopartes y concesionarias. Es importante señalar que el análisis en esta investigación solamente se circunscribe al comportamiento de ventas de vehículos nuevos.

Mediante la presente investigación será factible levantar información relevante y detallada sobre el impacto de los cambios sobre el paquete tributario relacionado con el sector importación de vehículos y la introducción comercial de los vehículos de marcas chinas al mercado guayaquileño en el periodo 2015-2019, dado que, a partir del análisis bibliográfico y del estado del arte revisado por la autora, se revela una escasa evidencia de estudios actualizados y contextualizados sobre esta problemática, lo que permitirá inferir y tomar decisiones orientadas al dato y estadísticas a profundidad sobre la perspectiva del mercado automotriz, frente a las concesionarias de marcas chinas y sus productos ofertados en el mercado guayaquileño.

Cabe mencionar, que para efectos del alcance de la investigación se la desarrollará en la ciudad de Guayaquil por varios aspectos, iniciando con la factibilidad para la autora en obtener información en este mercado automotriz donde preferentemente se comercializan marcas de vehículos chinos (AEADE, 2019), Caso: Empresa GALARMÓBIL S.A.

1.5 Marco de referencia de la investigación

1.5.1 Marco Teórico

1.5.1.1 La gestión tributaria

La gestión tributaria son las acciones gubernamentales, que permiten obtener ventajas económicas para cubrir las necesidades del país y sus contribuyentes. De acuerdo a Pacheco (2021), la gestión tributaria es parte esencial en las políticas públicas en relación a la economía estatal.

En este contexto, todo Estado debe poseer un régimen jurídico, que le permita regular las conductas económicas, con el objetivo de evitar tener vacíos legales de regímenes ambiguos.

1.5.1.2 El régimen tributario

En el Art. 300 de la Constitución de la República del Ecuador precisa que el régimen tributario se regirá a partir de los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. En este sentido, se priorizará los impuestos progresivos y directos.

En este sentido, para la aplicación y viabilidad de un régimen tributario es necesario un marco legal, que esté acorde con los principios establecidos en la Constitución. Para este trabajo se analizarán la normativa que regula los impuestos aplicados al sector importador y comercial de autos.

1.5.1.3 El sistema tributario

Un sistema tributario es una variedad de impuestos que el Estado dispone a sus ciudadanos, para distribuir estos ingresos en el gasto público, inversión y reactivación económica en un país. De acuerdo a Pallo (2017), el sistema tributario es un instrumento económico que le permite al Estado tener ingresos, con los que pueda contribuir a la equidad social (p. 12).

En 1997, en Ecuador se creó el Servicio de Rentas Internas (SRI), con el objetivo de gestionar la política tributaria, que permita establecer el Presupuesto General del Estado. En este sentido, los impuestos que se recaudan en el país, conforme a Amador (2017), se clasifican en impuestos, tasas y contribuciones.

Los impuestos son aranceles que el Estado cobra a sus contribuyentes, que poseen un patrimonio, realizan actividades que generan ingresos, y circulan bienes o servicios personales.

Las tasas son impuestos que los contribuyentes pagan, para beneficiarse de ciertos servicios públicos.

Las contribuciones especiales o de mejoras son tributos que pagan los sujetos pasivos por un bien de obras públicas. Estos impuestos enriquecen los patrimonios de los contribuyentes (pp. 44-46).

En este trabajo de investigación se estudiarán los tributos aplicables al sector de importación automotriz, tales como el Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA), Impuesto a la Salida de Divisas (ISD), Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), aranceles y salvaguardias.

Es importante precisar que el sector automotriz no solo aporta al Estado ecuatoriano con los tributos enunciados anteriormente, sino que contribuye con aranceles como el pago del impuesto a la renta, impuestos a los activos en el exterior, y contribuye como una importante fuente de empleo en el país.

1.5.1.4 Los impuestos en el Ecuador

La esencial fuente de ingresos para financiar el Presupuesto General del Estado del Ecuador son los impuestos, que provienen de la recaudación que realizan las entidades de control u organismos público. Los impuestos son considerados como entradas económicas constantes y permanentes que contribuyen a la riqueza nacional. Las reformas tributarias que se estudian en la presente investigación las desarrollaron en colaboración varias instituciones gubernamentales, tales como el Servicio de Rentas Internas (SRI), el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Los impuestos que se hacen referencia en el análisis, son:

El impuesto a la Salida de Divisas (ISD) es un tributo creado por el Estado ecuatoriano, que tuvo una tarifa del 0.05% en el 2007 para hacer transferencias, envíos o traslados de divisas. Sin embargo, a partir del 24 de octubre de 2011, con la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, este rubro aumentó al 5%.

El impuesto al Valor Agregado (IVA) es el tributo con mayor recaudación para el país, porque corresponden a los activos muebles en la comercialización y en los servicios prestados. Las tarifas para el IVA son el 0 y el 12%. En torno al sector importador de vehículos, este impuesto se graba en nacionalizarlo y adquirir el bien importado.

El impuesto a los Consumos Especiales (ICE), conforme a Mejía (2009), es el

arancel permite proteger las asignaciones presupuestarias, mientras se buscaban otras alternativas de recursos con los miembros de la coalición (p.22).

Conforme a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (2004), el ICE se aplicará a los bienes y servicios nacionales o importados, detallados en el Art. 82 de esta ley. De esta forma, se pretende que el Estado aplique una regulación a las importaciones para proteger al producto nacional.

En 2011, con la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado del 2011, se estableció un tributo direccionado a los autos híbridos y eléctricos, así como con la restricción de cupos de importación y el cambio de los rubros del ICE a los vehículos importados, que obligó a las empresas a analizar qué modelos importar.

El Fondo para el Desarrollo de la Infancia (FODINFA) se creó el 12 de mayo de 1988, con el propósito de promover programas que beneficien a la niñez ecuatoriana. En este sentido, se promulgó la Ley Especial NO 4-A, con la que se recauda una tarifa del 0.5% de los bienes importados a través del Instituto Nacional del Niño y la Familia (INFA).

Los Aranceles y las Salvaguardias, conforme a Rodríguez (2018), son los ingresos públicos que el Gobierno Central debe administrar para solucionar las necesidades que demandan la sociedad actual. Estos ingresos pueden llegar a través de penalizaciones, donaciones, ventas de bienes o servicios públicos, así como al imputar tasas, contribuciones e impuestos.

El Arancel es un tributo que, principalmente, se aplican a las importaciones, para salvaguardar la producción nacional. La tarifa hacia los vehículos importados se encuentra establecido entre el 0% y el 35%.

Las Salvaguardias son medidas arancelarias que se aplican a partir de los acuerdos comerciales internacionales, para resguardar la industria nacional.

Los Impuestos para carros importados (AD-VALOREM), con respecto al Servicio de Rentas Internas (SRI) en el 2021, son tributos que aplican a bienes nacionales e importados, así como servicios que se establecen en el Art 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno. En este sentido, el SRI establece los valores de

recaudación por la adquisición e importación de vehículos. Esto se lo observa con la tabla 1 a partir de (Alvarado & Noroña, 2020), que se presenta a continuación:

Tabla 1. Tarifa Ad-Valorem para vehículos importados

Descripción Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga	Ad-Valorem (Tarifa %)
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.00	5%
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%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno por parte del (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021) (Alvarado & Noroña, 2020)

En el mercado automotor la determinación de rubros para la importación de vehículos significó un régimen recaudatorio, que generó un incentivo de compra de vehículos ensamblados en el país, en vez de las marcas europeas, chinas y japonesas que aumentaron sus precios. Sin embargo, estas marcas quedaron fuera de sobretasas arancelarias, por medio del Acuerdo Comercial con la Unión Europea.

1.5.1.5 Proceso de importación de autos chinos en Ecuador

De acuerdo a SENA (2019), las personas naturales o jurídicas, en calidad de

importadores en el sistema informático ECUAPASS, tienen la facultad de importar los vehículos de marcas chinas, si son nuevos y corresponde al modelo del año en que se efectiviza la compra.

Acorde a las políticas de la SENA (2017), los requerimientos que se exigen para el proceso de importación, son la entrega de la póliza de seguro del vehículo; factura comercial de la adquisición; entrega de la lista de embarque; documento de embarque de acuerdo con el tipo de transporte contratado; entrega de la póliza aduanera de seguro; número de identificación del Vehículo VIN; código o número del motor correspondiente a cada vehículo; y detalle del color de los vehículos importados.

Cabe destacar, que los vehículos de marcas chinas que son importados están regulados a varios tributos específicos, entre ellos: el AD-VALOREM, IVA, ICE, FODINFA y el pago de una Póliza de Seguro particular, que obligatoriamente deben ser cancelados para autorizar su entrada al Ecuador, mediante los procesos de nacionalización y desaduanización. En particular, si los modelos importados provienen de requerimientos de personas con discapacidad o diplomáticos, el proceso se facilita, ya que ciertos impuestos al comercio exterior, quedan exentos.

1.5.1.6 Restricciones para la importación de autos chinos en Ecuador

Desde el 2017, el Comité de Comercio Exterior finalizó la aplicación reiterativa de la Resolución 50-2015, que contemplaba la regulación de los cupos para importar vehículos, entre ellos, los de China. La cuota global del gasto para la importación de vehículos superaba los \$655 millones en esta regulación. Esta suma, conforme a Orellana (2020), se distribuyó en \$280 millones para un total 23.285 automóviles armados en su totalidad, de \$359 millones para 58.800 automóviles dirigidos para ensamblaje (CKD) y 15,8 millones para 2.403 vehículos de chasis.

Con la imposición de cupos a la importación de autos en el 2015, la participación de vehículos importados desde Corea del Sur tuvo un 25,7%, Japón tuvo un 17,8% y de la República China fue de 12,1%. Sin embargo, los automóviles chinos estos demostraron un impacto superior en la línea de camionetas,

camiones y VAN.

De acuerdo a las estadísticas de AEADE (2019), las marcas que entraron al Ecuador fueron DOMY; BAIC; GREAT WALL, FAW; JAC; SHINERAY; DONGFENG; BEIBEN; LANDWIND; HANTENG; LIFAN; BRILLIANCE; ENRANGER; HUANGHAI; QMC; BYD; CAMC; FODAY; Y VENTURA. Esto debido a la supresión de las restricciones por cupos dirigidos a la importación de vehículos provenientes desde China.

Este fenómeno repercutió en el aumento de las ventas de automóviles en el país, hasta los tres primeros meses del año 2019 significó un total de 100.628 unidades, de las cuales el 17,7% fueron chinos, lo que significó un incremento de su participación en el mercado; no obstante, en el año 2016 ante las medidas restrictivas el impacto de la representatividad fue solo del 5,9%. En consecuencia, es posible evidenciar una gran demanda de autos chinos que tienden a superar a las marcas ecuatorianas que representan el 21,3% del segmento automotor (CINAE, 2020).

1.5.1.7 Reformas tributarias y comerciales del Sector Automotriz Ecuatoriano (2015-2019)

Para el desempeño de la industria automotriz, en el país rige un marco regulatorio, que permite articular la operación de cada actor del proceso productivo. Para lo cual, existe una instancia de soporte para cada uno de estos actores sustantivos; por ejemplo, la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) tiene como función el ordenamiento local de la producción de automóviles. Así mismo, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) avala a las organizaciones que se encargan de la comercialización de estos productos.

Por su parte, estas dos actividades económicas cuentan con reglamentación tanto de calidad como de seguridad, así como de normativas tributarias y comerciales que son establecidas por entidades del gobierno. En este sentido, el Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE INEN 034) describen las especificaciones mínimas de seguridad que debe poseer un automóvil para legalizar su venta y ser movilizado en Ecuador. Esta normativa, avalada por el

Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) y por el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN), también regula los dos segmentos del sector; por su parte, las empresas que importan al instante de solicitar un pedido a una fábrica extranjera, el vehículo y/o piezas obligatoriamente debe cumplir con todas las exigencias básicas, de la misma manera, que para aquellos automóviles fabricados en la industria local.

Del mismo modo, como los automóviles deben respetar la reglamentación técnica exigida para el ingreso y comercialización en el Ecuador; es obligatorio también, que las empresas importadoras cumplan los requisitos y pasos para obtener el certificado de homologación. Cabe resaltar, que este documento es remitido por la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Dirección de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y es otorgado únicamente para aquellos automóviles que satisfagan todas las ordenanzas de seguridad de las entidades pertinentes. Además, en el aspecto ambiental existe también una normativa técnica ecuatoriana que regula a los importadores y ensambladores nacionales y establece los umbrales autorizados de emisiones de CO₂ para los automóviles cuyo combustible es la gasolina.

En este sentido, para que las empresas sean autorizadas por el INEN, previamente deben poseer la certificación de emisiones remitida por el fabricante del automóvil, que a su vez debe ser autorizada por la instancia responsable en su país de origen, o por una empresa local.

Los Servicios de Rentas Internas (SRI) y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) son las instituciones responsables de garantizar el cumplimiento de los impuestos asociados. Así mismo, dos entidades del gobierno que son parte fundamental de esta investigación son el Comité de Comercio Exterior (COMEX), que diseña las políticas públicas y regula los procesos de comercialización; y finalmente la Asamblea Nacional del Ecuador vinculada aspectos de emisión y reformas del marco legislativo nacional.

Entre las más importantes reformas regulatorias tanto en lo tributario, como en lo comercial sobre las actividades de importación y ventas del sector automotriz ecuatoriano, entre el 2015 al 2019, se tienen las siguientes:

A partir del 2014 estuvo vigente la restricción anual en la importación de automóviles, a través de la política de cupos. Esta medida fue aplicada por el COMEX desde el año 2012 mediante la Resolución N. 66 y se interpretaba, como la importación de un número máximo de automóviles y un valor límite de importación, la cual se mantuvo en los subsecuentes años.

En este mismo periodo, simultáneamente se diseña y autoriza la tercera revisión del Reglamento RTE 034, que exige como obligatorios, los componentes básicos de seguridad de los automóviles. También, se modificó la fórmula de cálculo del Impuesto a Consumos Especiales (ICE) para automotores, de la Ley de Régimen Tributario Interno. Esta actualización regulatoria, se direccionó a las empresas importadoras, en la metodología de cálculo del monto a pagar por este tributo, cuyo parámetro de entrada fue la base imponible en función del precio ex aduana, los gastos y costos totales implícitos en los procesos de comercialización y distribución de vehículos automotores (AEADE, 2019).

En los primeros meses del año 2015, el pleno del COMEX determina por Acta de Resolución N. 49, prorrogar lo dispuesto en el Acta N. 66 del año 2012, referente a la importación restringida de vehículos completos y CKD hasta el 31 de diciembre del 2015. Por tal razón, la AEADE garantiza que para este año el cupo porcentual de importación de vehículos totalmente armados fue de un 40% menor en contraste con el 2013 (Carrillo, 2019).

Este mismo fenómeno se evidenció con los automóviles desarmados en un 20%. Otras medidas fueron las salvaguardias aplicadas a partes y repuestos importados como neumáticos y herrajes, lo que significó un porcentaje de 25% y 45%, respectivamente. Además, se efectuaron aumentos de las tasas arancelarias sobre vehículos armados y CKD en una banda del 5% al 15%, en función del tipo de partida arancelaria. También, al finalizar el año 2015 se emite el Acta de Resolución N. 50, donde se determina la implementación de una cuota global para la importación de vehículos con un valor fijo de USD 655.680,927, equivalente a 84.555 automóviles, distribuidos en un 72% al cupo de automóviles desarmados (CKD) y el 28% restante a los automóviles completamente armados (CINAE, 2019). (Carrillo, 2019)

En este mismo año, la Junta de Política y de Regulación Monetaria y Financiera emite disposiciones reglamentarias para la segmentación del crédito y establece sus respectivas tasas de interés. En este contexto, se discrimina entre el crédito de consumo prioritario y ordinario, siendo este último orientado a personas naturales o jurídicas con capacidad de compra de vehículos livianos a gasolina, se exceptúa la adquisición con fines comerciales o productivos (Mendoza, Navarrete, & Rivadeneira, 2019) (Carrillo, 2019).

El año 2016, fue un año atípico, por su complejidad sociopolítica resultó ser el más difícil de los últimos 10 años, para el sector automotriz. Se potenciaron los efectos de las reformas arancelarias acarreadas de los años inmediatos a anteriores, generando un decrecimiento económico en los diferentes segmentos de la industria automotriz y un estado de especulación que no benefició a su mercado. En este año el principal reto para el sector fue el mantener la sustentabilidad y sostenibilidad del negocio, preservando los puestos de trabajo y el normal desempeño de los servicios complementarios en un entorno regulatorio comercial restrictivo, cargado de normas fluctuantes que solían diversificar los requerimientos de las importaciones, según los países de origen. Según la (AEADE, 2016) en esta inflexible situación tributaria se acumuló también el pago del anticipo del impuesto a la renta.

Sin embargo, un nuevo escenario con mejores condiciones para el desarrollo empresarial del sector automotriz, inició el año 2017. No solamente se mejoró la dinámica en ventas, en concordancia al avance comercial en todo el país, siendo la suscripción del acuerdo comercial con la Unión Europea un acercamiento promisorio de apertura al mercado mundial. En este año sucedió la transición gubernamental en el país, se vivenció un mejor clima empresarial apostando a nuevos emprendimientos y proyectos. En estas condiciones de transformación del marco regulatorio tributario anterior, se descartó la restricción de cupos de importación de vehículos armados y de los CKD. La eliminación de las salvaguardias arancelarias posibilitó una recuperación del sector. Abonando a estas medidas, el país mostró una franca recuperación económica, las empresas concesionarias lograron una mayor cobertura de líneas de crédito, que permitió atender una demanda de vehículos, represada de años anteriores; este

comportamiento se mantuvo hasta el 2018 (AEADE, 2017).

Las expectativas sobre la estabilización de mercado se orientaban al año 2019. En tal virtud, la proyección comercial de ventas para este año, según los pronósticos de la AEADE al cierre de este año, estimó lograr las 132 344 unidades vendidas, lo que equivaldría a una disminución del 4% anual con relación al año precedente. No obstante, esta predicción no se basó en las reformas regulatorias con condiciones restrictivas como en años anteriores sino más bien a los indicios de desaceleración e incertidumbre que caracterizaron a la economía del país en esos momentos, por su parte “el reajuste fiscal limitó en cierta forma el gasto corriente público lo que incidió en la tasa del desempleo, además de la caída del precio del crudo” (Alvarado & Noroña, 2020, pág. 15).

1.5.1.8 Clasificación de las compañías del sector comercial automotriz de acuerdo a su actividad económica

El parque automotor contribuye a la economía ecuatoriana a través de los servicios de transporte que garantizan la movilidad de la ciudadanía; así como en la modalidad de transporte de carga que permite movilizar y distribuir productos a nivel local y nacional; en tal virtud este mercado está en constante crecimiento y con altas probabilidades de éxito, para propuestas de nuevos emprendimientos comerciales de ventas de vehículos.

Según los reportes estadísticos anuales del INEC, en el año 2014 se censaron 29,068 establecimientos del sector automotriz, de los cuales el 70% ofrecían servicios de mantenimiento y reparaciones; y, el 30% orientados a la venta de partes, piezas mecánicas, accesorios, venta al por menor de combustibles y comercialización de vehículos completos. Del mismo modo, con relación al Informe de Cierre del 2020, elaborado por la Superintendencia de Compañías, se reportan 4 empresas ensambladoras, 92 empresas autopartistas, 291 empresas concesionarias de venta de vehículos nuevos, usados, de pasajeros, incluidos vehículos especializados, 395 empresas que se dedican al mantenimiento de automóviles y 814 compañías con razón social de venta de partes, piezas, suministros, herramientas y accesorios para automóviles.

En correspondencia de la (Supercías, 2021), la clasificación de las empresas del sector automotriz, está en función exclusiva de su actividad principal; por consiguiente, las 291 compañías están clasificadas en la actividad de “venta de vehículos nuevos y usados de pasajeros incluidos vehículos especializados”, sin embargo, tienen otras actividades secundarias como el mantenimiento y la venta de accesorios, partes y piezas. En la figura 3 se explicita esta clasificación:

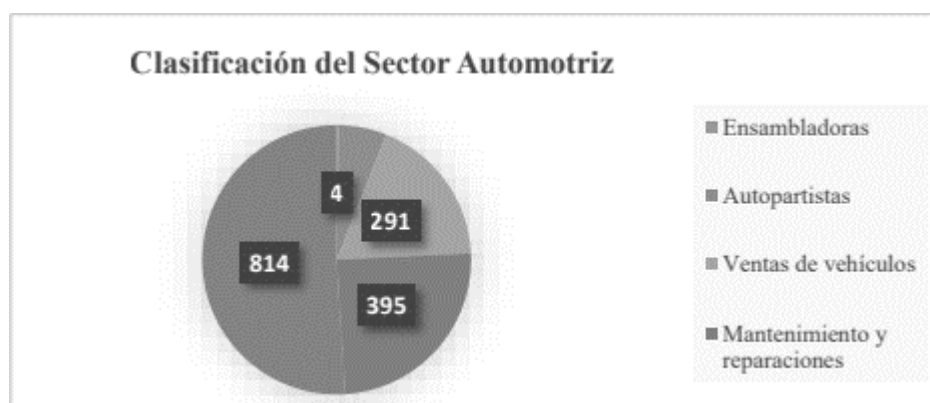


Figura 3. Clasificación de las empresas del sector por actividad económica
Fuente: (Supercías, 2021)

1.5.1.9 Indicadores financieros para el análisis de las concesionarias del sector automotriz. Caso: GALARMÓBIL

Para el estudio del impacto de las reformas tributarias en la rentabilidad de las empresas concesionarias e importadoras de vehículos se consideran los siguientes indicadores o ratios financieros de rentabilidad: Margen Bruto; Margen Operacional; Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto); Rentabilidad Operacional del Patrimonio; y de Rentabilidad neta del activo (Dupont) (SUPERCÍAS, 2021) (Amador, 2017).

Indicadores de Rentabilidad: Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o de lucratividad, sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades. Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa (rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo total) (SUPERCÍAS, 2021) (Amador, 2017).

Margen Bruto: Este índice permite conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad de la empresa para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Margen bruto} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$$

Margen Operacional: La utilidad operacional está influenciada no sólo por el costo de las ventas, sino también por los gastos operacionales de administración y ventas. Los gastos financieros, no deben considerarse como gastos operacionales, puesto que teóricamente no son absolutamente necesarios para que la empresa pueda operar (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Margen operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

El margen operacional tiene gran importancia dentro del estudio de la rentabilidad de una empresa, puesto que indica si el negocio es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado. Debido a que la utilidad operacional es resultado de los ingresos operacionales menos el costo de ventas y los gastos de administración y ventas, este índice puede tomar valores negativos, ya que no se toman en cuenta los ingresos no operacionales que pueden ser la principal fuente de ingresos que determine que las empresas tengan utilidades, como por ejemplo las empresas holding (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto): Los índices de rentabilidad de ventas muestran la utilidad de la empresa por cada unidad de venta. Se debe tener especial cuidado al estudiar este indicador, comparándolo con el margen operacional, para establecer si la utilidad procede principalmente de la operación propia de la empresa, o de otros ingresos diferentes. La inconveniencia de estos últimos se deriva del hecho que este tipo de ingresos tienden a ser inestables o esporádicos y no reflejan la rentabilidad propia del negocio (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

Puede suceder que una concesionaria reporte una utilidad neta aceptable después de haber presentado pérdida operacional. Entonces, si solamente se analizara el margen neto, las conclusiones serían incompletas y erróneas.

$$\text{Margen neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Debido a que este índice utiliza el valor de la utilidad neta, pueden registrarse valores negativos por la misma razón que se explicó en el caso de la rentabilidad neta del activo (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

Rentabilidad Operacional del Patrimonio: La rentabilidad operacional del patrimonio permite identificar la rentabilidad que se ofrece a los socios o accionistas por el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores. Por tanto, para su análisis es importante tomar en cuenta la diferencia que existe entre este indicador y el de rentabilidad financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos en la rentabilidad de los accionistas (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Rentabilidad operacional del patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

Este índice también puede registrar valores negativos, por la misma razón que se explica en el caso del margen operacional (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

Rentabilidad neta del activo (Dupont): Esta razón muestra la capacidad del activo para producir utilidades, independientemente de la forma como haya sido financiado, ya sea con deuda o patrimonio (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Rentabilidad neta del activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

En algunos casos este indicador puede ser negativo debido a que, para obtener las utilidades netas, las utilidades del ejercicio financiero se ven afectadas por la conciliación tributaria, en la cual, si existe un monto muy alto de gastos no deducibles, el impuesto a la renta tendrá un valor mayor

el mismo que, al sumarse con la participación de trabajadores puede ser incluso superior a la utilidad del ejercicio (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

En cuanto a los indicadores o ratios de Solvencia, se tienen: el Endeudamiento del Activo, Endeudamiento Patrimonial, Endeudamiento del Activo Fijo, Apalancamiento y el Apalancamiento Financiero.

Indicadores de Solvencia: Tienen como finalidad medir en qué grado y de qué forma participan los acreedores dentro del financiamiento de la empresa. Se trata de establecer también el riesgo que corren tales acreedores y los dueños de la compañía y la conveniencia o inconveniencia del endeudamiento (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017) .

Endeudamiento del Activo: Este índice establece el nivel de autonomía financiera. Cuando el índice es elevado indica que la empresa depende mucho de sus acreedores y que dispone de una limitada capacidad de endeudamiento, o lo que es lo mismo, se está descapitalizando y funciona con una estructura financiera más arriesgada. Por el contrario, un índice bajo representa un elevado grado de independencia de la empresa frente a sus acreedores (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Endeudamiento del Activo} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

Endeudamiento Patrimonial: Este indicador mide el grado de compromiso del patrimonio para con los acreedores de la empresa. No debe entenderse como que los pasivos se puedan pagar con patrimonio, puesto que, en el fondo, ambos constituyen un compromiso para la empresa (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Endeudamiento Patrimonial} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

Endeudamiento del Activo Fijo: El coeficiente resultante de esta relación indica la cantidad de unidades monetarias que se tiene de patrimonio por cada unidad invertida en activos fijos. Si el cálculo de este

indicador arroja un cociente igual o mayor a 1, significa que la totalidad del activo fijo se pudo haber financiado con el patrimonio de la empresa, sin necesidad de préstamos de terceros (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo Neto Tangible}}$$

Apalancamiento: Se interpreta como el número de unidades monetarias de activos que se han conseguido por cada unidad monetaria de patrimonio. Es decir, determina el grado de apoyo de los recursos internos de la empresa sobre recursos de terceros (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

Apalancamiento Financiero: El apalancamiento financiero indica las ventajas o desventajas del endeudamiento con terceros y como éste contribuye a la rentabilidad del negocio, dada la particular estructura financiera de la empresa. Su análisis es fundamental para comprender los efectos de los gastos financieros en las utilidades. De hecho, a medida que las tasas de interés de la deuda son más elevadas, es más difícil que las empresas puedan apalancarse financieramente (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Apalancamiento financiero} = \frac{\frac{\text{Utilidad antes de impuestos}}{\text{Patrimonio}}}{\frac{\text{Utilidad antes de impuestos e Intereses}}{\text{Activo Total}}}$$

Del mismo modo, los indicadores o ratios de Liquidez y Gestión o Actividad, de las empresas son los siguientes: Liquidez Corriente y Prueba Ácida; mientras que las ratios de Gestión, son: Rotación de Cartera, Rotación de Activo Fijo, Rotación de Ventas y Período Medio de Pago.

Indicadores de Liquidez: Estas ratios 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 (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

Liquidez Corriente: Este índice relaciona los activos corrientes frente a los pasivos de la misma naturaleza. Cuanto más alto sea el coeficiente, la empresa tendrá mayores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

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

Prueba Ácida: Se conoce también con el nombre de prueba del ácido o liquidez seca. 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 (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

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

Indicadores de Gestión: Estos indicadores 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 (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

Rotación de Cartera: Muestra el número de veces que las cuentas por cobrar giran, en promedio, en un periodo determinado de tiempo,

generalmente un año (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Rotación de cartera} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$$

Rotación del Activo Fijo: Fijo Indica la cantidad de unidades monetarias vendidas por cada unidad monetaria invertida en activos inmovilizados. Señala también una eventual insuficiencia en ventas; por ello, las ventas deben estar en proporción de lo invertido en la planta y en el equipo. De lo contrario, las utilidades se reducirán pues se verían afectadas por la depreciación de un equipo excedente o demasiado caro; los intereses de préstamos contraídos y los gastos de mantenimiento (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Rotación del activo fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo Neto Tangible}}$$

Rotación de Ventas: La eficiencia en la utilización del activo total se mide a través de esta relación que indica también el número de veces que, en un determinado nivel de ventas, se utilizan los activos (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

$$\text{Rotación de ventas} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

Período Medio de Pago: Indica el número de días que la empresa tarda en cubrir sus obligaciones de inventarios. El coeficiente adquiere mayor significado cuando se lo compara con los índices de liquidez y el período medio de cobranza (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017) habilidad neta del activ.

$$\text{Periodo medio de pago} = \frac{\text{Cuentas y Documentos por Pagar} \times 365}{\text{Inventarios}}$$

1.5.2 Marco Conceptual

1.5.2.1 Comercio internacional. Según (Valverde, 2018):

“Es parte del desarrollo de un conjunto de actividades comerciales y financieras para las transacciones que impliquen el intercambio de bienes

y servicios entre dos o más países que mantienen relaciones comerciales” (Alvarado & Noroña, 2020, pág. 12). Además de ser una actividad enfocada en el trabajo mutuo y diversificación de mercados ante la dependencia de bienes que no pueden ser producidos por la falta de innovación tecnológica, mano de obra o recursos (p. 13).

1.5.2.2 Sector automotriz. “Es la composición de empresas que se dedican al proceso de fabricación, importación y comercialización de autos o sus partes con fines de cubrir una demanda en el mercado interno. Además, se centra en la producción destinada para la exportación” (Morán, 2019).

1.5.2.3 Vehículos híbridos. Tal como se afirma en (Vélez, 2020) y (Amador, 2017), “Es un bien que utiliza un sistema combinado de motor, uno de combustión interna y otro o varios motores eléctricos”.

1.5.2.4 Industrialización por sustitución de importación.

Es parte de un modelo económico enfocado en el fortalecimiento del aparato productivo de un país para que tenga influencia en el crecimiento económico a partir del reemplazo de las importaciones y optando por la innovación en la industria nacional para que así se tengan mejores resultados en la balanza comercial de bienes (Torres, 2018) (Alvarado & Noroña, 2020).

1.5.2.5 Importación.

Es el procedimiento de aduana entendido como el ingreso de mercadería de otros países, cumpliendo con especificaciones determinadas por la autoridad aduanera del país de destino para transitar por una fase de desaduanización que permite la nacionalización y posterior distribución para el consumo interno u otro propósito que se oferte (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020) (Arias, 2019).

1.5.2.6 Tributos al comercio exterior. “Son valores que deben cancelarse en la importación de un bien de acuerdo con las regulaciones y normativas aduaneras del país de destino que se establecen a través de tasas como por ejemplo Ad-Valorem, FODINFA, ICE, IVA, entre otros” (Alvarado & Noroña, 2020).

1.5.2.7 Competitividad. “Capacidad que tiene una persona, empresa o país para obtener rentabilidad en el mercado, estableciendo medidas que favorecen y fortalecen la calidad de un producto frente a los competidores” (Alvarado & Noroña, 2020) (Amador, 2017) (Morán, 2019).

1.5.2.8 Estándares de calidad. “Son medidas que permiten establecer el grado de confianza hacia una acción, actividad o servicio estableciendo parámetros para evaluar su calidad” (Amador, 2017) (Morán, 2019).

1.5.2.9 Estados financieros. “Son documentos contables que permiten demostrar la situación económica de una empresa o institución durante un periodo de tiempo” (SUPERCIAS, 2021) (Amador, 2017).

1.5.3 Marco Legal

La fundamentación legal que soporta la presente investigación durante el periodo 2015 – 2019, se apoya en la siguiente normativa: La Constitución Política de la República del Ecuador; la Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador; la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno; la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado; la Ley Orgánica de Aduanas; y las Resoluciones del Comité de Exterior Ecuatoriano – COMEX (Amador, 2017).

1.5.3.1 La Constitución Política de la República del Ecuador

La Carta Magna del Ecuador, en el Art. 256 describe que el régimen tributario se regulará por:

Los principios básicos de igualdad, proporcionalidad y generalidad. Los tributos, además de ser medios para la obtención de recursos presupuestarios, servirán como instrumento de política económica general. Las leyes tributarias estimularán la inversión, la reinversión, el ahorro y su empleo para el desarrollo nacional. Procurarán una justa distribución de las rentas y de la riqueza entre todos los habitantes del país (Amador, 2017).

Sobre la extinción de la obligación tributaria en el Art. 257, se afirma que:

Sólo por acto legislativo de órgano competente se podrán establecer, modificar o extinguir tributos. No se dictarán leyes tributarias con efecto retroactivo en perjuicio de los contribuyentes. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley. El presidente de la República podrá fijar o modificar las tarifas arancelarias de aduana (Amador, 2017, pág. 54).

En cumplimiento con la carta magna, las empresas del sector automotriz deben cumplir con los aspectos tributarios que la constitución dispone, de la misma forma con las tasas o contribuciones especiales, entre ellas, la sobretasa arancelaria del 45% denominada Salvaguardias hacia la importación de vehículos que aplicó el Gobierno Central como estrategia para compensar la balanza de pagos y proteger la industria nacional, aprovechando la devaluación de la moneda de países hermanos de la región (Amador, 2017, pág. 61).

1.5.3.2 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador

El Art. 155 de la presente ley, afirma sobre la creación del Impuesto a la Salida de Divisas - ISD:

“Se crea el ISD sobre la actividad comercial en el exterior con o sin la intervención de las instituciones que integren el sistema financiero ecuatoriano” (Amador, 2017); y,

Por su parte, el Art. 162 determina que “la tarifa de este impuesto es del 5%” (Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador, 2021).

Del mismo modo, el Art. 160 sostiene sobre la base imponible del ISD, lo que sigue:

Es el monto del traslado de divisas, acreditación, depósito, cheque, transferencia, giro y en general del cualquier otro mecanismo de extinción de obligaciones cuando estas operaciones se realicen hacia el exterior (Amador, 2017, pág. 12).

1.5.3.4 Ley Orgánica del Régimen Tributario Interno – LORTI

Esta ley contempla la normativa sobre tarifas de impuestos a nivel nacional, en el caso particular de este trabajo se analizan las normas que se determinan para el cálculo del Impuesto al Valor Agregado IVA y del Impuesto a los Consumos Especiales ICE (Guarderas & Erazo, 2014) (García, 2019) :

El Art. 52 de la LORTI establece como objeto del IVA “al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización...”. Mientras que en el Art. 65 se establece que “la tarifa del impuesto al valor agregado es del 12%” (LORTI, 2015) (Guarderas & Erazo, 2014) (Amador, 2017).

Por su parte, en su Art. 76 se expresa sobre la base imponible para el cálculo del ICE:

Se establece a los productos de fabricación nacional o a los bienes importados cuya base será el Precio de Venta al Público PVP, sugerido por el fabricante o importador menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales que mediante Resolución establezca anualmente el director general del Servicio de Rentas Internas (LORTI, 2015) (Amador, 2017).

Precio ex fábrica: De conformidad con (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021):

Es aquel que comprende todos los costos de producción, los gastos de venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado que constituya parte de los costos y gastos totales, más la utilidad marginada de la empresa. Este precio debe constar en las facturas de venta del productor hacia la siguiente cadena de comercialización (Amador, 2017, pág. 34).

Precio ex aduana. “Es aquel que comprende la suma del valor de los bienes en aduana, tasas arancelarias, fondos y tasas extraordinarias recaudadas por la autoridad aduanera, al momento de desaduanizar los productos importados” (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021).

1.5.3.5 Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado

En el Art. 3 se indica que “los vehículos híbridos o eléctricos cuya base imponible sea de hasta USD 35.000 gravarán tarifa 0%. En caso de que excedan gravarán IVA con tarifa del 12%” (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011) (Amador, 2017, pág. 45) .

También en el Art. 12 se determina “el porcentaje que gravarán por concepto de ICE los vehículos híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga” (Amador, 2017, pág. 51) (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011), conforme al detalle de la siguiente tabla 2:

Tabla 2. Tarifario ICE para vehículos híbridos o eléctricos

Detalle	%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD. 35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32%

Fuente: Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021).

1.5.3.6 Ley Orgánica de Aduanas LOA

El Art. 14 de la LOA establece la base imponible para los impuestos arancelarios:

En las importaciones es el valor CIF, determinado según las normas del valor en aduana. La Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE, mediante resolución dictará las normas correspondientes sobre el valor en aduana de las mercancías, en base al Convenio de Adhesión del Ecuador a la Organización Mundial de Comercio (Amador, 2017, pág. 34). Para el cálculo de la base imponible, los valores expresados en moneda extranjera, serán convertidos a dólares de los Estados Unidos de América (Ley Orgánica de Aduanas, 2020).

En el Art. 15 de la LOA describe sobre la generación de la obligación tributaria aduanera indicando que:

Son los vigentes a la fecha de la presentación de la declaración a consumo. Con sujeción a los convenios internacionales y cuando las necesidades del país lo requieran, el presidente de la República, mediante decreto y previo dictamen 42 favorable del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, COMEXI, establecerá, reformará o suprimirá los aranceles, tanto en su nomenclatura como en sus tarifas (Amador, 2017, pág. 35) (Ley Orgánica de Aduanas, 2020).

En el Art. 16 de la LOA se indica que:

Los impuestos aduaneros son exigibles en los siguientes casos: a) En caso de impuestos: 1. En la autoliquidación, desde el día hábil siguiente a la fecha en que se aceptó la declaración. 2. En la rectificación de tributos, a partir del día hábil siguiente al de su notificación; y, b) En el caso de las tasas, desde la fecha en que se prestó efectivamente el servicio (Ley Orgánica de Aduanas, 2020).

1.5.3.7 Resoluciones del Comité de Exterior Ecuatoriano – COMEX

Resolución No. 66 R.O. 725 emitida en junio de 2012.

“De conformidad con el Art. 1 de la Resolución” mencionada del (COMEX, 2020) (Amador, 2017) (Alvarado & Noroña, 2020):

Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para

vehículos clasificados en las subpartidas de acuerdo al Anexo I, en los términos establecidos en la mencionada resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por el valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías (Alvarado & Noroña, 2020, pág. 34) (Amador, 2017, pág. 51).

Resolución No. 011-2015 R.O. 725, vigente a partir del 11 de marzo de 2015.

En correspondencia con el Art. 1 expresada de la Resolución del (COMEX, 2020) (Amador, 2017, pág. 63):

“Se establece una sobretasa arancelaria del 45%, a los vehículos importados de carácter temporal y no discriminatorio. La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes” (Alvarado & Noroña, 2020).

1.5.4 Marco Institucional

Las reformas que se analizan en esta investigación se relacionan directamente por su pertinencia con tres instituciones estatales: el Servicio de Rentas Internas – SRI; el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – SENA; y, el Comité de Comercio Exterior – COMEX (Carrillo, 2019).

1.5.4.1 Servicio de Rentas Internas – SRI. Es la máxima entidad gubernamental encargada de recaudar los tributos en el Ecuador y en correspondencia a los objetivos de esta tesis: el Impuesto a la Salida de Divisas – ISD; el Impuesto al Valor Agregado – IVA; y, el Impuesto a los Consumos Especiales – ICE (Amador, 2017) (Aimacaña, 2017).

1.5.4.2 Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – SENA. Es la entidad estatal responsable de recaudar los tributos externos vinculados al comercio exterior procedente de las importaciones y exportaciones que se ejecutan en el país, entre ellos: los Aranceles; las Salvaguardias; y, el FODINFA (Amador, 2017) (García, 2019, pág. 35) .

1.5.4.3 Comité de Comercio Exterior – COMEX. – Institución del estado encargada de regular, facilitar o prohibir una importación, exportación, circulación y tránsito de mercaderías nacionalizadas. Para el sector automotriz, en el año 2012 se emitieron dos Actas de Resolución que impactaron en forma directa, esto es el Acta No. 65, y la No. 66; y en el año 2015, de igual manera se emitió el Acta No. 725 (Amador, 2017, pág. 28).

CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO

El marco metodológico de la presente investigación, se basó en diseñar las técnicas y métodos, en cada etapa del proceso investigativo, así como los procedimientos del método científico utilizados para la recolección de datos, levantamiento de información, expresándola de manera explícita, comprensiva y concisa, para su posterior análisis.

2.1. Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación

Este trabajo tuvo efecto a partir de un diseño de investigación descriptiva, explicativa – correlacional que se configuró desde varias fuentes de información relacionadas con la actividad de importación de autos chinos y su participación en el mercado de la ciudad de Guayaquil durante el periodo 2015 – 2019. Para este propósito se revisaron diferentes recursos documentales entre los que se destacan: Informes del Banco Central del Ecuador, la página de la Superintendencia de Compañías, los boletines anuales y la base de datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE, revistas científicas y profesionales vinculadas a la industria y al sector automotriz, artículos académicos, actas de resoluciones tributarias, marcos normativos, entre otros (Alvarado & Noroña, 2020).

En cuanto al alcance, tal como se siguió en (Alvarado & Noroña, 2020) la investigación se inició en función de un estudio documental que permitió comprender el patrón de comportamiento del sector automotriz tomando como Caso de Estudio la importación de autos chinos, su participación en el mercado automotor de Guayaquil y los estados e indicadores financieros de la concesionaria GALARMOBIL S.A durante el intervalo de tiempo definido para el estudio. En este proceso, se continuó con el análisis de los antecedentes, el estado del arte del proceso de importación de vehículos, de la gestión de impuestos y la tendencia de ventas de automóviles en el país de diferentes marcas chinas, con una variada escala de precios, características técnicas, accesorios tecnológicos, entre otros. Esto a partir de las premisas teóricas, postulados científico – técnicos, recopilación de fuentes primarias utilizadas para alcanzar los objetivos propuestos en el presente trabajo de investigación.

Por su parte, el enfoque que se desarrolló en el presente estudio fue cuali –

cuantitativo, tal como se orienta en Alvarado & Noroña (2020), se revisaron varios documentos financieros institucionales, así como las fuentes secundarias de información afín; entre ellas portales web, informes estadísticos, reportes financieros, cuadro de las ratios y registros de las últimas campañas de ventas referente a la participación de los autos chinos en el mercado automotor de Guayaquil, durante el periodo en cuestión. Adicional a esto, se consideró como técnicas de investigación a la observación directa, la encuesta aplicada a una muestra de contribuyentes con vehículos matriculados en el año 2019, una entrevista a profundidad dirigida a los asesores comerciales, jefes de ventas y propietarios de una concesionaria de la ciudad cuya principal oferta es la de vehículos de marca china, a fin de entender el nivel de afectación de sus índices financieros debido a las reformas tributarias del sector de importación automotriz.

2.2. Métodos de investigación

Para alcanzar los objetivos de la investigación, en el presente trabajo, se aplicaron métodos teóricos y empíricos. En correspondencia a los primeros se desarrollaron el analítico-sintético, el inductivo-deductivo y el histórico lógico. El Analítico-sintético sirvió a la autora, para descomponer el problema de investigación en categorías individuales y profundizar el estudio de las reformas tributarias en las empresas automotrices, en particular de las concesionarias que venden autos chinos, mediante el método inductivo-deductivo con enfoque cualitativo, se desarrolló un estudio exhaustivo de los procesos de importación de autos chinos, la participación de estas marcas en la ciudad de Guayaquil de forma que se determinen conclusiones particulares, en función de reformas, resoluciones, evidencia estadística, indicadores técnicos, económicos, entre otros (Alvarado & Noroña, 2020).

También se aplicó el método histórico-lógico en el proceso de análisis situacional del mercado automotriz en la ciudad de Guayaquil, tales como: la evolución histórica del sector automotor en el país, el estado del arte de oferta-demanda y la participación de automóviles chinos, un estudio comparativo de los precios de diferentes marcas de autos que ingresaron al país en el intervalo de evaluación, así como, la incidencia general de China en el mercado automotriz a nivel mundial (Alvarado & Noroña, 2020).

En la etapa inicial de la investigación se aplicaron métodos empíricos como la observación directa, que permitió tener una visión panorámica de las causas, los problemas y consecuencias que presentó el sector automotriz debido a las reformas tributarias, de las estrategias que se aplicaron para atenuarlas y la percepción con un criterio selectivo del objeto de estudio. El Análisis Documental, fue factible mediante la revisión de literatura especializada acerca de las reformas tributarias en el sector automotriz y su influencia financiera en las empresas concesionarias e importadoras de autos chinos.

Consecuentemente, se diseñó un cuestionario con 10 preguntas para ejecutar una encuesta especializada acerca del estado de opinión sobre el régimen tributario que impactó al sector importador de vehículos, la cantidad de tributos que se gravaron y la influencia de este sector comercial en la economía del país. Al mismo tiempo, a partir de esta fuente primaria de datos, fue posible utilizar entre los métodos matemáticos el Análisis Descriptivo Estadístico, para determinar la frecuencia relativa porcentual de las repuestas de cada reactivo.

Del mismo modo, las entrevistas realizadas al gerente general de GALARMÓBIL S.A. y a la especialista de una empresa importadora genérica, en el desarrollo de la investigación permitieron conocer sobre los aspectos esenciales vinculados al problema de investigación (Amador, 2017). Como resultado de esta técnica se obtuvieron argumentaciones gerenciales y técnicas, se identificaron ventajas y desventajas, además de la información sobre las implicaciones de las medidas tributarias que el sector automotor debió afrontar, como consecuencia de la recesión económica en el año 2015 y su prospectiva al año 2019.

2.3. Unidad de análisis, población y muestra

La unidad de análisis del presente trabajo se centra en el proceso de importación y la correspondiente comercialización de vehículos chinos en la ciudad de Guayaquil, durante el periodo 2015 – 2019; en tal virtud, según la (AEADE, 2019) en este lapso se importaron en el país 108,010 autos de origen chino, manteniendo el nivel de promedio de ventas en el 2020 de 20.871 unidades, según el anuario de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2020), evidenciándose, además una participación del 63,6% específicamente en

la ciudad de Guayaquil, de acuerdo con los reportes del (COMEX, 2020).

Para el cálculo de la población de acuerdo con los datos de los boletines de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador entre los años 2015 y 2019, mediante la tabla 3 que sigue se presentan los datos referenciales del número de vehículos de interés.

Tabla 3. Cálculo de la población objetivo de la investigación

Detalle según AEADE	Cantidad de unidades	Participación GYE	Población
Vehículos importados de origen chino (2015 – 2019) en Ecuador	108,010	63,6%	68,694 autos

Fuente: (AEADE, 2019)
Elaboración propia

En concordancia con (Amador, 2017), en el caso del cálculo del tamaño de la muestra se tomó como base los 69,694 vehículos importados y vendidos en la ciudad de Guayaquil, de acuerdo al periodo de estudio y al cálculo realizado en el punto anterior. Además, se tomaron en consideración los siguientes parámetros: el Tamaño de la población (N), como Z_{α} de la distribución normalizada y el Nivel de confianza α , (P) de la Probabilidad de éxito y la Probabilidad de fracaso (Q), así como el Error máximo admisible (E), con los siguientes valores en la tabla 4, respecto del modelo:

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 NPQ}{Z_{\alpha}^2 PQ + (N-1)E^2}$$

Tabla 4. Cálculo del Tamaño de la muestra

Parámetros del Modelo	Valores
Tamaño de la Población (N)	68,694
Nivel de Confianza 95% (Z_{α})	1.96
Probabilidad de éxito (P)	0.5
Probabilidad de fracaso (Q)	0.5
Error máximo admisible (E)	4

Fuente: Elaboración propia

Obteniéndose una muestra de 596 propietarios de vehículos chinos importados en el periodo de investigación.

2.4. Variables de la investigación, operacionalización

Las variables en la investigación, representan un concepto de vital importancia

dentro de un proyecto científico. En el caso del presente estudio, son las reformas tributarias que afectaron al sector automotriz (2015 – 2019), en calidad de variable independiente; y la situación económica financiera de las empresas concesionarias de vehículos chinos, como variable dependiente que permitió evaluar el nivel de incidencia de las mencionadas reformas en el sector. En la tabla 5, se muestran las categorías, dimensiones e indicadores de operacionalización de las variables del trabajo de investigación.

Tabla 5. Operacionalización de las Variables de investigación

Variables		Conceptualización	Categorías	Indicadores	Instrumentos	Fuentes
Independiente	Reformas Tributarias	Cambios en la legislación tributaria en el sector automotriz (2015 – 2019)	Aplicación de las Reformas Tributarias Conciliación contable tributaria	Indicadores de gestión tributaria Participación del sector de automotriz en el PIB nacional Índice de Inflación	Reportes de rentas Internas Gráficos de Tendencia de Elementos fundamentales del Sector (AEADE) Encuestas	Leyes Tributarias (2015 – 2019) Base de datos de la SUPERCIAS Base de datos del Banco Central del Ecuador Base de datos SRI
Dependiente	Estados Financieros	Situación económica financiera promedio de la muestra de empresas importadoras de vehículos chinos, periodo (2015 – 2018). Caso de Estudio: GALARMÓBIL S.A. en Guayaquil	Aspectos generales y particulares de los Estados Financieros, Balance General de Resultados e índices financieros	Políticas contables Normativa Fiscal Estado de Resultado y Balance General Ratios financieras	Reportes económicos financieros Guía de Observación Entrevista	Base de Datos de Concesionaria GALARMÓBIL S.A. Estados de Situación financiera Resultados integrales Tendencias y proyecciones

Fuente: Elaboración propia

2.5. Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información

Las técnicas de investigación son procedimientos metodológicos y sistemáticos cuya finalidad es operacionalizar los métodos de investigación y fundamentalmente compilar información de manera inmediata. El presente estudio utiliza la técnica de recopilación de información secundaria. Entre las más destacadas fuentes se tienen los registros de la Superintendencia de Compañías, los reportes del Banco Central, los informes del Servicio de Rentas Internas (SRI), los documentos de trabajos de investigación afines al tema, que constituyen el Estado del Arte de la problemática, así como los artículos

científicos publicados desde el 2015 en revistas científicas arbitradas, y las estadísticas en portales web especializados.

Como fuentes internas, de relevancia para la investigación documental fueron las bases de datos vinculadas a los procesos de gestión contable, administrativa de la empresa GALARMÓBIL S.A. de Guayaquil. Información que estuvo disponible a través de la "Carta de Autorización" suscrita por el gerente general de la concesionaria, previo al inicio de la investigación.

En relación a las publicaciones de las carteras de estado pertinentes, se estudiaron los reportes de información financiera y tributaria del sector automotriz de la (AEADE, 2019), así como los informes económicos de (CINAE, 2019) para el periodo de interés (2015 – 2019).

También, a modo referencial, ciertas reflexiones se guiaron a partir de la información de revistas especializadas del mercado automotriz, así como la implicación histórica proveniente de portales web oficiales, vinculados al sector de la importación de vehículos en el país, provincia y ciudad de Guayaquil.

A partir de los registros validados mediante el (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021) la encuesta fue aplicada a 256 de los 596 propietarios de vehículos chinos de la muestra seleccionada en la ciudad de Guayaquil. Este instrumento de recolección de datos primarios fue desarrollado digitalmente, con la herramienta de *Google Forms*, el mismo que constó de 10 preguntas con respuestas de alternativas múltiple.

Y para profundizar, en aspectos relacionados a la situación económica financiera del sector se aplicó una entrevista dirigida al gerente general, propietario de la concesionaria GALARMÓBIL S.A. y a una especialista en Comercio Exterior de una importadora "XYZ" de Guayaquil (cuyo propietario solicitó no revelar su identidad corporativa). El análisis de las respuestas permitió comprender el comportamiento del proceso de comercialización e importaciones de autos chinos desde el año 2015 al año 2019.

2.6. Tratamiento de la información

A partir de las fuentes de información secundaria de trabajos de investigación semejantes y afines; principalmente de los informes oficiales de gestión y control, así como de las fuentes primarias provenientes de la observación directa y los instrumentos aplicados por la autora en la encuesta y entrevistas; se sistematizaron los resultados más significativos del sector automotor segmento concesionarias e importadoras de autos, los mismos que a través de gráficos estadísticos descriptivos, permiten establecer un escenario de discusión y análisis, para luego arribar a conclusiones parciales asociadas a las tendencias o patrones de afectación tributaria, financiera y económica de estas empresas.

CAPÍTULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Análisis de la situación actual

En concordancia con la revisión documental efectuada por la autora a partir de los reportes de la (AEADE, 2019), se concluye que desde el año 2012 se inició la aplicación de medidas tributaria que limitaron la importación de vehículos nuevos y autopartes en el país, argumentando la necesidad de protección e incremento del consumo del producto nacional; en este sentido el Ministerio del Ambiente tuvo su participación complementaria indicando que esta restricción también favorecería en la salud de los ecuatorianos al disminuirse en un 110% la emisión de gases tóxicos (Alvarado & Noroña, 2020).

En el mes de diciembre del año 2014 mediante la Resolución COMEX No. 49 se prorroga la limitación de cupos para la importación de vehículos, dejando sin sustento a las Resoluciones No. 65 y No. 66 dirigidas al control del congestionamiento vehicular, y que incidían directamente con las ventas, agravándose colateralmente la economía nacional, con aspectos como la reducción del precio del petróleo. Según (Alvarado & Noroña, 2020), esta reforma consistió en dar apertura a las importaciones de vehículos sin ninguna restricción hasta el 31 de diciembre del 2015. Mientras que para el año 2016 se suscribió la Resolución No. 50 que nuevamente determina un cupo global de importaciones de vehículos y autopartes vigente hasta el 31 de diciembre del mismo año. En este año, el cupo fue de USD 359.138.973,45 que representó un máximo FOB de 58.867 unidades importadas.

Por otro lado, según (AEADE, 2019) y (Alvarado & Noroña, 2020) en Ecuador se registraron 3 ensambladoras de automóviles: CIAUTO, AYMESA y GENERAL MOTORS Ecuador. Estas empresas ensamblaron 7 marcas de vehículos y su comportamiento de producción hasta el 2018, según los reportes y boletines anuales fue el siguiente: “en la línea de CHEVROLET con el AVEO FAMILY se registraron 3.272 unidades, en D-MAX 4.783, Grand Vitara 1.537 y nuevo modelo SAIL 3.494 unidades ensambladas. En lo que respecta a la marca KIA se registró el SPORTAGE con 3.355 unidades, SPORTAGE ACTIVE con 11 unidades y CERATO 2 unidades” según cifras de (El Universo, 2019) y (Alvarado & Noroña, 2020) .

Otras de las marcas también ensambladas en Ecuador fueron: “la GREAT WALL con la línea HAVAL que registró una producción de 49 unidades, M4 con 1.326 y WINGLE con 1.296. Seguido está HYUNDAI con la Gran I10 con 362 unidades; por su parte, la marca JAC con el S3 con 351 unidades, VOLKSWAGEN con la marca AMAROK con 302 unidades y ZOTYE con la marca T600 con un total de 127 unidades ensambladas” (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020).

En relación a las cifras reportadas en (Datosmacro, 2018) (Alvarado & Noroña, 2020) los autos chinos ganaron popularidad en el mercado internacional debido a su rendimiento automotriz que permitió generar un mayor ahorro de combustible por cada Km/h. Además, de que su carrocería contaba con el desarrollo tecnológico en aspectos de diseño, seguridad y funcionalidad, generando interés hacia la demanda, para usos familiar o por trabajo.

No obstante, “los autos chinos y su producción tuvieron un decrecimiento en el 2018 que fue del 11,41% con un promedio a la baja de 3.309.876 autos menos, en comparación con el 2017 que llegó a ser, un total de 25.705.558 millones de unidades producidas” (Alvarado & Noroña, 2020). Cabe señalar, “que de este total sólo el 7,76% se destinaron para uso comercial, mientras que el resto fue para pasajeros” (Alvarado & Noroña, 2020). Pero a pesar de este escenario negativo, la industria automotriz china logró triplicar su productividad respecto al 2008 donde solamente se registró una producción de 9.299.180 unidades (Datosmacro, 2018).

Dado que desde el año 2017, de acuerdo con (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020) se dio por finalizada la renovación de la Resolución No. 50-2015 sobre los cupos para la importación de vehículos por parte del Comité de Comercio Exterior (COMEX), el comportamiento de importaciones y ventas a partir de este año fue diferente. En (Orellana, 2016) se sostiene que esta medida limitante se enfocó en establecer un techo máximo de USD 655 millones de dólares, y que se distribuyó aproximadamente en USD 280 millones para un total de 23.285 vehículos completamente armados, en USD 359 millones para 58.800 unidades destinadas a ensamblar (CKD) y 15,8 millones para 2.403 unidades de chasis (Alvarado & Noroña, 2020).

Con la eliminación de las restricciones en función con los cupos, para la importación de autos chinos en Ecuador, de acuerdo con (AEADE, 2019) (Alvarado & Noroña, 2020) las marcas que ingresaron y tuvieron más acogida en el periodo 2015 – 2019 fueron: DOMY, BAIC, GREAT WALL, FAW, JAC, SHINERAY, DONGFENG, BEIBEN, LANDWIND, HANTENG, LIFAN, BRILLIANCE, ENRANGER, HUANGHAI, QMC, BYD, CAMC, FODAY, VENTURA, Y CHERY.

En tal virtud, se evidenció un crecimiento de las ventas de autos en Ecuador, que hasta el primer trimestre del año 2019 se ubicaba en un total de 100.628 autos donde el 17,7% fueron importados desde China en contraste a la participación en el mercado del año 2016, antes de la influencia de las medidas restrictivas que fue solo del 5,9%. Esta evidencia se ilustra en la tabla 6, como una creciente demanda de autos chinos que se acercó al margen del 21,3 % respecto de las marcas producidas en Ecuador, según cifras en (CINAE, 2019) (Alvarado & Noroña, 2020).

Tabla 6. Participación % de los autos chinos en Guayaquil

Marca	% de participación
Chevrolet Captiva	11,00
Chery Tiggo	10,00
Camioneta JAC	8,00
Great Wall (Haval)	7,00
Soueast DX3	6,00
Cavalier	5,00
Great Wall Voleex	4,00
Changan CS15/55/75	4,00
Foton Gratour/Tunland	4,00
JAC S2/3/4	3,00

Fuente: (AEADE, 2019)

Con la Resolución COMEX No.16 del año 2019, que sustituyó a la Resolución del año 2017 y que estuvo enfocada a los aranceles para autos que tengan un techo máximo de USD 40.000 precio (en inglés FOB, *Free On Board*); se eliminó esta cota superior y se admitieron vehículos eléctricos importados y en modalidad CKD para que accedan libre de barreras arancelarias al mercado ecuatoriano. Esto con el propósito de fomentar la venta de unidades eléctricas y atenuar el impacto ambiental desfavorable, a través de la eliminación de gases

tóxicos, lo que fue aprovechado por China para el ingreso de marcas como JAC, según se manifiesta en (El Universo, 2019) (Alvarado & Noroña, 2020).

Cronológicamente, el análisis longitudinal respecto a uno de los factores que han provocado el incremento de las importaciones se debe a “las preferencias arancelarias de los acuerdos comerciales entre Ecuador con la Unión Europea. Lo que en el 2015 reflejó un total de ingresos FOB por 18.108.759.873 millones de dólares, pero la importación superó un total de 20.963.675.866 millones” (Alvarado & Noroña, 2020). Pero, para el 2016 el escenario muestra un decrecimiento conforme a la situación económica del Ecuador que afrontó parámetros macroeconómicos poco favorables.

Mientras tanto, en el año 2018 ya con la vigencia de nuevos convenios comerciales, el nivel de exportaciones logró un total de ingresos FOB por USD 21.513.742.024; no obstante, las importaciones fueron de USD 22.652.152 en la balanza comercial. En consecuencia, se han provocado dos panoramas para la industria automotriz, “el primero ante el aumento de los autos importados que incidió en una mejor dinámica de las ventas, pero a su vez, generó un decrecimiento de la participación de la industria nacional” (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020). Por su parte, en el año 2017 la participación de las importaciones de autos fue de un 65,1%, mientras que en el año 2018 este porcentaje se incrementó en un 71% siendo un aumento del 5,9% con respecto al año anterior. Para los autos ensamblados en el país en el 2017 se ubicó en un 34,9% decreciendo en el 2018 con un margen del 29% (Jiménez, 2018) (Alvarado & Noroña, 2020).

A pesar de transitar por una etapa de estabilización para el sector automotor, la producción nacional, empieza a decrecer, debido al incremento de la oferta de marcas chinas y europeas que ingresaron al mercado con bajos precios en relación a la oferta nacional (Alvarado & Noroña, 2020). Según los datos presentados en la tabla 7 referente a las unidades importadas del año 2015 al 2018, “solamente en el año 2017 el total de unidades vendidas fue de 105.077 frente a 7.809 importadas, lo que evidencia una recuperación con respecto al año 2016 que fue de solo 63.555 unidades vendidas” (Alvarado & Noroña, 2020). No obstante, este crecimiento no llega a superar al 2011 donde se registró un

total de 141.154 unidades a nivel nacional; cifras referenciales del mayor nivel de ventas de los últimos 20 años.

Tabla 7. Evolución de importaciones de vehículos 2015 - 2018

Años	Unidades importadas
2015	2.340
2016	939
2017	7.809
2018	7.050

Fuente: (INEC, 2019)

3.2. Análisis Comparativo, evolución, tendencias y perspectivas

Conforme al Boletín de Estadísticas Anuales de la (AEADE, 2019) y lo que se sostiene en (Alvarado & Noroña, 2020) cuyo extracto pertinente se ilustra en la tabla 8, la participación porcentual de ventas de vehículos livianos demuestra que Pichincha y Guayas lideran en su participación con el 66% del volumen de ventas a nivel nacional, específicamente con el 37% y el 29%, respectivamente en las dos primeras provincias. En cuanto a los vehículos comerciales, se mantiene la tendencia de las provincias demográficamente más grandes, con el 62% de las ventas que resultaron en Pichincha, y Guayas, seguido de Tungurahua con el 11%, Azuay con el 7%, Manabí con el 4%, El Oro el 4% y el resto de las provincias con el 12%.

Tabla 8. Participación en Ventas (por provincias)

Provincias	Venta de vehículos livianos Participación %	Venta de vehículos comerciales Participación %
Pichincha	37	32
Guayas	29	30
Tungurahua	7	11
Azuay	6	7
Manabí	4	4
El Oro	3	4
Otras provincias	14	12

Fuente: (AEADE, 2019)

Análogamente, de acuerdo con la tabla 9 basado en (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020) se demuestra el aporte tributario del sector automotor del Ecuador tomando en cuenta a las empresas de ensamblajes de automotores e

importadoras que en el 2015 tributaron un total de USD 1.111 millones. Para el año 2016 se presencié una caída en las recaudaciones que fue de USD 895 millones asociado con la contracción económica de la industria ante las medidas tributarias y arancelarias como fue el cupo a las importaciones (Alvarado & Noroña, 2020).

Tabla 9. Evolución de la recaudación tributaria Periodo 2015 - 2018

Año	Monto recaudado en Millones USD
2015	1.111
2016	895
2017	1.221
2018	1.633

Fuente: (Servicio de Rentas Internas SRI, 2021) (Alvarado & Noroña, 2020)

En el año 2017 se registró “una recaudación de USD 1.221 millones de dólares y para el año 2018 se incrementó en USD 1.633 millones” (Alvarado & Noroña, 2020). El último año del periodo de estudio muestra el mayor incremento de tributos recaudados por el sector automotor, donde es posible relacionar con el incremento de las importaciones de autos chinos y europeos (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020).

El tributo al comercio exterior AD-VALOREM generó USD 467 millones, mientras que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) de 364 millones, el ICE con USD 287 millones. Por concepto de impuestos a los vehículos motorizados el total recaudado por concepto de tributos fue de USD 215 millones, mientras que el Impuesto a la Contaminación Ambiental generó USD 119 millones (Alvarado & Noroña, 2020). En lo que respecta al Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) “el aporte tributario fue de USD 86 millones, el Impuesto a la Renta con USD 85 millones y FODINFA con USD 9 millones” (Alvarado & Noroña, 2020).

Con la suspensión de las restricciones y las salvaguardias arancelarias, la composición del mercado automotor en Ecuador demostró cambios en función al origen de los autos que ingresan al país. En este caso la oferta de vehículos automotores chinos, colombianos, europeos y mexicanos fueron los de mayor participación en las ventas en el 2019 (Alvarado & Noroña, 2020). Por consiguiente, con una mayor apertura sector comercial, en Ecuador el ingreso

de nuevas marcas fue parte de la demanda de los guayaquileños que buscaban autos con nueva tecnología y mejores estándares de seguridad (Alvarado & Noroña, 2020). Con respecto con la minimización de precios a partir de las restricciones de la importación de vehículos en la tabla 10, se muestra “el promedio de reducción de los precios conforme con el segmento” (Alvarado & Noroña, 2020). Los automóviles mostraron una reducción de -8% en el 2019 comparado con el 2015, mientras que las SUV del -9%, las camionetas de -6% y los VAN de -17%. En general, el promedio de reducción entre 2019/2015 presenta un margen del 8% (Arias & Chávez, 2019).

Tabla 10. Reducción de precios por segmento

Segmento	Variación 2019/2015
Automóvil	-8%
SUV	-9%
Camioneta	-6%
VAN	-17%
Promedio ponderado	-8%

Fuente: (SENAE, 2019)

Uno de los aspectos exigidos por el consumidor en la toma de decisión de la compra, siempre será el precio del vehículo porque a partir de este parámetro dependerá proyectar su presupuesto y determinar su capacidad de pago.

En la tabla 11 se evidencia el promedio de estos precios por su segmento por ejemplo en el caso de los vehículos en el año 2015 estaba “en un promedio de USD 23.540 dólares, mientras que en el 2016 se ubicó en 23.421 dólares, en el año 2017 de 23.746 dólares y en el año 2018 un descenso en USD 22.208 dólares” (Alvarado & Noroña, 2020). En el caso del segmento SUV en “el año 2015 el precio promedio se estimaba en USD 43.719 dólares, mientras que en el año 2016 fue de 45.543 dólares, para el año 2017 el precio se ubicó en un promedio de USD 43.167 dólares para que finalmente en el año 2018 esté por los USD 40.031 dólares” (Alvarado & Noroña, 2020). En cambio, las camionetas registraron un precio promedio de USD 35.207 dólares, mientras que en el año 2016 se modificó en USD 37.805 dólares. En el año 2017 su valor se ubicó en un promedio de USD 39.379 dólares y en el año 2018 de USD 38.649 dólares (Alvarado & Noroña, 2020).

También, en (Alvarado & Noroña, 2020) se afirma que, en relación con los camiones, el precio promedio fue de USD 55.331 dólares, mientras que en el 2016 el valor fue de USD 56.167 dólares, para el 2017 fue de USD 56.112 dólares, por el contrario, para el 2018 fue de USD 60.099 dólares. Para el caso de los VAN, el precio promedio de la venta de este segmento de vehículos fue de USD 28.849 dólares, mientras que en el 2016 fue de USD 33.563 dólares, en el 2017 este valor fue de USD 32.724 dólares y en el 2018 fue de USD 28.569 dólares. Finalmente, los buses registraron un precio promedio de USD 72.976 dólares, mientras que en el 2016 fue de USD 82.061 dólares, en el 2017 de USD 80.609 dólares y en el 2018 de USD 78.731 dólares (Alvarado & Noroña, 2020).

Tabla 11. Precio promedio de Ventas de vehículos por Segmento, periodo 2015 – 2019

Año	2015	2016	2017	2018	2019
Automóvil	23.540	23.421	23.476	22.208	21.985
SUV	43.719	45.543	43.167	40.031	38.956
Camioneta	35.207	37.805	39.379	38.649	37.889
VAN	28.849	33.563	32.724	28.569	28.002

Fuente: (SENAE, 2019)

Por ejemplo, en (Arias & Chávez, 2019) para lograr dimensionar el efecto de las reformas tributarias en el precio de venta de un vehículo importado, se presenta un ejercicio para el cálculo de los impuestos en la importación de vehículos (CBU) livianos, es decir en el caso de un automóvil, para el año 2019 de acuerdo con un ejemplo descrito en (Amador, 2017):

Precio de Venta al Público = \$ 21,985.00
 Precio sin IVA = \$ 19,629.46
 Precio sin IVA e ICE = \$ 14,706.03

En la tabla 12, se muestran los resultados de los porcentajes obtenidos y el desglose del Valor y Tarifa porcentual:

Tabla 12. Cálculo de impuestos para Vehículo Liviano

DECLARACIÓN ADUANERA ÚNICA	TARIFA %	VALOR (USD)	NOTAS
FOB		\$ 8,000.00	
Seguro		\$ 317.37	
Flete		\$ 1,643.08	
CIF		\$ 9,960.46	a)
Ad valorem	35%	\$ 3,486.16	b)
Fodinfra	0.50%	\$ 49.80	
Salvaguardia	0%	\$ 0.00	
Ex Aduana		\$ 13,496.42	c)
ICE	10%	\$ 1,687.05	d)
IVA	12%	\$ 1,822.02	e)
ISD	5%	\$400.00	f)
Total Impuestos		\$ 7,445.03	

Fuente: Elaboración propia de la autora

A continuación, se amplía en detalle los cálculos parciales FOB, CIF, valor EX ADUANA, ICE, IVA, ISD, Salvaguardias, AD VALOREM y FODINFA según (Alvarado & Noroña, 2020):

- a) “Se deben sumar el valor del *Free On Board* – FOB, seguro y flete para determinar el costo del CIF” en (Amador, 2017):

FOB	=	\$ 8,000.00
Seguro	=	\$ 317.37
Flete	=	\$ 1,643.08
CIF	=	\$ 9,960.46

- b) “El valor del *Cost, Insurance and Freight* en inglés - CIF será la base imponible para el cálculo del impuesto y la sumatoria de los impuestos más el valor de CIF, darán como resultado el valor ex aduana” en(Amador, 2017):

CIF	=	\$ 8,000.00
AD VALOREM	=	\$ 3,486.16
FODINFA	=	\$ 49.80
Salvaguardias	=	\$ 0.00
Ex aduana	=	\$ 13,496.42

- c) “Se incrementa un 25% al monto EX ADUANA como margen presuntivo

y al sumarlo con el valor EX ADUANA, dará como resultado la base imponible para el cálculo del ICE” como se ejemplifica en (Amador, 2017):

Ex aduana	=	\$ 13,496.42
Margen presuntivo	=	\$ 3,374.11
Base imponible ICE	=	\$ 16,870.53
ICE 10%	=	\$ 1,687.05*

*De acuerdo con (Amador, 2017) en relación a la tabla establecida en el art. 82 de la LORTI, por ser un vehículo cuyo precio de venta al público es superior a USD 20,000.00, le corresponde pagar el 10% de ICE.

d) “Para determinar el cálculo del IVA, se deberá sumar: el valor del CIF más los impuestos: AD VALOREM, FODINFA, Salvaguardias e ICE” tal como se especifica en (Amador, 2017):

CIF	=	\$ 9,960.46
AD VALOREM	=	\$ 3,486.16
FODINFA	=	\$ 49.80
Salvaguardias	=	\$ 0.00
ICE 10%	=	\$ 1,687.05
Base Imponible IVA	=	\$ 15,183.47
IVA 12%	=	\$ 1,822.02

e) Así, en (Amador, 2017): “Para determinar el cálculo de ISD, se tomará como base imponible el valor FOB del producto”:

FOB	=	\$ 8,000.00
ISD 5%	=	\$ 400.00

f) “El total de los impuestos calculados en el presente ejemplo, representan el 93% del valor del FOB, como se indica en (Amador, 2017).

Por lo antes expuesto y en concordancia con (Amador, 2017), un vehículo cuyo valor FOB es de \$8,000.00, su valor del precio de venta al público - PVP debe ser \$21,985.00 para obtener una ganancia marginal del 14% y con este monto la empresa deberá afrontar gastos financieros, de ventas y administrativos.

En cambio, para el año 2014 (inicio del periodo de evaluación de este trabajo):

Para importar un camión cuyo valor FOB era de USD 20,000.00 se debió venderlo a un precio de venta al público - PVP de \$58,612.00 para obtener una ganancia marginal del 22.71% por unidad vendida, sin embargo, con la aplicación de las salvaguardias en el año 2015, el mismo camión debió tener un PVP de USD 73,335.00, con un incremento del 25% para obtener una ganancia marginal bruta del 11.45%, reduciendo su utilidad en contraste al año precedente en un 49% (Alvarado & Noroña, 2020).

Por su parte, la aplicación de las salvaguardias posibilitó que el ICE aumentara en un 79% por su base imponible, generándose como consecuencia que el monto EX ADUANA también aumentara ya que el PVP del vehículo había superado los USD. 70.000. A continuación, en la tabla 13, se muestra un escenario comparativo, en el cual se detallan los impuestos a los vehículos importados que han sido mencionados en el presente trabajo y que se han implementado desde el año 2012 hasta el año 2019 (Arias & Chávez, 2019) (Amador, 2017).

Tabla 13. Estudio comparativo de vehículos importados año 2015 y año 2012

Análisis comparativo de importación de vehículos, antes (2012) y después de las reformas tributarias (2015).							
Año 2015				Año 2012			
Detalle	%	Salvaguardias	%	Sin Salvaguardias	%	Sin Reformas Tributarias	%
		Camión		Camión		Camión	
FOB		\$ 20,000.00		\$ 20,000.00		\$ 20,000.00	
Flete y seguro		\$ 1,960.46		\$ 1,960.46		\$ 1,960.46	
 CIF		\$ 21,960.46		\$ 21,960.46		\$ 21,960.46	
Ad Valorem	35%	\$ 7,686.16	35%	\$ 7,686.16	35%	\$ 7,686.16	
Fodinfra	0.50%	\$ 109.80	0.50%	\$ 109.80	0.50%	\$ 109.80	
Salvaguardias	45%	\$ 9,882.21	0%	\$ 0.00	45%	\$ 0.00	
 Ex Aduana		\$ 39,638.63		\$ 29,756.42		\$ 29,756.42	
ICE	35%	\$ 17,341.90	25%	\$ 9,691.14	5.15%	\$ 1,915.57	
ISD	5%	\$ 1,000.00	5%	\$ 1,000.00	2%	\$ 400.00	
IVA	12%	\$ 6,837.66	12%	\$ 4,733.71	12%	\$ 3,800.64	
 Total impuestos		\$ 42,857.73		\$ 23,220.81		\$ 13,912.17	
 PVP		\$ 73,335.00		\$ 58,612.00		\$ 53,100.00	
 PVP sin IVA		\$ 65,477.68	100%	\$ 52,332.14	100%	\$ 47,410.71	100%
 Total costo		\$ 57,980.53	88.55%	\$ 40,447.56	77.29%	\$ 32,071.99	67.65%
 Ganancia bruta		\$ 7,497.15	11.45%	\$ 11,884.58	22.71%	\$ 15,338.72	32.35%
							(9.64%)

Fuente: Elaboración propia de la autora

Antes de la aplicación de las reformas tributarias sobre la importación de vehículos, objeto de estudio en esta investigación; las concesionarias que venden vehículos de transporte pesado importados registraron “una ganancia marginal unitaria del 32.35%, pero con el incremento del ISD del 2% (año 2012) al 5% (año 2015) y las modificaciones de la fórmula de cálculo del ICE cuyo rubro depende del PVP; las empresas debieron incrementar el PVP en un 10.38% para

lograr una ganancia marginal del 22.71%; es decir se experimentó una disminución de un 9.64%” (Alvarado & Noroña, 2020). Adicional a esto, al aplicarse las salvaguardias a este producto en el año 2015, hubo la necesidad de incrementar el PVP en un 25% para obtener un margen de ganancia del 11%, lo que significó una disminución del 50% en comparación al año anterior (Buitrón & Guerra, 2016).

Por otro lado, en relación al costo por concepto de impuestos que se detalla en la tabla 14; según (Amador, 2017) este rubro se incrementó en un 26% con las reformas tributarias (aumento del ISD e ICE) y en un 43% con la aplicación de salvaguardias hacia los vehículos de transporte pesado.

Tabla 14. Precio de Venta al Público, Costos y Utilidad de Vehículos de Transporte pesado

Detalle	Salvaguardias	Sin Salvaguardias	%	Sin Reformas Tributarias	%
PVP	\$ 73,335.00	\$ 58,612.00		\$ 53,100.00	
PVP sin IVA	\$ 65,477.68	\$ 52,332.14	25.12%	\$ 47,410.71	10.38%
Total costo	\$ 57,980.53	\$ 40,447.56	43.35%	\$ 32,071.99	26.11%
Utilidad bruta	\$ 7,497.15	\$ 11,884.58	(11.26%)	\$ 15,338.72	(9.64%)
	11.45%	22.71%		32.35%	

Fuente: Elaboración propia de la autora

Desde de los datos de esta tabla, es posible determinar que “el incremento en los impuestos a los vehículos importados generó un aumento en el precio de venta al público PVP y el costo total”, lo que a su vez provocó una disminución de su utilidad bruta, en el escenario “Con o Sin” Salvaguardias (Alvarado & Noroña, 2020).

3.3. Presentación de resultados y discusión

Luego de lograr los objetivos planteados en este trabajo, mediante la aplicación de los métodos y técnicas de investigación propuestos, se destacan los resultados de las encuestas aplicadas a directivos, especialistas técnicos y financieros, según el cuestionario del Anexo 1, del análisis de las ratios financieras de la concesionaria GALARMÓBIL S.A. y la empresa importadora “XYZ” (la cual no autorizó el consentimiento de divulgación del nombre comercial, pero sí el uso de sus datos); y las reflexiones desarrolladas en las entrevistas del Anexo 2 y Anexo 3, respectivamente.

3.3.1 Resultados de la aplicación del cuestionario (encuestas)

Mediante la herramienta *Google Forms* se diseñó el cuestionario electrónico para la encuesta receptada vía correo electrónico a 256 individuos que residen en el cantón Guayaquil, entre los cuales se discrimina el 78,6% de los encuestados como propietarios de vehículos chinos importados y el 21,4% como directivos y funcionarios con relación de dependencia a los procesos financieros contables de la compañía concesionaria GALARMÓBIL S.A. y la empresa importadora “XYZ” de vehículos chinos.

El instrumento de recolección de datos en modalidad encuesta, estuvo compuesto de 10 preguntas, de las cuales 2 (la 1era. y la 4ta.) con respuestas Dicotómicas (Sí/No) y 8 preguntas cerradas en una escala de 4 opciones de selección múltiple.

En relación a la pregunta 1 sugerida en (Amador, 2017): “¿Tiene Ud. conocimiento sobre los impuestos que se aplican en la importación de vehículos?”, en la figura 4 se presentan los resultados obtenidos.

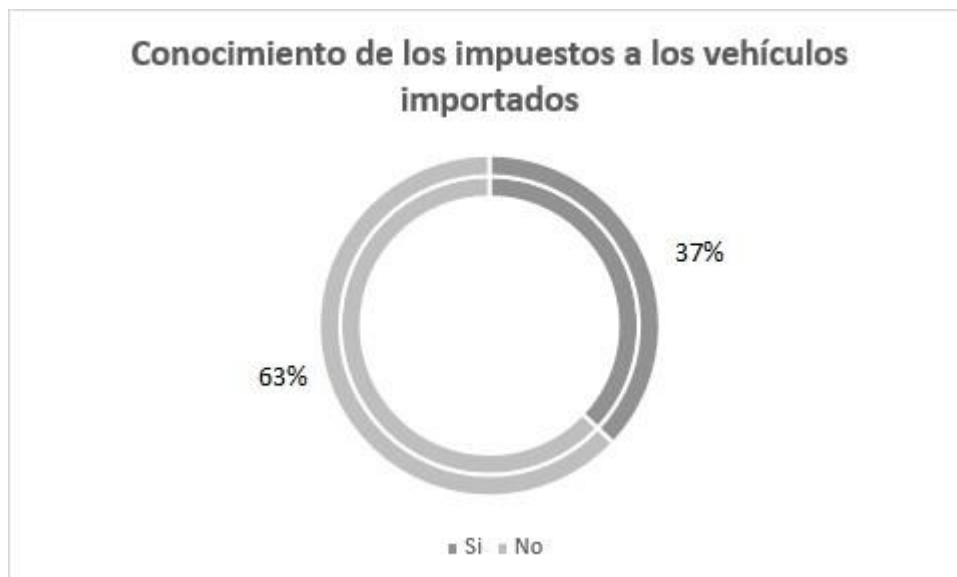


Figura 4. Gráfico descriptivo sobre el conocimiento de los impuestos a los vehículos
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

El 63% de individuos encuestados en Guayaquil demuestran la falta de capacitación y desconocimiento de los impuestos que influyen en la actividad de

importación de vehículos chinos, lo que incide en generalizar un bajo nivel de cultura tributaria de la ciudadanía guayaquileña, y la posible causa de evasión e incumplimiento fiscal.

La pregunta 2 de la encuesta, hace referencia a la interrogante 2. “¿Conoce Ud. cuántos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país?”, y cuyas respuestas se representan porcentualmente en la figura 5.

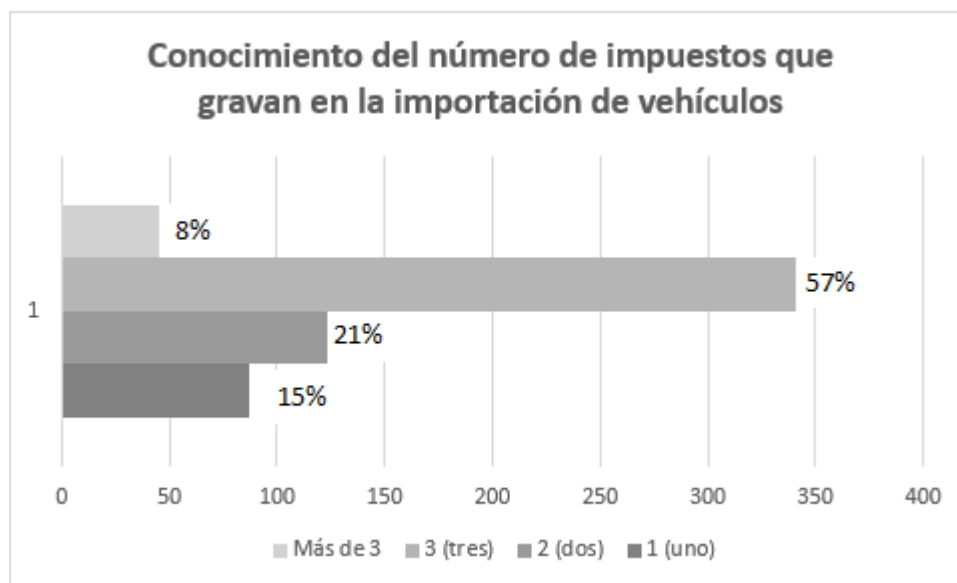


Figura 5. Gráfico descriptivo del conocimiento del Número de impuestos para la importación de Vehículos
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

En el marco del 37% de propietarios guayaquileños de autos chinos respondieron que “Sí” tienen conocimiento sobre las medidas tributarias aplicadas al sector de la importación, aproximadamente el 80% coincide que los impuestos que se gravan en la importación de vehículos, son 3 o más. Efectivamente, estos impuestos son el IVA, ISD, ICE, AD-VALOREM, FODINFA, Salvaguardias y aranceles, que fueron reformados a lo largo del periodo de estudio 2015 – 2019. Sin embargo, este portafolio abultado de impuestos y cargas regulatorias, según (AEADE, 2019) han influido en alrededor del 60% del costo y el Precio de Venta al Público - PVP de un vehículo importado en el Ecuador.

Por su parte, en la pregunta 3 de la encuesta en concordancia con (Amador,

2017), que refiere “¿Está Ud. de acuerdo que se restrinja la importación de vehículos con el objetivo de fomentar la producción nacional?”, los resultados se ilustran en la figura 6.

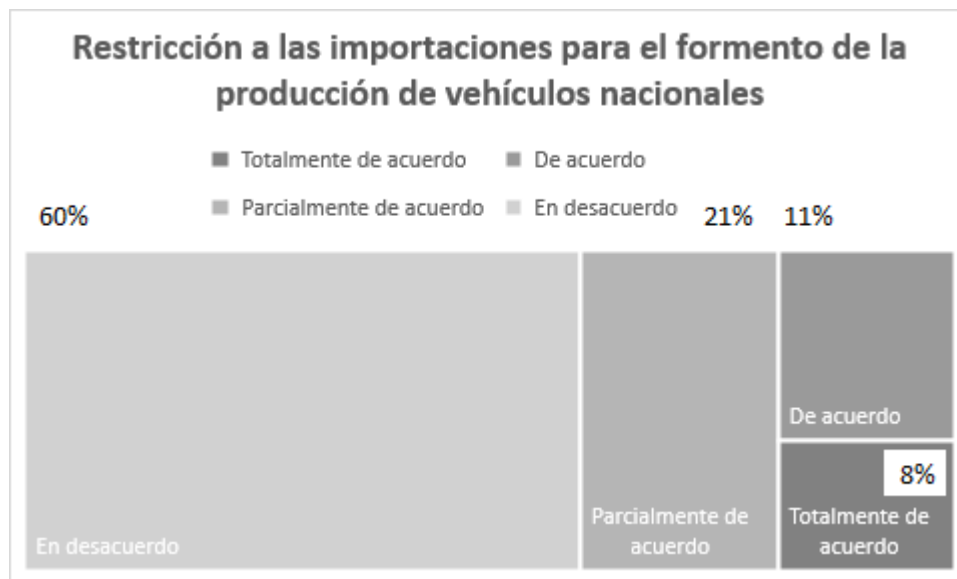


Figura 6. Gráfico descriptivo sobre la Restricción de la importación para favorecer Producción Nacional
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

Aproximadamente, el 81% de la muestra encuestada afirma su nivel de “desacuerdo” con las políticas comerciales entendidas como “el conjunto de instrumentos, procedimientos y medidas” de intervención del Estado, que se evidenciaron a inicio del periodo de estudio 2015 – 2019 y que a su vez fueron reformadas durante este lapso, para fomentar la industria local y limitar las importaciones a través de medidas fiscales en calidad de obstáculos arancelarios.

Específicamente, en el caso del gobierno ecuatoriano en el marco de la transformación de la matriz productiva, se trató de favorecer y proteger la producción nacional de productos foráneos, a través de la introducción de prohibiciones o restricciones cuantitativas a la importación y el establecimiento de trámites aduaneros más complejos. No obstante, la respuesta del mercado fue contraria. Los parámetros de calidad y de seguridad de los vehículos importados, siempre fueron superiores en contraste al producto nacional. Los avances tecnológicos que disponían estos autos no permitieron afectar la

decisión del mercado y de preferir por un auto importado, pues además estos vehículos no requerían repuestos costosos, por su tecnología y por su capacidad de cilindraje permitían ahorrar combustible, en comparación con otros, cuyos precios excedían los USD. 20,000.00.

De acuerdo a la pregunta 4 de la encuesta, “¿Conoce Ud. los requisitos que se debe cumplir y el procedimiento para importar un vehículo en el Ecuador?”. En este caso, las respectivas respuestas se clasifican en la figura 7.

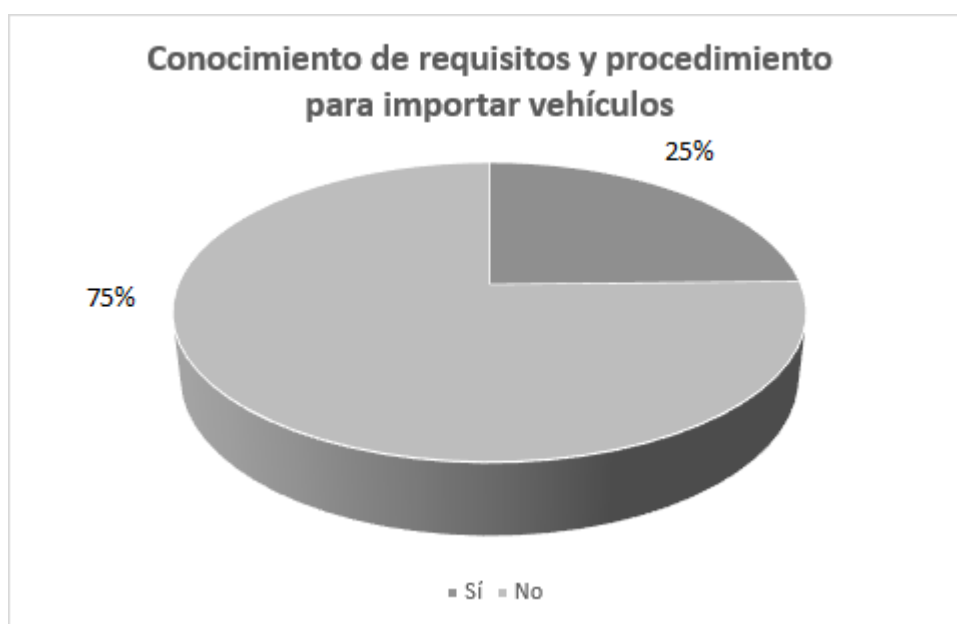


Figura 7. Gráfico descriptivo sobre el procedimiento de importación de Vehículos en Ecuador
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

Los resultados de la encuesta revelan que el 75% de individuos del cantón Guayaquil cuyo peso específico del 78,6% en la muestra seleccionada son propietarios de vehículos importados durante el periodo 2015 – 2019, quienes afirman desconocer los elementos intervinientes en los costos de una operación de importación de vehículos, como es el FOB (*Free On Board*), flete, póliza aduanera de seguro, CIF (*Cost, Insurance and Freight*) y precio EX ADUANA. Así como, los requisitos previos, los documentos habilitantes y la secuencia de metodológica para la importación. Sin embargo, los directivos y financieros de las empresas vinculadas al sector, manejan con naturalidad estos conceptos, y

sostienen que el procedimiento está regulado por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) en sus diferentes etapas: la declaración aduanera, el aforo, certificación de reconocimiento del INEN y la desaduanización de la mercadería. En general, funcionan con regularidad. Tal como, constan en los comentarios consignados por los individuos en el instrumento aplicado.

Las respuestas en la figura 8, están en correspondencia con la pregunta 5 recomendada por (Amador, 2017): “¿Considera Ud. que los precios de los vehículos importados chinos son económicos y accesibles en comparación a vehículos ensamblados en el país (2015 – 2019)?”.

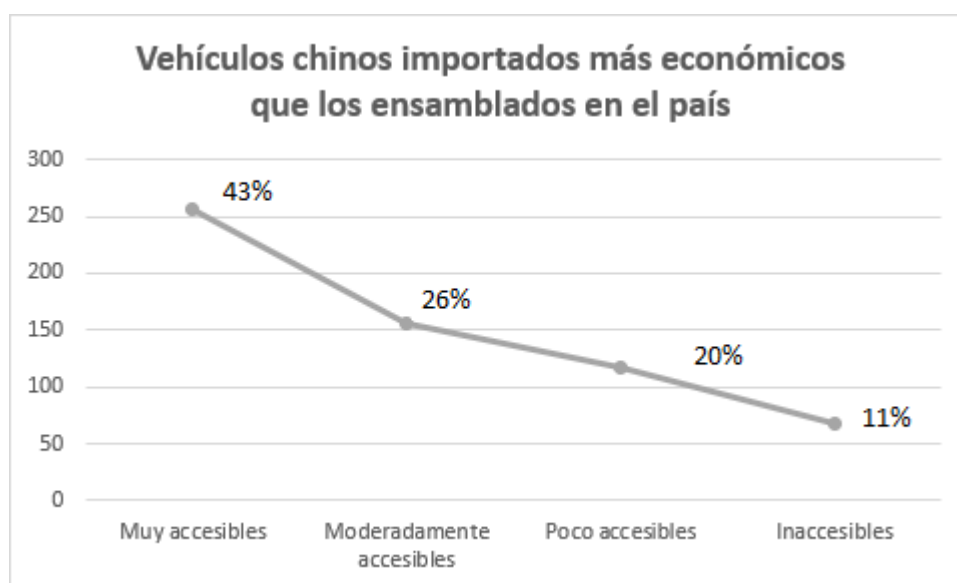


Figura 8. Gráfico descriptivo de los precios de vehículos importados frente a los ensamblados en el país
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

En relación a los resultados de las encuestas el 43% y 26% de los individuos encuestados de la muestra seleccionada revelan que, por precios y tecnología, los vehículos chinos importados fueron “Muy accesibles” y “Moderadamente accesibles”, respectivamente, dentro del periodo de investigación 2015 – 2019. En consecuencia, este comportamiento del consumidor final ecuatoriano de esta época, se ajustó a un porcentaje preferencial aproximado del 70% de aceptación del vehículo chino en el mercado ecuatoriano. En la actualidad, se preserva esta conducta de compra en Ecuador, basada principalmente en su factor de éxito “el

precio” y su excelente acabado interior 5 estrellas, sus alianzas comerciales en equipamiento mecánico del motor con marcas de prestigio como Toyota y Mitsubishi; y su innovación tecnológica en general; lo que ha redundado en el análisis calidad-precio, previo a la toma de decisión final del consumidor.

En referencia a la pregunta 6: **“Considera Ud. que los impuestos del sector automotriz son: ¿Altos, normales o bajos? en relación con otros tributos”**.

Los resultados de esta pregunta se muestran en la figura 9.

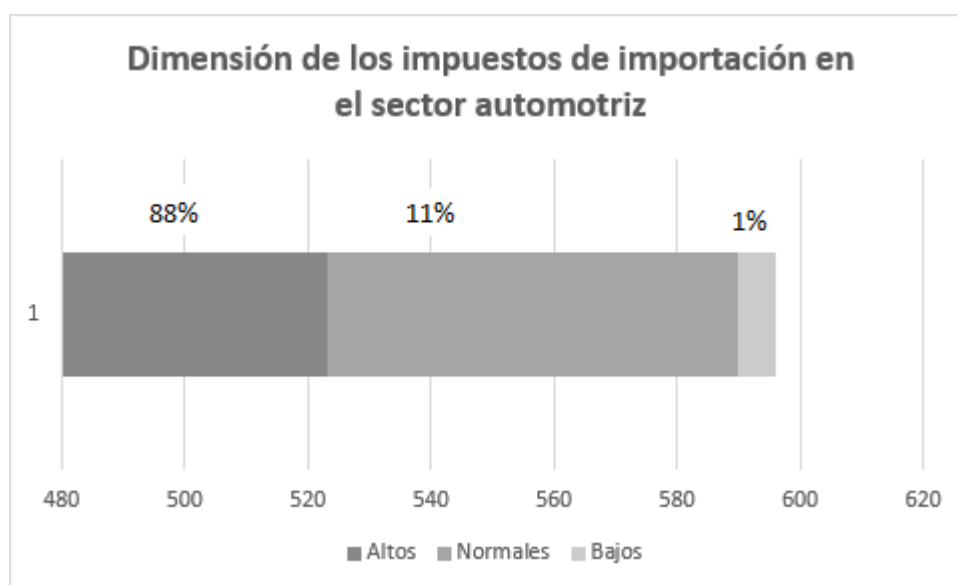


Figura 9. Gráfico descriptivo de la magnitud de los impuestos en el sector automotriz (2015 - 2019)
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

De los resultados obtenidos en la encuesta es evidente identificar un porcentaje muy próximo al 90% de individuos que coinciden que los impuestos que se gravan en los carros importados son “Altos”. Y esto debido, a que una serie de medidas en los últimos 15 años que han coadyuvado para que el 60% del costo de un vehículo corresponda a impuestos y cargas regulatorias. En este contexto, cabe señalar que en el “campo de observaciones” de la encuesta, se registran argumentos como una reforma inmediata, debería darse en el Impuesto a los Consumos Especiales de los vehículos (ICE) que varía del 5% al 35% sobre el Precio de Venta al Público (PVP) y que provoca una estructura tributaria que finalmente desincentiva el consumo a los vehículos con mayores estándares de seguridad y eficiencia, como lo son los automóviles importados chinos.

De acuerdo a la pregunta 7 de la encuesta referenciada en (Amador, 2017): **”¿Cree usted que los impuestos que pagan los vehículos importados chinos han afectado las ventas y la rentabilidad de las empresas concesionarias?”**. Los resultados de esta pregunta se muestran en la figura 10



Figura 10. Gráfico descriptivo del Impacto de la carga tributaria en la situación financiera de las concesionarias en Guayaquil
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

El 60% de las encuestas revelan que están “totalmente de acuerdo” y un 27% “de acuerdo” con que el sector de las empresas concesionarias sufrió financieramente una demanda represada de vehículos, producto de las restricciones al comercio, a partir de la restricción de cupos de importación y las salvaguardias que impuso el gobierno ecuatoriano, durante el periodo 2015 – 2016. Sin embargo, esta etapa de pérdidas económicas en el sector de comercialización de vehículos, tuvo su fin desde el 1 de enero de 2017 en el marco del Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea, que propició la importación para todos los orígenes y a su vez, permitió a las empresas evaluar su portafolio de bienes y servicios, para adaptarse a la demanda del consumidor del mercado ecuatoriano (AEADE, 2018).

Las respuestas en la figura 11, están en correspondencia con la pregunta 8 sugerida en (Amador, 2017): **¿Considera usted que los impuestos que**

gravan a los vehículos importados han generado un mayor desempleo en Guayaquil?”

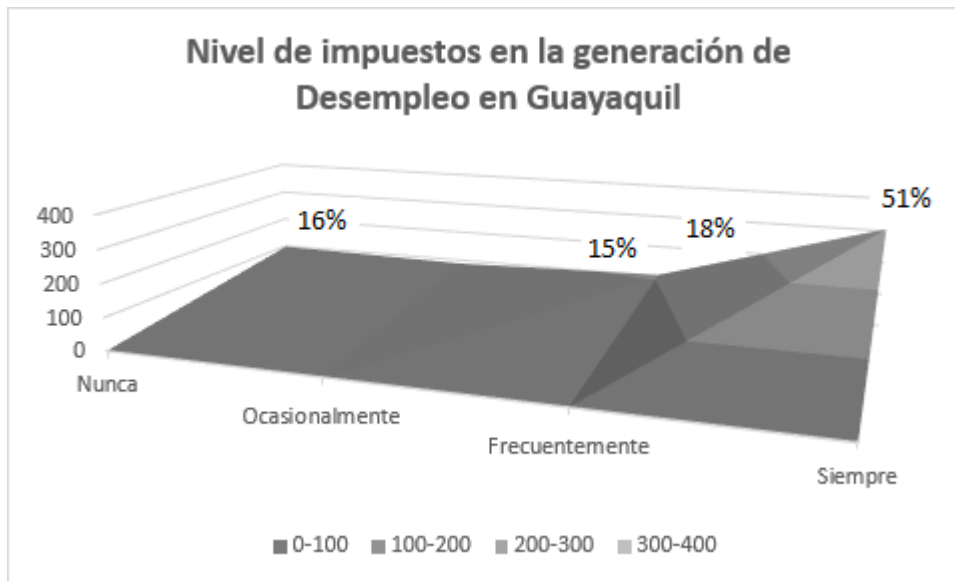


Figura 11. Gráfico descriptivo sobre la afectación de los impuestos en el desempleo del Sector Automotriz.
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

Aproximadamente el 50% de los usuarios encuestados, afirmaron que el nivel de impuestos incidió en el desempleo en el sector automotor durante el periodo (2015 – 2019). El argumento cuantificado de esta opinión es debido fundamentalmente a la caída de los tributos pagados de \$ 1.11 millones en el año 2015 a \$ 0.895 en el 2016, a raíz de las reformas tributarias del ADVALOREM, IVA, ICE, impuesto a la contaminación ambiental, ISD y el FODINFA, resueltas por el gobierno ecuatoriano de aquella época, según estadísticas de la (AEADE, 2019). También a consecuencia de esta contracción económica, en el año 2016 se registraron 419.173 trabajadores desempleados correspondientes al sector automotor. Una situación similar se evidenció en el año 2019, en el que solamente se recaudaron \$ 1.557 millones y representó el 10.7% de los ingresos tributarios anuales recaudados por el gobierno central, pero esto en cambio se debió a la caída en ventas por los estragos de la pandemia COVID-19. Lo que repercutió en 406.87 desempleados del sector automotor, a nivel nacional.

Sobre la eliminación de tributos la pregunta 9 de la encuesta, la figura 12, hace referencia a la interrogante recomendada en (Amador, 2017):” **¿Cuál de estos impuestos considera usted que deberían eliminarse en los vehículos?”**

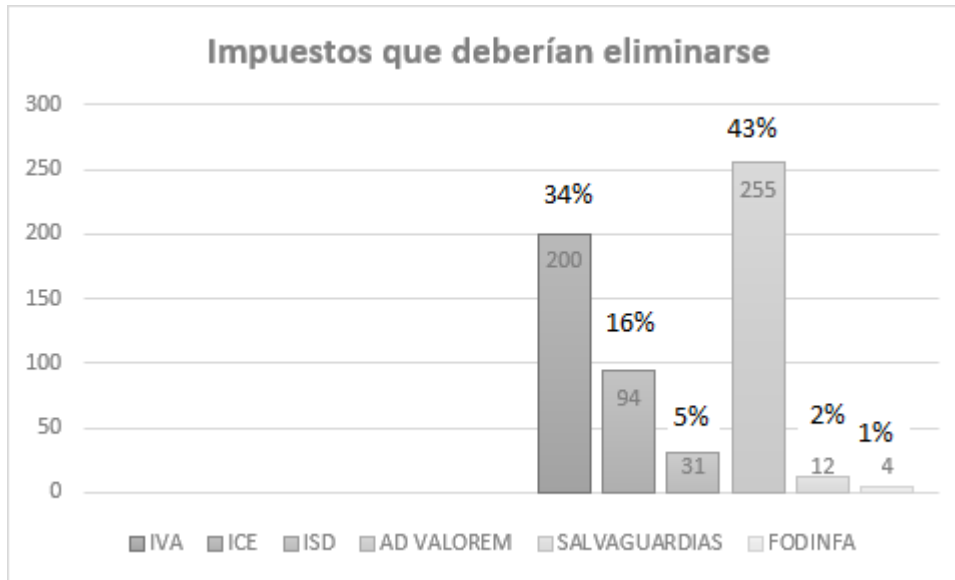


Figura 12. Gráfico de Barras porcentuales sobre los impuestos a eliminarse del Sector Automotor
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis:

La muestra seleccionada respondió respecto de los impuestos que desearían se reduzcan y preferentemente se eliminen, al menos los más representativos de la carga tributaria global, en este caso el ADVALOREM y el IVA. En general, de acuerdo con la información reportada por (Lucero, 2020) “(...) el Ecuador es el país que tiene la carga tributaria a los vehículos más elevada de la región, ya que los compradores ecuatorianos pagan ocho impuestos cuando adquieren un auto nuevo, lo cual dispara los precios de los productos a comparación de cuando llegan a los puertos”. En el caso de las salvaguardias, estas tuvieron un descenso progresivo desde el año 2016 al 1 de junio de 2017 (0%), siendo el 2015 el año donde se establecieron por el gobierno de aquel entonces, con la finalidad de regular las importaciones y equilibrar la balanza comercial.

Y finalmente, la figura 13 de acuerdo a la pregunta 10 del cuestionario de la encuesta, referenciado en (Amador, 2017). **¿Cree Ud. que las empresas del sector automotriz aportan al desarrollo económico de la ciudad de Guayaquil y del Ecuador, en general?”**

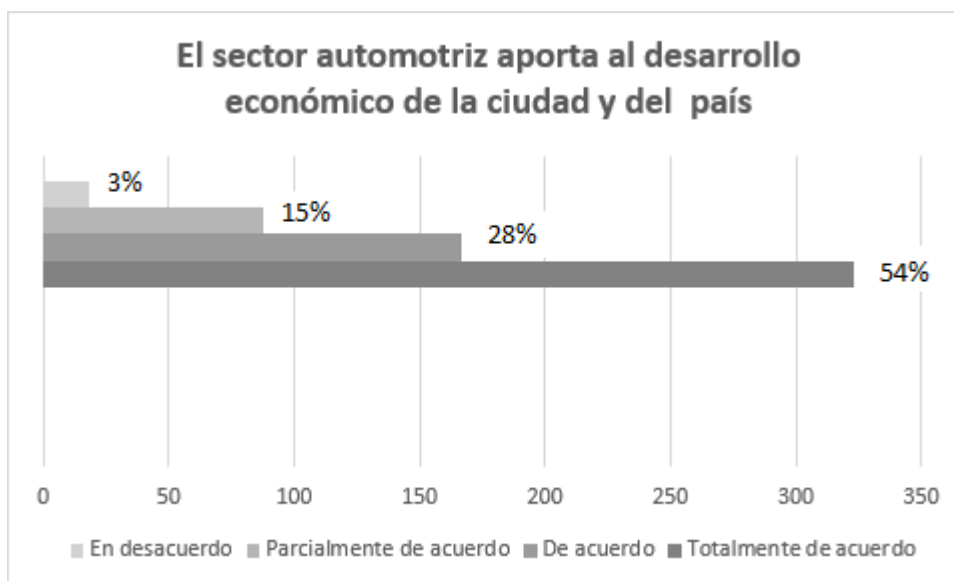


Figura 13. Gráfico del aporte económico y desarrollo del sector automotor en GYE – ECU
Fuente: Datos recolectados en la encuesta
Elaborado por: la autora

Análisis

El 83% de los usuarios encuestados, confirman estar “de acuerdo” y “completamente de acuerdo” acerca del desarrollo y la transformación de la matriz productiva desde el accionar de las empresas concesionarias e importadoras del sector automotor. Desde el año 2015 al año 2019, se registran 47,021 unidades de vehículos, según las “Ventas históricas” que constan en el Boletín (AEADE, 2019), de las cuales los vehículos de origen asiático ocupan el tercer lugar del mercado, logrando una participación promedio anual de 13.5%. De igual forma, en el periodo de investigación, se reportaron 56,801 trabajadores formales registrados en el IESS, a través de la Encuesta Nacional de Empleo. Desempleo y Subempleo, aplicada al sector.

3.3.2. Resultados del Análisis Documental de los índices financieros de GALARMÓBIL S.A.

A efectos de analizar también las fortalezas y debilidades administrativas financieras de las compañías concesionarias dedicadas a la comercialización de vehículos del año 2015 hasta el año 2019. Se propone el “Estado de la Situación Financiera” y el correspondiente “Estado de Resultados Integral” de la empresa GALARMÓBIL S.A., compañía que reúne las características del comportamiento promedio del sector concesionario automotriz en la venta de autos de marcas

chinas en Guayaquil. Por consiguiente, en la tabla 15 se resumen las cifras de Activos, Pasivos y Patrimonio para los años 2017 vs. 2016, considerados como representativos en el proceso de las reformas tributarias.

Tabla 15. Estados de Situación Financiera y Estado de Resultados Años 2015 - 2019 GALARMÓBIL S.A.

Estado de Situación Financiera	Periodo de Análisis					
	Años	2015	2016	2017	2018	2019
Total Activo		\$ 3.226.982	\$ 3.364.695	\$ 4.277.885	\$ 6.113.244	\$ 10.163.630
Total Pasivo		\$ 2.968.841	\$ 2.722.416	\$ 3.555.539	\$ 5.214.392	\$ 9.197.229
Patrimonio		\$258.141	\$ 642.279	\$ 722.346	\$ 898.852	\$ 966.401

Estado de Resultados	Periodo de Análisis					
	Años	2015	2016	2017	2018	2019
Ventas Netas		\$ 9.964.696	\$ 9.808.772	\$ 11.302.861	\$ 20.310.892	\$ 23.146.055
Costos		\$ 8.540.159	\$ 7.336.071	\$ 9.625.054	\$ 18.236.460	\$ 20.812.668
Utilidad Bruta		\$ 1.421.914	\$ 2.472.701	\$ 1.677.807	\$ 2.074.432	\$ 2.333.387
Gastos		\$ 1.384.529	\$ 2.307.782	\$ 1.374.031	\$ 1.727.749	\$ 3.820.768
Utilidad EBITDA		\$ 24.944	\$ 164.919	\$ 303.776	\$ 346.683	\$ 423.003
Utilidad Neta		\$ -201	\$ 44.242	\$ 103.057	\$ 83.929	\$ 82.471

Fuente: Datos recolectados de Informes Financieros de GALARMÓBIL S.A.
Elaborada por: autora

Como se puede observar en la estructura de su Estado de Situación Financiera, la concesionaria GALARMÓBIL S.A., evidencia afectación tanto en el tamaño de su activo como en el nivel de endeudamiento así como también en su patrimonio, considerando que las regulaciones fiscales y tributarias vigentes en los años 2015 y 2016 restringieron importaciones de vehículos impulsando la producción nacional, esto impactó en el tamaño de la empresa, creciendo apenas entre los dos años citados un 4%, se evidencia una mejor evolución desde el año 2017 con un nuevo gobierno donde mejoraron notablemente las condiciones para este sector, notando un crecimiento del 21% del 2016 al 2017, llegando hasta un 40% entre 2018 y 2019.

De acuerdo a las cifras del Estado de Resultado en el periodo de evaluación 2015- 2019, respecto al crecimiento en ventas de la empresa y el impacto de los costos y la utilidad, se puede notar que la empresa en el año 2016 presenta un decrecimiento en ingresos del -2% respecto al año anterior, en el año 2017 con la flexibilización de las políticas tributarias y de importación se nota un

crecimiento en ventas del 13% en el año 2018 llega al 44% y en el 2019 crece tan solo un 12% respecto al año anterior, sus costos se mantienen en un promedio del 85% mientras que su nivel de gastos se mantiene en un 15%, a pesar del tamaño de sus ventas, la empresa refleja una utilidad neta menor al 1%.

Para analizar las principales Ratios Financieros: Liquidez, Actividad, Apalancamiento y Rentabilidad de la empresa GALARMÓBIL S.A. en el periodo (2015 – 2019). En la Tabla 16, se presentan los resultados de las ratios de Liquidez y Actividad:

Tabla 16. Ratios de Liquidez y de Actividad de la empresa GALARMÓBIL S.A.

LIQUIDEZ	Dic 2015	Dic 2016	Dic 2017	Dic 2018	Dic 2019
Capital Trabajo	\$ 275.164	\$611,764.00	\$720,542.00	\$1,186,340.00	\$676,157.00
Índice de Liquidez	1.10	1.23	1.23	1.25	1.08
Prueba Ácida	0.69	0.81	0.99	0.79	0.67
ACTIVIDAD	Dic 2015	Dic 2016	Dic 2017	Dic 2018	Dic 2019
Rotación de Cartera	46	33	47	35	44
Rotación de Inventario	48	56	28	44	60
Ciclo Operativo	94	89	74	78	104
Rotación Proveedores	83	124	38	47	124

Fuente: Datos recolectados de Informes Financieros GALARMÓBIL S.A.
Elaborada por: autora

Revisando la evolución de la empresa su nivel de crecimiento es favorable desde el año 2017 se evidencia un capital de trabajo positivo, un índice de liquidez sobre el 1% pero con la prueba ácida menor a 1 refleja dependencia sobre su inventario, es importante indicar que este tipo de negocios se ven obligados a contar con un amplio stock por variedad de modelos y colores, pero también es un riesgo dado que si no cuenta con una rotación adecuada de su inventario por actualización de año de producción, la empresa tendrían que rematar o quedarse con un nivel muy alto de inventario afectando sus niveles de liquidez.

La rotación de inventario cuenta con un buen nivel en el año 2017 de 28 días mientras que para el 2019 el nivel más alto de los años estudiados llegando hasta 60 días. GALARMÓBIL S.A. registra ratios de liquidez positivos, dado que la inversión se encuentra concentrada en el corto plazo (92%, principalmente por inventarios y cuentas por cobrar a clientes).

Su ciclo operativo fue más lento (2018: 78 días, 2019: 104 días) debido a una

rotación de cartera menos eficiente (2018: 35 días, 2019: 44 días) y al desplazamiento en la rotación de sus inventarios (2018: 44 días, 2019: 60 días).

En cuanto a las ratios de Apalancamiento en la tabla 17, se demuestra el comportamiento año a año en el periodo de estudio:

Tabla 17. Ratios de Apalancamiento de la empresa GALARMÓBIL S.A.

APALANCAMIENTO	Dic 2015	Dic 2016	Dic 2017	Dic 2018	Dic 2019
Índice de Endeudamiento	11.50	4.24	4.92	6.47	9.60
Deudas a Activos Totales	0.92	80.91%	83.11%	86.61%	90.57%
Capital Social/Total Activos	0.05	4.69%	3.69%	2.62%	7.81%
Ventas/Pasivos	3.36	3.60	3.18	3.90	2.49
Razón del Propietario	0.08	19.09%	16.89%	13.39%	9.43%

Fuente: Datos recolectados de Informes Financieros GALARMÓBIL S.A.
Elaborado por: autora

Aspectos financieros dignos de mención

Altos ratios de apalancamiento con tendencia creciente, debido al incremento de la participación de las deudas con terceros (2016: 81%, 2017: 83%, 2018: 87%, 2019: 91%) en el financiamiento de la inversión. Su principal partida patrimonial fue el capital social que financió el 8% (US\$ 800M) de la inversión total, seguido de los resultados acumulados y neto en conjunto financiaron el 2% (US\$ 158M) de los activos totales.

Su rotación de pago fue de 124 días (2018: 47 días) y se encuentra por encima de los parámetros de pago establecidos por sus principales proveedores (máximo 60 días), sus proveedores fueron consecuentes con la situación que estaba atravesando el sector y otorgaron un mayor plazo principalmente en el área de financiamiento de camiones es por esto el incremento en el plazo hasta 124 días.

A manera de conclusión, la tendencia del Apalancamiento es Negativa. Y finalmente, con respecto a los índices de Rentabilidad en el periodo 2015 - 2019, los resultados correspondientes se muestran en la tabla 18.

Tabla 18 Índices de Rentabilidad (2015 -2019) GALARMÓBIL S.A

RENTABILIDAD	Dic 2015	Dic 2016	Dic 2017	Dic 2018	Dic 2019
Margen de Utilidad Bruta	14.30%	25.21%	14.75%	10.21%	8.46%
EBITDA (Margen antes de Intereses y Amortizaciones)	0.02%	1.68%	2.69%	1.71%	1.77%
Margen de Utilidad Neta	0.02%	0.45%	1.01%	0.41%	0.36%
Rendimiento sobre la Inversión ROA	0.07%	1.31%	2.68%	1.39%	0.80%
Rendimiento sobre el Patrimonio (ROE)	0.84%	6.89%	15.85%	10.41%	8.53%

Fuente: Datos recolectados de Informes Financieros GALARMÓBIL S.A.
Elaborado por: autora

Aspectos financieros dignos de mención

Pese al tamaño de sus ventas (USD. 23.124M) la utilidad neta fue de USD. 82M (menos del 1% de las ventas) debido a la alta participación de los costos y gastos operativos (98%), gastos de depreciación y financieros (1%).

Las ventas crecieron significativamente con relación al año anterior (2017: USD. 11.303M, 2018: USD. 20.311M, 2019: USD. 23.124M) y de acuerdo a lo indicado esto se debe a que en el 2018 tuvieron menos restricciones en importación de vehículos, apertura para el otorgamiento de créditos, y la diversificación en tema de marcas de vehículos incorporándose las líneas HYUNDAI, DFAC, CHEVROLET Y ZONGSHEN, siendo un centro comercial automotriz con variedad de vehículos de todo tipo y al precio más conveniente para el consumidor, ubicando a la empresa en el top ten en ventas (ocupando el puesto 8 en la comercialización de la marca CHERRY).

Los costos y gastos operativos registraron una participación porcentual similar sobre las ventas (2017: 97%, 2018: 98%, 2019: 98%); generándose así, un EBITDA del 2% (USD. 410M). Dicho resultado al ser descontado por los gastos de depreciación por USD. 20M, gastos financieros por USD. 203M y sumado a otros ingresos por USD. 13M (regalías y otras sesiones de derechos), registraron una utilidad antes y después de participación a trabajadores e impuestos de USD. 200M y USD. 82M respectivamente.

Como estrategia para mejorar sus márgenes y potencializar el crecimiento la empresa proyecta mantener la diversidad en los vehículos que se ofertan a

través del crecimiento de marcas, obtención de créditos con sus proveedores principales (HYUNDAI, CHERY, JAC, DONGFENG, FAW Y MAZDA de quienes son Distribuidores autorizados) para asegurar una mayor liquidez, reducción del 30% del personal y disminución de costos variables (comisiones y promoción de venta , pues todo se está haciendo de manera digital).

Estos resultados revelan el panorama complejo en el que transitaron el conglomerado de concesionarias y comercializadoras de vehículos importados; por su parte la AEADE 2019 estimó que en el 2020 se comercializaron entre 60 mil vehículos o menos, una baja importante frente a las 132 208 unidades colocadas en el 2019. Entre enero y abril se vendieron 23 958 unidades, es decir, 43,3 % menos que en el mismo periodo del 2019, en el que se colocaron 42 222. También la (AEADE, 2019) sostiene junto a las concesionarias que la actividad dependerá mucho de cómo reaccione la banca al ofrecer líneas de crédito y que "El crédito es fundamental para que la venta de autos fluya, por lo que esperamos sea un tema transitorio y pronto vuelva a la normalidad". De enero a marzo de este año, los créditos para consumo ordinario, en el que están los préstamos para la adquisición o comercialización de autos, sumaron 54,7 millones de dólares, según datos de la Asociación de Bancos Privados del Ecuador.

3.3.3. Interpretación de los resultados de las entrevistas

Según Sampieri (2014) se afirma que "la entrevista es una técnica de investigación científica que permite conocer de forma amplia y profunda el fenómeno de estudio, a partir del criterio de expertos". En este sentido, como recursos metodológicos para lograr los objetivos específicos del trabajo se aplicaron dos entrevistas, una dirigida al Gerente General de una empresa concesionaria GALARMÓBIL S.A., quien autorizó por escrito su participación en la investigación Anexo 4, y una segunda entrevista a una Asesora de Comercio Exterior de la Empresa Importadora, identificada genéricamente como "XYZ", en vista de no contar con su consentimiento informado, para este proceso.

El primer instrumento de la entrevista a GALARMÓBIL S.A. contó con 10 ítems relacionados al impacto tributario del proceso de importación de vehículos chinos y la afectación financiera de las empresas concesionarias en el periodo 2015 -

2019, por lo que a continuación se presenta una sinopsis a partir de la reflexión del especialista en cada pregunta de la entrevista Anexo 2:

- No hubo evidencia de ventaja competitiva alguna en el sector automotriz a partir de la aplicación del marco regulatorio sobre las importaciones, ya que la estrategia fue estimular la actividad del ensamblaje como una manifestación de protección a la producción nacional, pero las partes también gravaron salvaguardias, lo que finalmente generó que el vehículo “no importado” también aumente su precio de venta al público.
- El sector automotriz fue identificado por el gobierno del periodo de estudio 2015 – 2019, como una actividad atractiva que podría convertirse en una fuente de ingreso importante para el Estado. Sin embargo, el mercado se deprimió y una de las desventajas significativas fueron las medidas restrictivas de los bancos y el sistema financiero que limitaron las líneas de crédito de consumo para los clientes potenciales del sector automotriz.
- El impacto de las medidas tributarias en el 2015, provocaron una caída del volumen de ventas en el sector automotriz en Guayaquil, y por ende los índices de rentabilidad también se debilitaron; lo que ocasionó que se reajusten los presupuestos internos, se readecúen los planes de trabajo y se afecte el nivel de utilidad marginal.
- “Durante los primeros 6 meses los clientes notaron el aumento de los precios de los vehículos chinos importados, debido al nuevo método para calcular el impuesto a los consumos especiales ICE, sin embargo, luego de ese lapso las ventas volvieron a su normalidad” (Amador, 2017); es decir fueron paulatinamente recobrando su comportamiento antes de las reformas tributarias.
- “Fundamentalmente por las salvaguardias y la limitación de los cupos para la importación de vehículos, GALARMÓBIL S.A. experimentó una reducción en las ventas en un 40% en el año 2015 en contraste con el año anterior” (Amador, 2017).
- Los diálogos con el Gobierno, en este periodo se sostuvieron

permanentemente para que se anulen o reduzcan los impuestos sobre la actividad de importación y a su vez se analice el aumento de cupos de vehículos importados.

- Como estrategia para mejorar la liquidez, actividad, apalancamiento y rentabilidad, GALARMÓBIL S.A. se encargó de hacer conocer la marca, precios y beneficios de los autos chinos frente a otras alternativas del mercado automotriz en Guayaquil, a través de plataformas de comercio electrónico y *social media*, para lo cual se implementó un Plan Directo de Mercadeo, mostrando opciones económicas en la modalidad de pagos al contado.
- El impacto económico que experimentó la concesionaria antes de la aplicación de salvaguardias en los vehículos importados, fue contundente. Solo en el año 2015 la empresa dejó de importar un 50% con relación al año anterior.
- En el periodo de análisis, la mayoría de los impuestos fueron transferidos al precio final de los productos; sin embargo, de manera significativa en el año 2016, como estrategia emergente la empresa fabricante asumió el impuesto a las salvaguardias.
- “Dada la crisis económica del país (2015 – 2019) debido a la caída del precio del petróleo, el incremento de los impuestos en los vehículos no debió ser la única opción que tuvo el gobierno para recaudar más dinero. Debió enfocarse en otros sectores, como por ejemplo el hotelero y turístico” (Amador, 2017) .

De las reflexiones anteriores, la autora resume en la figura 14, los puntos positivos y negativos de la entrevista:

Puntos positivos	Puntos negativos
<ul style="list-style-type: none"> • No existió cierre de almacenes, pero se cambiaron locales comerciales por costos. • Mediante una estrategia de mercadeo directo, se promocionó los vehículos a precio de contado para incrementar el nivel de ventas. • La fábrica asumió el impuesto de las salvaguardias para mantener el posicionamiento de la marca en el mercado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción del personal, en donde en algunos locales se prescindió cerca del 85% del personal. • Reducción del 50% en la importación de vehículos, generando una reducción en las ventas por no disponer del stock. • El margen de utilidad no aumentó significativamente por la extensión de los cupos de importación. • Las salvaguardias afectaron directamente a los canales de comercialización y venta de vehículos de esta empresa.

Figura 14. Puntos Positivos y Puntos Negativos de la entrevista Gerente GALARMÓBIL S.A.
Fuente: Datos recolectados de la entrevista

Por su parte, el cuestionario de la segunda entrevista se estructuró también con 10 reactivos del tipo “preguntas abiertas”, ver Anexo 3, cuyas respuestas más relevantes desde el punto de vista de la especialista en Comercio Exterior de una importadora “XYZ” que funciona en Guayaquil, fueron las siguientes:

- No estuve de acuerdo con las medidas restrictivas que el Gobierno Nacional de la época implementó en el sector automotriz, con la finalidad de limitar la importación de vehículos, porque fuimos vulnerables ante la competencia y se restringió nuestra participación en el mercado, en la medida que limitó el stock de vehículos tanto en variedad de modelos y colores.
- Las ventas disminuyeron significativamente en un 45% en el lapso 2014 a 2015. Esta caída se debió al incremento de impuestos y aranceles vigentes en el periodo en mención. Como resultado, se provocó la evidente limitación en la importación de vehículos en Guayaquil y el país.
- Se aprendió a convivir con la inestabilidad de los clientes, provocada por los altos costos de los vehículos, sin embargo, otro inconveniente se enfrentó en el sector fue en la reducción del stock de vehículos de alta gama, por la creciente demanda de vehículos más económicos.
- Definitivamente, la aplicación de las salvaguardias fue el impuesto que

encareció o sobrevaloró el precio a los vehículos chinos importados. Este impuesto incrementó su precio de venta al público en un 45%.

- A partir del 2016, cuando se reajustaron las reformas en el sector automotriz, según las estadísticas (AEADE, 2016) los autos chinos importados fueron los preferidos por los clientes en comparación con los ensamblados en el país y los vehículos usados (de segunda mano) que ganaron oportunidad en el mercado.
- En correspondencia al estudio en (Amador, 2017), hasta mayo del año 2015 se dejaron de importar los vehículos HYUNDAI modelos I10, I30 y ELANTRA debido a que el Gobierno Nacional exigió nuevas normas de calidad lo que provocó que el costo de los modelos mencionados se incrementara. Así mismo, el modelo H1 se dejó de importar por su costo elevado a raíz de las salvaguardias y la limitación de cupos que no permitió traer los vehículos de mayor demanda.
- A partir de la aplicación de las reformas tributarias a la importación de vehículos, los ingresos por bajas ventas en el año 2015 se redujeron en un 45% en comparación al año anterior.
- En cuanto a los beneficios económicos sobre la base del porcentaje (%) de comisiones por parte de la fuerza de ventas, “no hubo modificaciones; sin embargo, las comisiones externas se redujeron en un 50% tales como: comisiones por seguros, ventas con bancos e instituciones financieras, entre otros” (Amador, 2017, pág. 46).

De las respuestas anteriores, la autora resume en la figura 15, los puntos positivos y negativos de la segunda entrevista:

Puntos positivos	Puntos negativos
<ul style="list-style-type: none"> • La empresa mantuvo los beneficios económicos hacia los empleados. • Se realizaron capacitaciones continuas para lograr las metas de ventas mensuales. • Los vehículos disponen de una certificación de calidad requerida por la Secretaría de Calidad. • La empresa sigue manteniendo la estrategia de vender vehículos de alta gama. 	<ul style="list-style-type: none"> • Baja demanda de las ventas debido al alto precio de los vehículos. • Reducción del 50% en percepción de ingresos por comisiones internas y externas. Los clientes prefieren los vehículos importados, pero debido a su alto costo no realizaban la adquisición del bien. • Se dejó de importar modelos de vehículos con mayor demanda, debido a que la certificación elevó los costos de importación. • Bajas ventas, lo que generó reducción de personal y mayor carga laboral al empleado.

Figura 15. Puntos Positivos y Puntos Negativos de la Especialista Comercio Exterior Importadora XYZ
Fuente: Datos recolectados de la entrevista

CAPÍTULO IV. PROPUESTA

4.1. Justificación

Con esta propuesta se busca beneficiar a las concesionarias y empresas de ventas en el sector automotriz de la ciudad de Guayaquil que entre su principal oferta están las marcas chinas de manera que puedan tener una mayor participación conforme a las metas que han proyectado de pasar del 4to puesto al 3ero (Alvarado & Noroña, 2020).

Estas estrategias que se presentan en este trabajo forman parte de lineamientos que apoyen en la comercialización de segmento de vehículos procedentes de China que está respaldada por los análisis realizados donde son los de mayor venta por unidad durante el periodo 2015 – 2019 (AEADE, 2019). “De esta forma se busca generar ideas que sean relevantes para generar una mayor dinámica del comercio y venta de vehículos en la ciudad de Guayaquil que es la segunda provincia con mayor registro de unidades entre las cuales destacan las de marca china” (Alvarado & Noroña, 2020). Las acciones que se definirán como propuesta en función con la investigación realizada, buscan dar como resultado el éxito y cumplimiento de objetivos.

4.2. Propósito general

Diseñar una Guía Estratégica de comercialización por parte de las compañías concesionarias, que permita el mejoramiento de los índices de liquidez, actividad, apalancamiento y rentabilidad a partir del incremento de las ventas de

autos chinos en la ciudad de Guayaquil.

4.2.1 Objetivos específicos

- Formular estrategias de comercialización de autos de marca china.
- Determinar los medios de comunicación idóneos para las estrategias de comercialización de autos chinos en Guayaquil.
- Recomendar estrategias de negociación de la deuda con acreedores externos, por parte de las compañías concesionarias, que permita el incremento de las ventas de autos chinos en la ciudad de Guayaquil.

4.3. Desarrollo

4.3.1 Antecedentes

En el 2011 se registró la mayor cantidad de unidades de autos vendidos a nivel nacional con un total de 139.808, mientras que en el 2015 este pasó a ser de 81.309 unidades y el 2016 de 63.555 unidades para que en el 2018 se evidencie otro incremento con 137.615 unidades (Alvarado & Noroña, 2020).

Con el desarrollo de políticas comerciales que amplíen la apertura y la colocación de activos como apoyo de las entidades financieras para otorgar crédito la demanda demostró un aumento importante, de los que tuvieron también relevancia por el Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea donde se asumieron responsabilidades sujetas a las referencias de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que se enfocan en un sistema de libre comercio (Arias & Chávez, 2019) (Alvarado & Noroña, 2020).

“Con la suspensión de las restricciones y salvaguardias la composición del mercado automotor en Ecuador demostró cambios en función al origen de los autos que ingresan al país” (Alvarado & Noroña, 2020, pág. 67).

En este caso la oferta de automóviles chinos, colombianos, europeos y mexicanos fueron los de mayor participación en las ventas en el 2018 en

comparación con el 2016 cuando se dieron las medidas arancelarias y cupos a las importaciones (Arias & Chávez, 2019) (Alvarado & Noroña, 2020).

4.3.2 Actores estratégicos y agregadores de valor

En este caso la propuesta deberá “ser ejecutada por las compañías concesionarias de autos en la ciudad de Guayaquil como un conjunto de lineamientos que buscan dar mejores resultados en la comercialización de autos de marca china por el segmento de vehículos que son los más demandados” (Alvarado & Noroña, 2020).

Los beneficiarios directos son las empresas que venden vehículos de marca china ya que “podrán tener acceso a un conjunto de estrategias de comercialización y negociación que aporten con el incremento de venta de automóviles de origen chino, lo que contribuirá significativamente en el incremento de las ventas y la generación de empleo” (Alvarado & Noroña, 2020) (Arias & Chávez, 2019).

De tal forma, como se afirma en Alvarado & Noroña (2020) también se benefician los guayaquileños porque podrán conocer más sobre los autos de marca china, teniendo en cuenta su capacidad tecnológica, garantía, entre otros aspectos que son importantes a la hora de comprar un auto. Esto también influirá en el crecimiento de la dinámica de comercio en el sector automotor que está entre las industrias que aportan con la economía.

4.3.3 Propuesta

Según la experiencia en (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020), ante el crecimiento de la demanda de autos de marcas chinas en Guayaquil, las estrategias empleadas para el incremento de ventas se deberían enfocar en los siguientes apartados:

4.3.3.1 Guía Estratégica por Segmento

- Estrategias para el sector comercial:

- Impulso de las ventas de los segmentos de autos chinos de marca híbridas y eléctricas.
- Aumento del prestigio y posicionamiento de los autos de marca china en el sector comercial.
- Mejoramiento de la posición de la marca china frente a otras marcas. o Fortalecer la participación en auto show y ferias para promocionar los autos de marca china.
- Estrategias enfocadas en el sector particular:
 - Establecer estrategias que permitan desarrollar programas de financiamiento.
 - Aumentar la posición de las marcas chinas en el sector particular.
 - Búsqueda de personas influyentes en redes sociales (*influencers*) en la ciudad de Guayaquil para la promoción de las marcas chinas.

4.3.3.2 Incentivos de Comercialización de Autos Chinos Híbridos y Eléctricos

Es importante que se realicen estudios de mercados enfocados en conocer el perfil del consumidor con el propósito de establecer estrategias de distribución que se maneja de manera directa o indirecta para que así el auto de marca china pueda llegar hasta el cliente. Por ejemplo, en este caso enfocarse en la venta de vehículos familiares como los JAC y Great Wall que ofrecen seguridad y garantía en sus equipos (Alvarado & Noroña, 2020).

También, (...) “enfocarse en clientes del sector empresarial que realicen actividades de comercio para que así puedan hacer uso de esta marca que les puede ser una herramienta de trabajo ya sea en la distribución de alimentos, mercadería, medicina, entre otros que se ajusten a las dimensiones del auto” (Alvarado & Noroña, 2020) (Arias & Chávez, 2019).

4.3.3.3 Programas de financiamiento propios.

Según (Amador, 2017), los tributos al comercio exterior, entre otros impuestos que deben pagarse por un vehículo afectan principalmente al consumidor. Pero las marcas chinas tienen una menor repercusión y se debe a su precio comercial en comparación con las que se ensamblan en Ecuador o provenientes de Corea, Japón, Colombia, México, entre otros, es vital que se desarrollen programas de financiamiento que puedan otorgar las concesionarias a través de entidades financieras, pero mediante tasas bajas que sean atractivas para impulsar las ventas.

Pero antes de establecer esta estrategia es necesario que la empresa evalúe si está en la capacidad para proponer a los clientes programas de financiamiento propio y si es así enfocarse en segmentos que cumplan con un perfil específico como es el caso del nivel socioeconómico que debe ser alto con ingresos que superen un rango establecido, garantías, entre otros aspectos que forman parte del crédito (Alvarado & Noroña, 2020).

4.3.3.4 Posicionamiento de la marcha de autos chinos.

En correspondencia con Alvarado & Noroña (2020) “establecer estrategias enfocadas en la venta de autos dentro del segmento de vehículos comerciales y particulares tomando en cuenta que son los de mayor demanda y venta a nivel nacional” (pág. 47). Eso se debe basar en crear publicidad enfocada en dar a conocer a los clientes sobre los atributos positivos que tienen esas unidades (Arias & Chávez, 2019).

Hacer visible el precio y realizar campañas en los sectores de mayor afluencia en la ciudad de Guayaquil. Para la promoción de los autos de marca china las estrategias que se pueden emplear en concordancia con (Alvarado & Noroña, 2020, pág. 69) son las siguientes:

- Pautas publicitarias en canales televisivos de mayor audiencia donde se promocionen los autos de marca china para dar una información pertinente al cliente potencial.

- Información en periódicos que es parte de los medios de comunicación por los que acceder las personas para tener información sobre un ámbito específico, siendo así que es una oportunidad para crear ofertas especiales que motiven a la compra de autos de marca china.
- Banners y carteles publicitarios que son esenciales para hacer promociones exteriores, pero que sean en zonas con alto tránsito vehicular.
- El uso de redes sociales es primordial porque es un medio digital innovador y de alto alcance que permite informar sobre las marcas de autos chinos mediante la creación de publicaciones, imágenes, videos, transmisión en vivo, entre otros a través de Facebook e Instagram.
- Ampliar la participación en activaciones que ayuden a dar a conocer al cliente potencial sobre los diseños, características, entre otros a partir de una performance adaptada a las actividades que se realizan en público en dichos eventos.

4.3.3.5 Márketing Digital y estrategias emergentes *On Line* en redes sociales.

Como en (Alvarado & Noroña, 2020) se definen:

(...) los influencers, las plataformas digitales, las metodologías emergentes en redes sociales, son parte de las nuevas estrategias que se emplean en el marketing digital porque a través de estos medios se puede promocionar vehículos de marca china mediante un impulsador que tenga muchos seguidores en la *social media* para que así lo referente a estas marcas provenientes de China estén al alcance de muchas personas (Alvarado, Noroña, & Contreras, 2020).

CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- El presente trabajo de investigación en su marco teórico conceptual citó las diversas referencias teóricas relacionadas a la definición de la gestión, régimen y sistema tributario, a los principales impuestos que afectan al Sector Automotriz en el Ecuador, y en particular a la ciudad de Guayaquil; así como a las Reformas Tributarias establecidas en el periodo 2015 - 2019. También se incorporaron los presupuestos teóricos de los índices financieros de liquidez, actividad, apalancamiento y de rentabilidad; que contribuyeron a evaluar las actividades financieras de GALARMÓBIL S.A., a nivel de los procesos operativos internos y fundamentalmente, de los resultados de las campañas de ventas en los años representativos del periodo de análisis.
- Se determinó el impacto de las reformas tributarias en el sector automotriz, en lo social se logró evidenciar el nivel de reducción de puestos de trabajo en las empresas del sector, lo que provocó conjuntamente un aumento en la tasa de desempleo del país en el periodo 2015 - 2019. Dentro del ámbito económico externo se evidenció un ambiente cargado de especulaciones, inestabilidad e incertidumbre en las transacciones de venta de autos importados en Guayaquil y en general en el país. Internamente las concesionarias y empresas importadoras presentaron una reducción en la inversión, lo que ocasionó el cierre de algunas compañías similares y una desaceleración en la oferta - demanda del sector automotriz ecuatoriano, durante el periodo 2015 – 2019.
- Con el estudio de los indicadores financieros de la concesionaria GALARMÓBIL S.A., en base a los Estados de Situación Financiera y Estado de Resultados del año 2017 y del año 2016, escogidos como años representativos del punto de inflexión en el periodo de evaluación 2015 - 2019 y su contraste con el desempeño de los procesos operativos, se pudo evidenciar que la empresa presentó debilidades de la gestión financiera asociadas a las Reformas Tributarias del sector automotriz. Los

resultados de liquidez, actividad, apalancamiento financiero en estos años, demostraron una tendencia neutra, en comparación al año anterior. Mientras que la rentabilidad presentó una tendencia negativa, con un nivel alto de riesgo financiero, basado en el porcentaje de rentabilidad decreciente en el comparativo de los dos años consecutivos.

- Se elaboró una Guía para desarrollar estrategias emergentes digitales enfocadas en la comercialización de autos de marcas chinas, a través de campañas que promuevan la demanda de autos híbridos o eléctricos como una opción viable que aporte ecológicamente, a través de líneas créditos de consumo, capital semilla -fomento y modalidades de liquidez que sean viables para los ciudadanos de Guayaquil.

Recomendaciones

- Que las concesionarias elaboren una planificación tributaria que esté en concordancia con el análisis de las reformas e incentivos, de tal manera que se obtenga una mejora administrativa como eje de control y optimización, en el pago de los impuestos.
- Potenciar el mercado de la industria automotriz ecuatoriana a través de la provisión tecnológica en accesorios, partes y piezas para convertirse en un sector de vanguardia y globalizado. Además, de la innovación, transformación digital y la optimización de costos de producción, que permita contar con precios de venta al público que sean competitivos en contraste al producto extranjero.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AEADE. (2016). *Sector automotriz en cifras*. Guayaquil: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.
- AEADE. (2017). *Boletín anual. Sector automotriz en cifras*. Guayaquil: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.
- AEADE. (31 de 07 de 2018). *Anuario 2018 Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Obtenido de Anuario 2018 Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/03/Anuario%202018.pdf>
- AEADE. (12 de 09 de 2019). *Asociación Empresas Automotrices del Ecuador*. Obtenido de El sector automotor de Ecuador continúa en crecimiento: <https://www.eluniverso.com/tendencias/20190912/nota/6950303/sector-automotor-ecuador-continua-crecimiento>
- Aimacaña, J. (2017). *Determinación del impacto económico en el sector automotriz como resultado de las limitaciones de cupos y sobre tasas arancelarias a los vehículos nuevos en el Ecuador*. Sangolquí: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
- Alvarado, K., & Noroña, K. (2020). *La importación de autos chinos y su participación en el mercado automotor de Guayaquil, periodo 2015 - 2018*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Alvarado, K., Noroña, K., & Contreras, M. (2020). *La importación de autos chinos y su participación en el mercado automotor de guayaquil, periodo 2015 – 2018*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Económicas.
- Álves, E. (2018). *El crecimiento del mercado automotriz*. Perú: Luminus.
- Amador, C. (2017). *LOS IMPUESTOS TRIBUTARIOS DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ*. Guayaquil: Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaqui.
- Arias, J. (2019). *Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017*". Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil UCSG.
- Arias, J., & Chávez, J. (2019). *Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017*. Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Maestría en Finanzas y Economía Empresarial.
- Buitrón, C., & Guerra, G. (2016). *Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Maestría en Planificación Tributaria y Fiscalidad Internacional.
- Carrillo, D. (2019). *Efectos de la Regulación Comercial en el Sector Automotor Ecuatoriano durante el periodo 2010-2018*. Quito: Universidad San Francisco de Quito USFQ.
- CINAE. (2019). *Participación de las marcas de autos chinos en Ecuador*. Quito: Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador.
- CINAE. (23 de 11 de 2020). *Cámara de Industria Automotriz del Ecuador*. Obtenido de Cámara de Industria Automotriz del Ecuador: <http://www.cinae.org.ec/index.php/la-industria/66-historia-de-la-industria-ecuatoriana>
- Collantes, C. (2019). *Análisis de la demanda de automóviles de origen chino debido a cambios de política fiscal y su impacto en los segmentos de mercado automotriz en la ciudad de Guayaquil*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil UG.
- COMEX. (12 de 07 de 2020). *Comité de Comercio Exterior*. Obtenido de Comité de

- Comercio Exterior.
- Datosmacro. (12 de Noviembre de 2018). *Negocios*. Obtenido de Baja la producción de vehículos en China: <https://datosmacro.expaansion.com/negocios/produccion-vehiculos/china>
- El Universo. (2017). *El desarrollo y crecimiento de las compras de autos chinos en Guayaquil, Ecuador*. Guayaquil: El Universo.
- El Universo. (7 de 11 de 2019). *40 marcas de autos chinos se comercializan en Ecuador*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/11/07/nota/7589138/autos-chinos-marcas-ecuador>
- García, V. (2019). *Impacto Tributario Arancelario en el sector automotriz en el Distrito Metropolitano de Quito en el Periodo 2013 - 2017*. Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Guarderas, A., & Erazo, L. (2014). *Impacto de las nuevas regulaciones gubernamentales en el sector automotriz del Ecuador*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Heredia, G. (2017). *La situación de la industria automotriz del Ecuador*. Quito: Universidad Central.
- INEC. (2019). *Variables económicas de las ventas de vehículos automotores Guayaquil, Ecuador*. Guayaquil: INEC.
- Jama, M. (2019). *Impacto de la introcción de los autos de marcas chinas en la ciudad de Guayaquil*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Jiménez, M. (07 de junio de 2018). *El Telégrafo*. Obtenido de Vehículos importados ganan pista a la industria nacional: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/industria-automotriz-ecuador-importacion-vehiculos>
- (2011). *Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado*. (24 de 11 de 2020). *Ley Orgánica de Aduanas*. Obtenido de <http://www.aduana.gob.ec/archivos/LEY-ORGANICA-DE-ADUANA-2010.pdf>
- (2021). *Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador*.
- LORTI. (2015). *Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno*. Quito: Registro Oficial 444.
- Lucero, K. (2020). El sector automotor busca cómo sobrellevar el desplome de sus ventas. *Gestión Digital*, 1.
- Mendoza, V., Navarrete, C., & Rivadeneira, I. (2019). *Impacto en el Sector Automotriz y en la Recaudación de Servicio de Rentas Internas (SRI), del incremento en la tarifas del Impuesto al Consumo Especial (ICE) a los vehículos, en la Ley de Equidad*. Guayaquil: ESPOL.
- Ministerio de Industrias y Productividad. (31 de 01 de 2018). *Simplificación de trámites y política industrial para el ensamblaje de vehículos*. Obtenido de Simplificación de trámites y política industrial para el ensamblaje de vehículos: <https://www.inductrias.gob.ec/simplificacion-de-tramites-y-politica-industrial-para-el-ensamblaje-de-vehiculos/>
- Morán, E. (2019). *El sector automotriz y su influencia en la economía*. Cali: Revista Empresarial.
- Orellana, W. (01 de Octubre de 2016). *El Telégrafo*. Obtenido de Los cupos para importar autos se eliminan: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/los-cupos-para-importar-autos-se-eliminam>
- Orellana, W. (08 de 10 de 2020). *Los cupos para importar autos se eliminan*. Obtenido de El Telégrafo: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/los-cupos-para-importar-autos-se-eliminam>
- Pacheco, M. (04 de febrero de 2021). *El ensamblaje de autos tiene nuevos actores*. Obtenido de Líderes. El Comercio: <https://www.revistalideres.ec/lideres/ensamblaje-autosnuevos-actores->

produccion.html

- Pallo, E. (2017). *Evolución de los impuestos directos e indirectos dentro del régimen tributario ecuatoriano y su recaudación*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Rodríguez, M. (2017). *La industria automotriz en China*. México: Universidad de Guadalajara.
- Rodríguez, R. (2018). *Impuestos de sociedades*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Secretaría General Técnica, Subdirección General de Documentación y Publicaciones.
- SENAE. (2017). *Proceso de importación de autos en Ecuador*. Quito: COMEX.
- SENAE. (2019). *Indicadores sobre recaudación de tributos en empresas importadoras y ensambladoras sector automotor*. Guayaquil: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- Servicio de Rentas Internas SRI. (16 de 03 de 2021). *Guía Básica Tributaria*. Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/intersri/home>
- SUPERCIAS. (06 de 05 de 2021). *Indicadores Técnicos Financieros*. Obtenido de Superintendencia de Compañías del Ecuador: https://www.supercias.gob.ec/bd_supercias/descargas/ss/20111028102451.pdf
- Supercías. (10 de mayo de 2021). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Obtenido de http://181.198.3.71/portal/samples/images/docs/tabla_indicadores.pdf
- Torres, M. (2018). *Situación del sector automotor en Ecuador*. Guayaquil: Universidad Técnica Particular de Loja UTPL.
- Valverde, M. (2018). *El comercio internacional*. Madrid: Pearson.
- Vélez, Q. (2020). *La industria automotriz híbrida y eléctrica en Ecuador*. Quito: Universidad Central.

ANEXOS

Anexo 1. Encuesta

Encuesta

1. ¿Tiene conocimiento sobre los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos?
 - a) Sí
 - b) No
2. ¿Conoce cuantos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país?
 - a) 1
 - b) 2
 - c) 3
 - d) Más de 3
 - a. ¿Está de acuerdo que se restrinjan la importación de vehículos con el objetivo de fomentar la producción nacional?
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) Parcialmente de acuerdo
 - d) En desacuerdo
3. ¿Conoce los requisitos que debe realizar para importar un vehículo?
 - a) Sí
 - b) No
4. ¿Considera que los precios de los vehículos importados chinos son económicos y accesibles en comparación a vehículos ensamblados en el país?
 - a) Muy accesibles
 - b) Moderadamente accesibles
 - c) Poco accesibles
 - d) Inaccesibles
5. ¿Considera que los impuestos del sector automotriz son?
 - a) Altos
 - b) Normales
 - c) Bajos
6. ¿Cree usted que los impuestos que pagan los vehículos importados chinos han afectado las ventas y la rentabilidad de las empresas concesionarias?
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) Parcialmente de acuerdo
 - d) En desacuerdo
7. ¿Considera usted que los impuestos que gravan a los vehículos importados han generado un mayor desempleo en Guayaquil?
 - a) Nunca
 - b) Ocasionalmente
 - c) Frecuentemente
 - d) Siempre
8. ¿Cuál de estos impuestos considera usted que deberían eliminarse en los vehículos?
 - a) IVA
 - b) ICE
 - c) ISD

 - d) AD VALOREM
 - e) SALVAGUARDIAS
 - f) FODINFA
9. ¿Cree usted que las empresas del sector automotriz aportan al desarrollo económico de Guayaquil y el Ecuador?
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) Parcialmente de acuerdo
 - d) En desacuerdo

Anexo 2. Cuestionario de la entrevista al Gerente General de la concesionaria GALARMÓBIL S.A.

Objetivo: Determinar el impacto tributario del proceso de importación de vehículos chinos y la afectación financiera de las empresas concesionarias.

1. ¿Qué ventajas tuvo el sector automotriz por la aplicación de leyes que limitan importación con el fin de fomentar la producción nacional?
2. ¿Qué desventajas considera a su criterio que tuvo el sector automotriz durante el Gobierno del presidente Eco? Rafael Correa Delgado?
3. ¿Cómo afectó el aumento de los impuestos para la importación de vehículos a la rentabilidad de las empresas concesionarias?
4. ¿De qué manera el nuevo método para calcular el impuesto ICE perjudicó en las ventas de vehículos chinos importados?
5. ¿Cuál fue el comportamiento de las ventas y su rentabilidad de la compañía durante el año 2015 en relación con el 2014?
6. ¿Cuál sería su recomendación para que el sector automotriz mejore sus ventas y su rentabilidad?
7. ¿Cuál fue el impacto económico hacia la empresa ante la aplicación de salvaguardias hacia los vehículos importados?
8. En el período 2015 – 2019. ¿Qué estrategias realizó la empresa para captar clientes?
9. ¿Los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos son transferidos directamente a precio final del producto?
10. ¿Considera que dada la crisis económica del país (2015 – 2019) por la caída del precio del petróleo, el incremento de los impuestos en los vehículos fue la única opción que tuvo el gobierno para recaudar más dinero?

Anexo 3. Entrevista a la Asesora de Comercio Exterior de la Empresa Importadora “XYZ”

Objetivo: Determinar el impacto tributario del proceso de importación de vehículos chinos y la afectación financiera de las empresas importadoras.

1. ¿Estuvo de acuerdo con las medidas restrictivas que el Gobierno Nacional ha tomado hacia el sector automotriz para limitar la importación de vehículos?
2. En comparación a años anteriores (2015 – 2019), las ventas de vehículos chinos han disminuyeron significativamente ¿En su opinión cuál sería el motivo de tal reducción?
3. Con la medida de limitantes para la importación de vehículos (2015 – 2019) ¿Cómo le ha afectó al área de ventas y comercial de la compañía?
4. ¿Cuál fue el impuesto que a su criterio encareció o sobrevaloró el precio a los vehículos chinos importados?
5. ¿Qué vehículos se vendieron con mayor facilidad: los chinos importados o los ensamblados en el país o los usados? ¿Por qué?
6. ¿Existió algún tipo de vehículo chino que se dejó de comercializar por el aumento de impuesto para la importación de vehículos en el periodo 2015 - 2019? ¿Por qué?
7. ¿Cómo le afecto económicamente la aplicación de las reformas tributarias a la importación de vehículos en relación a la creación y modificación en los porcentajes de los impuestos?
8. ¿Qué sucedió con los vehículos que no fueron vendidos?
9. ¿Existieron cambios en los beneficios económicos a los empleados por parte de la empresa?
10. ¿A partir de qué fecha dispusieron para la venta vehículos del año siguiente?

Anexo 4. Carta de “CONSENTIMIENTO INFORMADO” GALARMÓBIL S.A.



GALARMOBIL S.A.

Av. De las Americas#103 y Av. Benjamín Rosales–Centro de
Negocios Bloque: F Locales: 1-2-3. teléf.: 04-2133544 -04-2133539
www.cheryinternacional.com
Guayaquil – Ecuador

Guayaquil, 14 de agosto del 2020


Señores
Consejo de Posgrado e Investigación UTEG
Presente,

Por medio del presente, AUTORIZO a la Ing. Luz marina Bejarano Ospina, con Cédula No. 0919948026, el acceso y uso de la información financiera de la empresa GALARMÓBIL, para fines estrictamente académicos educativos y en particular lo correspondiente para el desarrollo de su propuesta de investigación:

ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS REFORMAS TRIBUTARIAS EN LA
IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS CHINOS EN GUAYAQUIL, PERIODO 2015 – 2019

Estamos seguros que los resultados de esta investigación científica, contribuirán al sector, pues se analizará desde el año 2015, el comportamiento de la rentabilidad y liquidez de las empresas concesionarias que importan marcas de vehículos chinos y permitirán estos resultados, arribar a las mejores recomendaciones en pro de la sostenibilidad financiera del sector.

Atentamente,


GALARMOBIL S.A.

Gerente General

GALARMOBIL S.A