

UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

TÍTULO:

APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE MÁRGENES
TRANSACCIONALES DE UTILIDAD OPERACIONAL EN LA
RENTABILIDAD OBTENIDA POR LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS DEL
SECTOR AUTOMOTRIZ, EN EL ECUADOR DURANTE LOS EJERCICIOS
ECONÓMICOS 2015 Y 2016.

AUTORA:

AGUILAR MORA, NANCY GRABIELA

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

TUTOR:

C.P.A. SAMANIEGO PINCAY, PEDRO JOSÉ, MBA.

Guayaquil, Ecuador

11 de septiembre del 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por: **Aguilar Mora Nancy Grabiela**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de: **Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA**.

TUTOR

f. _____

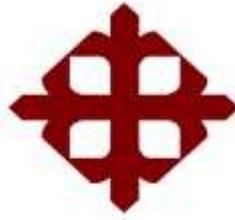
C.P.A. Samaniego Pincay, Pedro José, MBA.

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____

CPA. Vera Salas, Laura Guadalupe, MSc.

Guayaquil, a los 11 días del mes de septiembre del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Aguilar Mora Nancy Grabiela**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “**Aplicación de la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional en la rentabilidad obtenida por las principales Compañías del sector automotriz, en el Ecuador durante los ejercicios económicos 2015 y 2016**” previa a la obtención del Título de: **Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

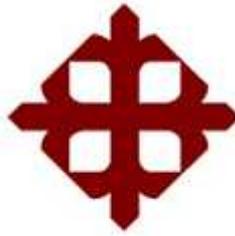
En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 11 días del mes de septiembre del año 2017

AUTORA

f. _____

Aguilar Mora, Nancy Grabiela



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

AUTORIZACIÓN

Yo, **Aguilar Mora Nancy Grabiela**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación “**Aplicación de la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional en la rentabilidad obtenida por las principales Compañías del sector automotriz, en el Ecuador durante los ejercicios económicos 2015 y 2016**”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 11 días del mes de septiembre del año 2017

AUTORA:

f. _____
Aguilar Mora, Nancy Grabiela

REPORTE URKUND

The screenshot displays the URKUND interface. On the left, document details are shown: 'Documento: Aguilar Nancy_Final.doc (D30391210)', 'Presentado: 2017-09-05 18:02 (-05:00)', 'Presentado por: nancy_aguilar20@hotmail.com', 'Recibido: pedro.samaniego.ucsg@analysis.orkund.com', and 'Mensaje: 66 Mostrar el mensaje completo'. A yellow highlight indicates that 5% of the 44 pages consist of text from 5 sources. On the right, a table titled 'Lista de fuentes' and 'Bloques' lists 12 sources with their respective percentages and descriptions. The bottom toolbar includes icons for navigation and actions like '0 Advertencias', 'Reiniciar', 'Exportar', and 'Compartir'.

Lista de fuentes	Bloques
87%	eléctricos, incluidos de plomo, de los tipos utilizados para arranque de motores de embolo (pistón).
87%	eléctricos, incluidos de plomo, de los tipos utilizados para arranque de motores de embolo (pistón).
100%	Los
100%	Los
100%	Los demás vehículos de cilindrada entre 1000 cm3 y 1 500 cm3, no contempladas en otra parte. 10 729
100%	Los demás vehículos de cilindrada entre 1000 cm3 y 1 500 cm3, no contempladas en otra parte. 10 729
100%	Los demás
100%	Los demás
100%	Neumáticos (llantas) radiales para autobuses o camiones 22 513 18 220 20 880 4011.10.10.00 Neu
100%	Neumáticos (llantas) radiales para autobuses o camiones 22 513 18 220 20 880 4011.10.10.00 Neu
95%	BCE. (2017). Indicadores. Recuperado de https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/boimensual/l

Link: <https://secure.orkund.com/view/29993617->

[956967645788#DckxDslwEEXBu7h+Qmt796+TqyAKFEHklmISlu4O086nHFdZ7y58EEZUohGdcCIIEUn8a0GGKmqol0ciG+mkGA/KNfdzvuf2PLdXWe1mvqSI+qiWPbzX7w8=](https://secure.orkund.com/view/29993617-956967645788#DckxDslwEEXBu7h+Qmt796+TqyAKFEHklmISlu4O086nHFdZ7y58EEZUohGdcCIIEUn8a0GGKmqol0ciG+mkGA/KNfdzvuf2PLdXWe1mvqSI+qiWPbzX7w8=)

TUTOR

f. _____
C.P.A. Samaniego Pincay, Pedro José, MBA.

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar y de manera especial a Dios por brindarme la sabiduría y el conocimiento, y sobre todo por ser un pilar fundamental en todas las decisiones de mi vida.

A mis queridos padres Teresa Mora y Jorge Aguilar por su apoyo incondicional en todas las decisiones que he tomado y sobre todo por los valores que siempre me han inculcado y que gracias a ellos soy la persona que soy ahora, también por su cariño, motivación y consejos que siempre me han brindado por eso y mucho más quiero ser un orgullo para los seres que me dieron la vida.

A mi hermana Diana Aguilar que más que una hermana es mi mejor amiga y siempre está ahí apoyándome incondicionalmente para seguir adelante y sobre todo por su cariño infinito que siempre tiene hacia mí y que gracias a él se ha convertido en un motivo más para no decaer. “Hermanas por casualidad, amigas por elección”.

A mi tutor, Ing. Pedro Samaniego, por su paciencia, consejos y apoyo en todas las etapas del trabajo de investigación y por enseñarme con sabiduría y dedicación.

A mi enamorado Niko Parraga por su cariño, paciencia y apoyo en todo momento, sobre todo en los días de revisión de tesis y por ser un motivo más para crecer como persona y profesional .

A mis amigos “Los de Siempre” gracias por su apoyo, cariño y motivación a seguir siempre adelante y por ser parte fundamental de esta etapa de mi vida.

Nancy Grabiela Aguilar Mora

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación está dedicado de manera muy especial a Dios por todas sus bendiciones.

A mi hermosa familia, mis amigos y enamorado gracias todos ellos por su cariño y apoyo incondicional en todo momento, por eso y mucho más ha sido posible esta meta más en mi vida como profesional.

Nancy Grabiela Aguilar Mora



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

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

f. _____

CPA. Omar Jurado Reyes, MBA
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

CPA. José Antonio Rodríguez, MSc.
OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

CALIFICACION

f. _____

C.P.A. SAMANIEGO PINCAY, PEDRO JOSÉ, MBA.

TUTOR

ÍNDICE GENERAL

Introducción	2
Planteamiento del Problema.....	3
Delimitación del Problema	6
Objetivos generales	6
Objetivos específicos	6
Justificación e importancia.....	7
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	9
1.1 Sector Automotriz	9
1.2 Características del sector ecuatoriano.....	9
1.3 Principales productos y elaborados del sector	12
1.4 Partes y Piezas de Vehículos	14
1.5 Producción nacional	14
1.6 Exportaciones del sector por producto	15
1.7 Número y tamaño de las compañías del sector.....	17
1.8 Materia Tributaria:.....	18
1.8.1 Salvaguardas.	18
1.8.2 Precios de Transferencia (PT).	22
CAPÍTULO II: MARCO METODOLOGICO	33
2.1 Tipo de Investigación.....	33
2.1.1 Investigación descriptiva	34
2.2 Diseño de la investigación	34
2.2.1 Diseño documental.	34
2.3 Determinación de las compañías sujetas a análisis	34
CAPÍTULO III: ANALISIS DE LA METODOLOGIA MMTUO	43
3.1 Análisis del margen de utilidad considerando la aplicación de una metodología de plena competencia aplicado a empresas representativas del sector automotriz.	43
3.2 Aplicación del Método Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO) en la rentabilidad obtenida por las Principales Compañías del Sector Automotriz.	51
3.2.1 Aplicabilidad del método	52
3.2.2 Selección del indicador de rentabilidad.....	53

3.2.3 Comparables seleccionadas.....	54
3.2.3.1 Base de Datos.....	54
3.3 Ajuste de Utilidad de Mercado del Sector Automotriz.....	69
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	71
Conclusiones.....	71
Recomendaciones.....	74
REFERENCIAS.....	76

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Ingresos de las Principales Compañías del Sector Automotriz.....	5
Tabla 2. Producción de Vehículos.....	9
Tabla 3. Trabajadores de la Industria Automotriz por sectores.	11
Tabla 4. Exportaciones del Sector Automotriz.....	16
Tabla 5. Sobretasas Arancelarias	20
Tabla 6. Cupos de Importación en el Sector Automotriz.	20
Tabla 7. Cronograma de desmantelamiento de Sobretasas Arancelarias.....	21
Tabla 8. Datos de la Resolución No. NAC-DGER2005-640	24
Tabla 9. Límites presentación del Anexo de Operaciones con Partes Relacionadas y el Informe Integral de Precios de Transferencia.....	25
Tabla 10. Principales compañías con mayores ingresos.....	38
Tabla 11. Ingresos de Compañías del Sector Automotriz	40
Tabla 12. Ventas Históricas de las Principales Compañías del Sector Automotriz (Expresado en miles de dólares de los Estados Unidos de América-US\$).	49
Tabla 13. Variaciones de las Ventas históricas de las Principales Compañías del Sector Automotriz.	50
Tabla 14. Margen Comparativo de Compañías Comparables.....	60
Tabla 15. Indicador de Rentabilidad General Motors del Ecuador S.A.	60
Tabla 16. Indicador de Rentabilidad Automotores y Anexos S.A. Ayasa.....	61
Tabla 17. Indicador de Rentabilidad Toyota del Ecuador S.A.	61
Tabla 18. Análisis de la rentabilidad de General Motors del Ecuador	62
Tabla 19. Análisis de la rentabilidad de Automotores y Anexos S.A.	63
Tabla 20. Análisis de la rentabilidad de Toyota del Ecuador S.A.	64
Tabla 21. Rango Intercuartil - Operating Margin General Motors del Ecuador S.A.....	65
Tabla 22. Rango Intercuartil - Operating Margin Automotores y Anexos S.A AYASA	66

Tabla 23. Rango Intercuartil - Operating Margin Toyota Ecuador	66
Tabla 24. Consolidación del Rango Intercuartil de las Compañías Seleccionadas - Operating Margin.....	67
Tabla 25. Rango Intercuartil - Operating Margin – Después Ajuste de utilidad del mercado del sector automotriz.....	69
Tabla 26. Rango Intercuartil - Operating Margin – Después Ajuste de utilidad del mercado del sector automotriz.....	70
Tabla 27. Rango Intercuartil - Operating Margin – Después Ajuste de utilidad del mercado del sector automotriz Toyota.....	70
Tabla 28. Ranking de las compañías del sector automotriz	78

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Participación del Sector Automotriz en el PIB.	3
Figura 2. Tendencia de los Ingresos de las Principales Compañías del Sector Automotriz.	5
Figura 3. Personas que trabajan en el sector automotriz.	11
Figura 4. Vehículos Producidos en Ecuador.	13
Figura 5. Partes & Piezas del Sector Automotriz.....	14
Figura 6. Producción Nacional por Sector automotriz.	15
Figura 7. Ventas vehículos livianos por participación de mercado y marca.....	17
Figura 8. Ventas vehículos comerciales por participación de mercado y marca.....	18
Figura 9. Países que han adoptado las disposiciones de la OCDE. .	23
Figura 10. Métodos para aplicar el principio de plena competencia aceptados por la OCDE.....	26
Figura 11. Niveles de las investigaciones científicas.....	33
Figura 12. Investigación Descriptiva.....	34
Figura 13. Sectores de la economía en el PIB.	35
Figura 14. Encadenamiento que desempeña la industria automotriz sobre el resto de sectores de la economía.	36
Figura 15. Empresas con Plantas Ensambladoras.....	38
Figura 16. Compañías productoras de vehículos nacionales.....	39
Figura 17. Compañías más representativas en ventas de vehículos. 39	
Figura 18. Preferencias del Consumidor- Ingresos-Marcas	40
Figura 19. Marcas de Vehículos de las Principales Compañías del Sector Automotriz.	41
Figura 20. Ventas de Vehículos según Marca.....	42
Figura 21. Producción nacional de vehículos en el Ecuador.	44
Figura 22. Importación anual de vehículos.....	45
Figura 23. Importación de Vehículos por País de Origen.....	46
Figura 24. Ventas Anuales de Producción Nacional.	47
Figura 25. Ventas de Vehículos Importados.....	47
Figura 26. Nivel de Empleo en el Sector Automotriz, Ecuador.....	48

Figura 27. Ventas Históricas de las Principales Compañías del Sector Automotriz..... 49

RESUMEN

El presente Trabajo de Titulación describe las principales implicaciones y efectos de índole económico y financiero en la aplicación de las salvaguardas fijadas por el Gobierno Ecuatoriano y que tuvieron implicaciones directas para el sector automotriz durante el periodo económico 2015-2016, cuya finalidad de dicha medida económica adoptada por el Gobierno fue la de contrarrestar las principales consecuencias en la Balanza de Pagos del Ecuador como producto de la caída del precio del barril de petróleo y la apreciación del dólar frente a otras divisas.

La adopción de dichas medidas originaron que en el sector automotriz se produzca un decrecimiento en los ingresos como respuesta al incremento de los costos de los automóviles, así como también sus partes y piezas, sumado a los cupos de importación que se vieron restringidas las sociedades que conformaron el sector automotriz. La implementación de la medida de salvaguardas y cupos de importación generó que la producción nacional no pueda ser competitiva comparado con los precios de venta de bienes similares en otros países, la cual tuvo como consecuencia una limitación en la productividad local, lo cual repercutió de manera indirecta en un incremento en del desempleo.

Basado en este escenario, procedimos a analizar la afectación en la rentabilidad de tres empresas representativas del sector automotriz comparado con la rentabilidad obtenida por sociedades independientes en otros países con la finalidad de demostrar dicha afectación considerando la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional (MMTUO) utilizada para el análisis de transacciones de plena competencia, el cual de acuerdo al análisis aplicado en el capítulo IV se obtuvo que la rentabilidad de sociedades ecuatorianas influenciado por las políticas adoptadas en promedio fueron del 6.25% cuando la mediana de la rentabilidad obtenida en empresas del mismo sector en empresas independientes fue del 11.48%, lo cual demuestra que su rentabilidad está por debajo y en consecuencia desde el punto de vista impositivo podría ser objeto de ajustes a la utilidad para proceder a una tributación conforme a la plena competencia.

Palabras claves: Salvaguardas, sector automotriz, ingresos, importaciones, Balanza de pagos, desempleo.

ABSTRACT

This degree describes the principal economics, financial effects and implications in surtax set by the Ecuadorian Government directly related through the automotive sector during the economic period 2015-2016, which purpose is to balance the principal consequences in the balance of payment due to the deterioration in the price of barrel of oil and the dollar appreciation against other foreign currency.

The adoption of this measure originated an income decrement in the automotive sector as a response of the increase in the automotive costs, as well as its parts and pieces, added to imports quota that made the companies of the automobile sector be restricted. The implementation of imports quota and surtax generated that national production couldn't be competitive with similar sales prices in other countries, it brought as a consequence limitation to the local production and unemployment increment.

Based on this scenario, we proceed to analyze the profitability affection of three representative companies of the automobile sector compared with the profitability of other foreign companies, as a way to demonstrate such affection considering Transactional Margins of Operating Profit method (TMOP) that is used to analyze arm's length transactions. According our analysis in chapter IV we got the profitability of Ecuadorian Companies that were influenced on this issue was in average 6.25% when the median of the profitability obtained of independent companies of the same sector was 11.48%. This fact demonstrates that the profitability is under the average and the consequences may be profit adjustments to proceed a taxation of arm's length.

Key Words: surtax, automobile sector, income, imports, balance of payment, unemployment.

Introducción

El sector automotriz del Ecuador es considerado uno de los sectores más importantes que contribuyen al Producto Interno Bruto de la Nación (PIB), el cual en los últimos años ha sido afectado por las medidas económicas implementadas por el Gobierno, tales como la implementación de salvaguardas a los automóviles, partes y piezas, así como también una limitación a los cupos de importación

El sector automotriz ha originado un gran desarrollo tecnológico en el Ecuador durante los últimos 30 años, dado que tiene una importante aportación en la economía a través del negocio de comercialización de vehículos, inversiones, incremento de la tecnología y generación de divisas en el Ecuador. Actualmente el sector automotriz produce 6 tipos de vehículos y ofrece 11 productos distintos en la industria de fabricantes de autopartes. (Pro Ecuador, 2015)

Otro aspecto a destacar es la alta calidad de los bienes fabricados por la industria de autopartes del Ecuador que ha permitido aperturar mercados internacionales, llegando a exportar automóviles a países como: Colombia, Venezuela, Perú y otros de América Central y el Caribe. (Pro Ecuador, 2015)

El sector automotriz se caracteriza por incorporar en sus procesos productivos altos componentes de innovación y tecnología, además de motivar la creación de empleos, lo que evidencia la importancia del sector automotriz para la economía ecuatoriana.

De acuerdo a las regulaciones aduaneras emitidas durante el año 2015, el Estado Ecuatoriano con la finalidad de evitar el impuesto a la salida de divisas al momento que las sociedades efectúen importaciones de bienes, el Gobierno ecuatoriano implementó una política fiscal de incrementar los aranceles cuya afectación directa se evidenció en el sector automotriz, dicha medida tuvo el objetivo de equilibrar la Balanza de Pagos en la economía ecuatoriana.

Cabe mencionar que las nuevas medidas de restricción comercial, tales como las salvaguardas y cupos de importación, han influido a un nuevo escenario donde dichas medidas implementadas han afectado y han limitado la actividad de operación automotriz, la cual como mencione anteriormente se trata de un sector importante de la economía ecuatoriana.

Por tanto, esto demuestra que las medidas que se han aplicado a la reducción de cupos de importación de vehículos han afectado directamente a la cantidad de unidades vendidas durante los años 2015 y 2016, tal como se muestra y analiza más adelante.

Planteamiento del Problema

La economía ecuatoriana posee diferentes sectores que contribuyen al PIB, entre ellos: (i) enseñanza y salud, (ii) transporte, (iii) manufactura, (iv) agricultura, y, (v) construcción y petróleo. Por lo que el siguiente Trabajo de Titulación pretende dar a conocer el impacto que tuvieron la implementación de las salvaguardas y las restricciones comerciales en la importación de vehículos en el sector automotriz ecuatoriano.

Al respecto, el sector automotriz ecuatoriano que se incluye dentro del sector de transporte, representa uno de los principales sectores de la economía ecuatoriana, como se muestra a continuación:



Figura 1. Participación del Sector Automotriz en el PIB.

Adaptado de: Banco Central del Ecuador (2016).

Como se muestra en la figura 1, durante el año 2016 se puede observar que el transporte y en consecuencia el sector automotriz fue uno de los principales sectores de la economía ecuatoriana, el mismo que representó el 6,81% del PIB, de ahí la importancia del sector automotriz en el desarrollo de la producción nacional, la misma que es reconocida por su influencia en el crecimiento de la matriz productiva, ya que la misma genera producción nacional, importaciones, exportaciones, ventas y empleo ya que la misma a pesar de tener un nivel alto de fabricación automatizada requiere de mano de obra directa e indirecta para su producción.

Por lo que se puede decir que dicho sector contribuye con la oferta y demanda de vehículos en el mercado tanto nacional como internacional, el mismo que se vio afectado con una contracción que el mercado automotor del país experimentó, afectado por aspectos regulatorios implementados por gobierno.

De la información establecida en la revista Ekos, se obtiene que el número de empresas que componen el sector automotriz fueron aproximadamente 100 compañías al año 2016. Por tanto, este Trabajo de Titulación analizará el impacto de la metodología MMTUO en la adopción de éstas medidas en dicho sector de la economía, considerando las principales empresas que la componen.

De acuerdo con la información disponible relacionada con los Estados Financieros que se muestran en la Superintendencia de Compañías, en las 3 principales compañías del Sector Automotriz, se evidenció que la misma posee una tendencia a la disminución de sus ingresos. Un resumen fue como sigue:

Tabla 1. Ingresos de las Principales Compañías del Sector Automotriz.

	Ingresos		Variación Horizontal	
	2016	2015	US\$	%
General Motors del Ecuador S.A.	587,518,000	896,192,000	(308,674,000)	-34%
Automotores y Anexos S.A. Ayasa	136,564,357	157,781,068	(21,216,711)	-13%
Toyota del Ecuador S.A.	66,661,374	124,667,036	(58,005,662)	-47%

Nota: se consideran solo las tres principales compañías para el análisis. Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2015)*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

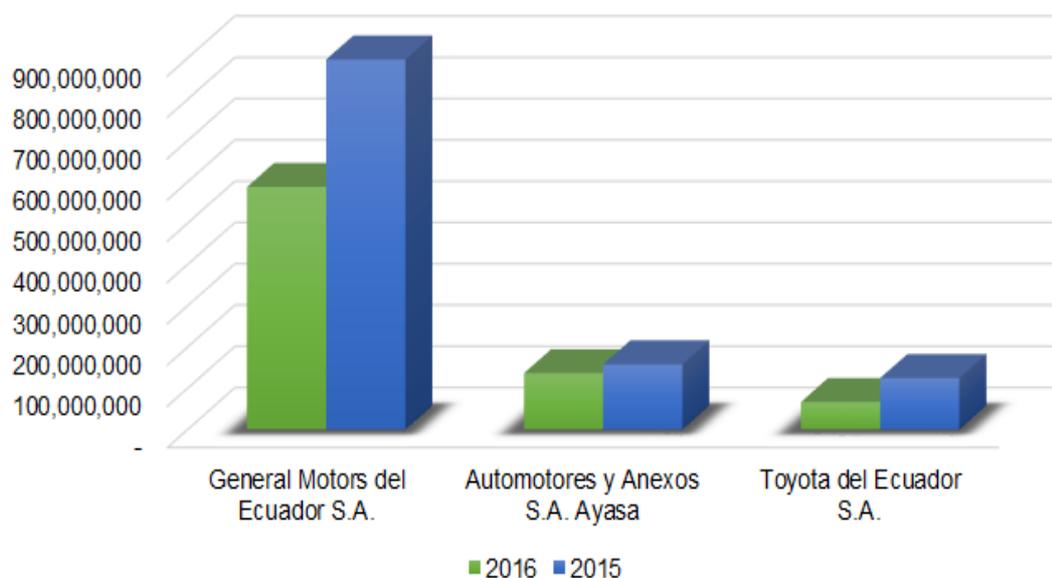


Figura 2. Tendencia de los Ingresos de las Principales Compañías del Sector Automotriz. Adaptado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2015)*

De acuerdo con la tabla 1, se observó una disminución de las ventas en el sector, la cual fue originada por la implementación de las medidas económicas en este sector, considerando esta disminución como una afectación para la industria automotriz, existiendo efectos económicos por el incremento de precios, disminución del volumen de ventas, altos costos de importación, así como también en sus partes y piezas.

La limitación de las importaciones causada por la medida de salvaguardas ha incidido en este sector productivo ocasionando un decrecimiento en su producción, problemática que se analiza en el siguiente

trabajo investigativo; para lo cual es preciso plantearse las siguientes preguntas: ¿Está el sector automotor del Ecuador listo para enfrentar este tipo de medidas?, ¿Cuál fue la afectación de dicho sector por la implementación de las salvaguardas?, ¿Representa alguna ventaja o beneficio dicha implementación?, ¿Son las salvaguardas sacrificios para el país con recompensa futura?, y ¿Podrán las empresas automotoras del país recuperarse de tal decaimiento económico?

Delimitación del Problema

La delimitación del problema se relaciona en específico a la evaluación del impacto que tuvieron las sociedades por la implementación de las medidas económicas como las salvaguardas aplicadas a importaciones efectuadas por el sector automotriz.

Por tanto, el presente Trabajo de Titulación, tratará de dar a conocer las afectaciones que ha tenido el sector automotriz durante los años 2015 y 2016, debido a las medidas gubernamentales aplicadas durante los años mencionados precedentemente, considerando una metodología para la evaluación de los principios de plena competencia.

Objetivos generales

Analizar el impacto financiero relacionado con la evaluación de la metodología MMTUO por efecto de la aplicación de las salvaguardas aplicadas en la industria automotriz del Ecuador, con la finalidad de confirmar si las sociedades se encuentran efectuando transacciones de plena competencia de conformidad a las directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico "OCDE".

Objetivos específicos

- Conocer el entorno macroeconómico de la industria automotriz a nivel local.
- Identificar las principales causas que conllevaron a la aplicación de las salvaguardas en el sector automotriz.
- Analizar las implicaciones originadas por la implementación de las salvaguardas en el sector automotriz del Ecuador.

- Seleccionar las tres empresas representativas del sector considerando una metodología de aceptación y descarte de firmas, a través de variables consideradas para tal fin.
- Determinar mediante la aplicación de la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional, si estas medidas afectaron los indicadores financieros y márgenes de utilidad, que otras sociedades con similares actividades operacionales obtuvieron para dichos ejercicios económicos.

Justificación e importancia

El presente Trabajo de Titulación se enfoca en realizar un análisis del margen de utilidad determinado en las principales empresas del sector automotriz, en el cual se vieron afectados por un incremento de los aranceles de importaciones entre un 5% y un 45%, en donde se procederá a analizar si éstas medidas afectaron o no a la economía del país en varios de sus sectores productivos y en específico al sector automotriz.

Por tal razón se efectuara una evaluación sobre las medidas implementadas en el sector automotriz del Ecuador, y de esta manera poder precisar su impacto en la economía del país y mostrar los efectos en el margen de utilidad en la que se encuentra el sector automotriz.

La implementación de salvaguardas a las importaciones produjo un impacto comercial en el país debido a que la principal fuente de ingresos y empleo son provenientes de compañías importadoras proporcionando un gran aporte a la economía del país con actividades productivas tales como: la comercialización de autopartes y vehículos, talleres, elaboración de combustible y lubricantes, las cuales a su vez permiten el crecimiento de otros negocios en forma directa, como lo corresponden las empresas de seguro y las instituciones financieras. Asimismo, el sector importador es uno de los sectores que posee una participación importante para la recaudación de impuestos, aranceles y tasas vinculados a su actividad, por tanto su presencia contribuye a incrementar los recursos fiscales para el Estado. No obstante, al establecer una carga impositiva mayor a las importaciones, el

cual se traduce en mayores aranceles e impuestos indirectos (IVA), implican mayores costos para las empresas y en ese sentido en un incremento de los precios de venta de vehículos, el cual afectó en forma directa e indirecta en la actividad operacional de otras empresas que se relacionan al sector automotriz, como por ejemplo el etiquetado, ensamblaje, publicidad, y otras actividades generadoras de mano de obra en dicho sector.

Esta información es muy útil para el presente trabajo de titulación, debido a que permitirá conocer una evaluación de estas medidas aplicadas por el Gobierno, la misma que analizará la relevancia que ha tenido dicha medida para la estabilidad y equilibrio de la economía del país, debido a la implementación de salvaguardas.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Sector Automotriz

La producción del sector automotriz en el Ecuador contribuye al desarrollo del país con una participación importante en la economía, el mismo que genera una importante contribución y aporte en cuanto a aranceles, impuestos y generación de empleos ya que requiere de mano de obra directa e indirecta.

Las principales transacciones que intervienen en el sector automotriz son: (i) producción, (ii) exportación, (iii) importación y (iv) ventas.

1.2 Características del sector ecuatoriano

El auge de la producción automotriz en Ecuador empezó en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comenzaron a la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. En la actualidad, la contribución de la industria automotriz tiene un gran peso en el aparato económico nacional. (Pro Ecuador, 2017)

En Ecuador, se han ensamblado vehículos por más de tres décadas, en el año 1973 comenzó la fabricación de vehículos con un total de 144 unidades de un solo modelo, conocido en aquel entonces como el Andino, construido por la ensambladora AYMESA hasta el año 1980. (Pro Ecuador, 2017)

Tabla 2. Producción de Vehículos

Año 1973 (Inicio)	Año 1987	Año 1988	Año 2016
5,000 Unidades	7,864 Unidades	12,127 Unidades	26,786 Unidades

Tomado de: *IDE Business School (2015)*. Recuperado de:
<http://investiga.ide.edu.ec/index.php/70-estadisticas/empresas-sectores/384-industria-automotriz>

Como se muestra en el tabla 2, la producción de vehículos tuvo inicio en la década de los años setenta, año en que la producción superó las 5,000 unidades de vehículos, mientras que en el año 1988 la producción se incrementó en un 54.21% en relación a años pasados, pasando así de 7,864 vehículos en 1987 a 12,127 vehículos en 1988, al 2016 la producción llegó a 26,786 vehículos.

Cuatro años más tarde, se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, abriendo y dando oportunidad a las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda que conforman la cadena productiva ecuatoriana del país. En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador ha liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana. (Pro Ecuador, 2017)

De esta manera, la industria y ensamblaje ha brindado la oportunidad de la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general, lo que genera a su vez un encadenamiento productivo en la fabricación de otros productos relacionados a los automotores, maquinarias y herramientas necesarias para producirlos. (Pro Ecuador, 2017)

A escala nacional, de acuerdo a la información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29,068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponde a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos. (Pro Ecuador, 2017)

Las actividades relacionadas a la industria automotriz generan un importante número de plazas de trabajo. A continuación, se realizará un gráfico para describir las personas ocupadas en dicho sector, según el Censo Económico 2010:

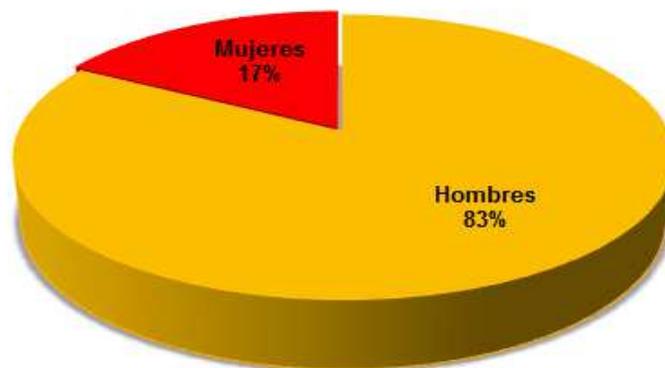


Figura 3. Personas que trabajan en el sector automotriz.

Adaptado de: Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Pro Ecuador, 2012)

Como se muestra en la figura 3, en dicho sector se obtuvieron 90,012 personas ocupadas según el Censo Económico 2010, de las cuales el 83% son hombres y el 17% mujeres, así mismo dichas personas están divididas en tres sectores ocupacionales como se detalla a continuación:

Tabla 3. Trabajadores de la Industria Automotriz por sectores.

Establecimientos de Comercio	Manufactura	Servicios
84,155 Personas	5,194 Personas	663 Personas

Nota: se ha tomado en cuenta únicamente los principales sectores. Tomado de: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2015). Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Análisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

En relación a las compañías ensambladoras, como ya se mencionó, la primera planta en el país, fue Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), la cual inició sus operaciones a partir del año de 1973. Luego se creó la compañía OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., en el año 1975, siendo hasta ahora la ensambladora con el mayor número de unidades

producidas. Por otro lado, la empresa Thunder Cycles en el 2012 se convirtió en la primera y única marca de motos ensambladas 100% en Ecuador. La alianza estratégica entre Metaltronic (fabricante de autopartes para la industria automotriz) y Thunder Cycles en Ecuador (ensambladora de motocicletas). (Pro Ecuador, 2017)

Las ensambladoras presentes en el país, General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Kia y Great Wall respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación, han logrado que sus productos de alta calidad sean reconocidos en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe. (Pro Ecuador, 2017)

1.3 Principales productos y elaborados del sector

La industria automotriz ecuatoriana comprende los vehículos completamente armados (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD). En Ecuador actualmente se producen estos tipos de vehículos:

Tipos de vehículos	Imagen
Automóviles tipo sedán con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas.	
Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas.	
Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A.	
Camionetas con motor a gasolina y/o diésel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A.	
Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diésel, T/M.	
Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, interestatal, escolar y turístico.	

Figura 4. Vehículos Producidos en Ecuador.

Tomado de: *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, PRO ECUADOR* (2017). Recuperado de: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PERFIL-AUTOMOTRIZ-FINAL.pdf>

1.4 Partes y Piezas de Vehículos

La industria de fabricantes de autopartes ofrece:

Partes y Piezas de Vehículos	
- Llantas y neumáticos para auto, camioneta y camión, tanto radial como convencional.	- Alfombras termoformadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capot.
- Asientos para vehículos: individuales, delanteros y posteriores.	- Forros para asientos de vehículos y tapicería.
- Materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.	- Silenciadores y sistemas de escape automotriz.
- Vidrios y parabrisas para automóviles.	- Hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas.
- Filtros de combustible para línea automotriz.	- Ensamble de auto radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio.

Figura 5. Partes & Piezas del Sector Automotriz.

Tomado de: *Análisis de las partes y componentes del sector automotriz y su contribución en la nueva matriz productiva periodo 2014-2015*. Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16297>

1.5 Producción nacional

Según cifras de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), las empresas ensambladoras produjeron 24,147 vehículos en el año 2016 (hasta noviembre). (Pro Ecuador, 2017)

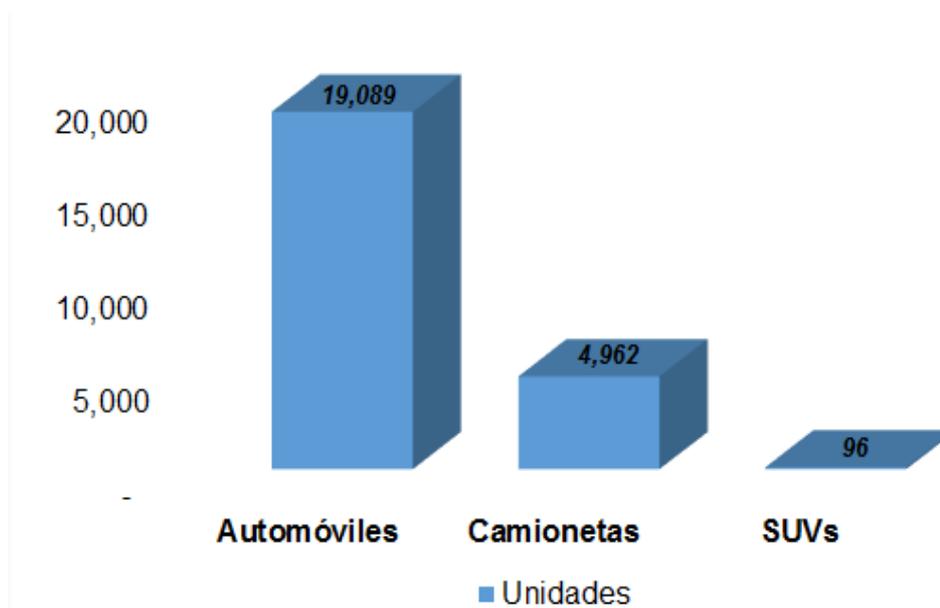


Figura 6. Producción Nacional por Sector automotriz.

Adaptado de: *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Pro Ecuador, 2017)*. Recuperado de: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PERFIL-AUTOMOTRIZ-FINAL.pdf>

Como se evidencia en la figura 5, anterior los vehículos de fabricación nacional atendieron el 50% de la demanda local durante el periodo 2016 y dentro del mismo año se ensamblaron 19,089 automóviles, 4,962 camionetas, 96 SUVs. (Pro Ecuador, 2017)

1.6 Exportaciones del sector por producto

Como se puede apreciar en la tabla 4, los principales bienes de dicho sector registran disminuciones en sus exportaciones. También se puede observar que neumáticos para camiones y los demás neumáticos para buses o camiones (4011.20.10.00 y 4011.20.90.00) registran incrementos del 14.6% y 75.7%, respectivamente durante el año 2015 en comparación con el año 2014. La partida de trenes de rodamiento de oruga y sus partes (8708.99.40.00) también registra incremento de un 275.6% en el mismo año. (Pro Ecuador, 2017)

Tabla 4. Exportaciones del Sector Automotriz

Principales Exportaciones del Sector Automotriz al Mundo							
Miles USD							
Subpartida	Descripción	2016	2015	2014	2013	2012	2011
8704.21.10.99	Los demás Vehículos Automóviles a diesel para el transporte de mercancías de peso máximo a 4.54T	14,445	48,485	53,045	23,499	108,019	160,387
8703.23.90.90	Los demás Vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa de cilindrada superior a 1.500 CM3 pero inferior o igual a 3.000 CM3: los demás	584	23,894	35,546	47,771	85,151	77,884
4011.20.10.00	Neumáticos (Llantas) radiales para autobuses o camiones	19,697	20,880	18,220	22,513	16,392	10,875
4011.10.10.00	Neumáticos (Llantas) radiales para automóviles de turismo	22,952	19,164	28,446	35,653	43,176	33,594
8507.10.00.00	Acumuladores eléctricos, incluidos de plomo, de los tipos utilizados para arranque de motores de émbolo (Pistón)	12,813	13,608	15,594	15,800	12,484	11,232
8703.22.90.90	Los demás vehículos de cilindrada entre 1.000 CM3 y 1.500 CM3, no contempladas en otra parte	-	10,220	23,429	10,729	84,484	43,301
4011.20.90.00	Los demás neumáticos utilizados en buses o camiones	2,516	4,279	2,436	7,401	9,038	14,729
8705.90.90.90	Los demás vehículos automóviles para usos especiales NCOP	-	4,024	-	7	3,100	125
8708.99.21.00	Las demás partes y - partes y accesorios de- transmisiones cardánicas	1,052	1,314	1,770	0	4	13
8708.99.40.00	Trenes de rodamiento de oruga y sus partes	341	777	207	0	1	3
Otros Productos		8,037	3,546	7,868	55,880	211,444	111,463
TOTAL :		82,437	150,191	186,561	219,254	573,293	463,606

Tomado de: Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE. Recuperado de: <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>

1.7 Número y tamaño de las compañías del sector

Son cuatro las empresas que se dedican al ensamblaje automotor, luego de la suspensión de las actividades de ensamblaje de Maresa, las más grandes son GM-OBB y Aymesa en ese orden, mientras que la reciente CIAUTO se ubica detrás de las anteriores.

Los vehículos de fabricación nacional atendieron el 50% de la demanda local, evidenciando un decrecimiento respecto al año anterior (54.2%).

La marca que lideró el mercado fue Chevrolet representando cerca del 24% de participación. El tipo de vehículo preferido por los consumidores son los automóviles, seguido para los vehículos tipo camioneta. (Pro Ecuador, 2017)

Según el último levantamiento de cifras realizado por la Asociación de empresas automotrices del Ecuador - AEADE del año 2016, se puede apreciar que entre las principales empresas que lideraron las ventas ese mismo año fueron principalmente: Chevrolet, Kia, Hyundai, Toyota y Great Wall. (Pro Ecuador, 2017)

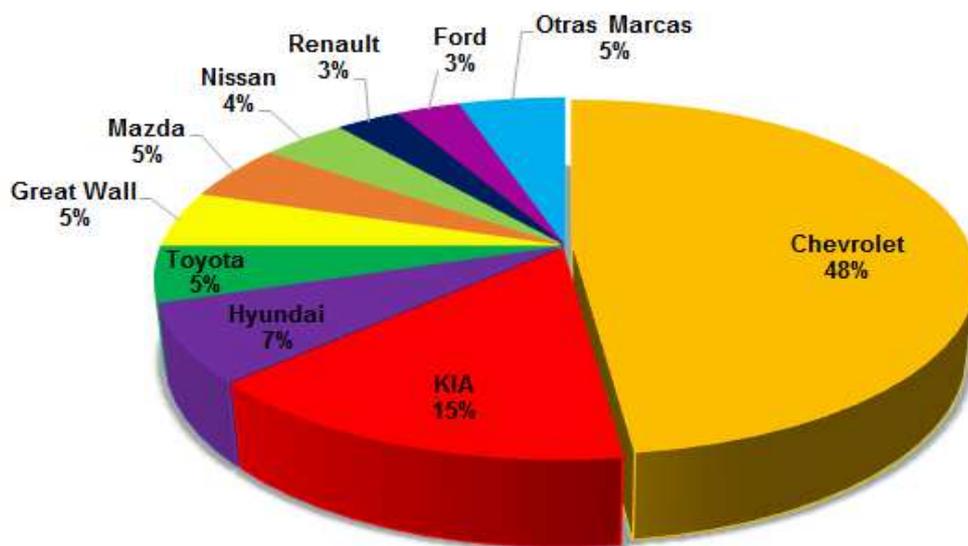


Figura 7. Ventas vehículos livianos por participación de mercado y marca.

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

Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

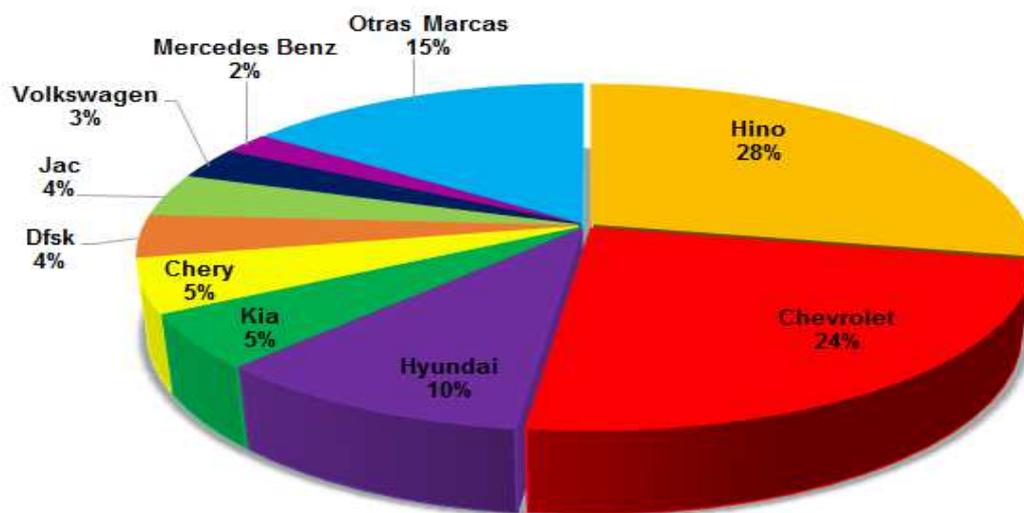


Figura 8. Ventas vehículos comerciales por participación de mercado y marca.

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

Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

1.8 Materia Tributaria:

1.8.1 Salvaguardas.

Las medidas de salvaguardia se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador. Esas medidas, que en general adoptan la forma de suspensión de concesiones u obligaciones, pueden consistir en restricciones cuantitativas de las importaciones o aumentos de los derechos por encima de los tipos consolidados. Constituyen, pues, uno de los tres tipos de medidas especiales de protección del comercio (los otros dos son las medidas antidumping y las medidas compensatorias) a las que pueden recurrir los Miembros de la OMC. (Organización Mundial del Comercio , 2015)

Esta medida es aceptada por la Organización Mundial de Comercio (OMC), entidad que permite aplicarla, para salvaguardar el equilibrio externo.

La aplicación de esta medida ha sido socializada y debatida con el sector privado, ya que se ha realizado una serie de diálogos y análisis a fin de minimizar el impacto sobre el aparato productivo nacional, tampoco

afectaría a mercaderías en tránsito. Los rubros que se han exceptuado de esta medida son:

- Materias primas y bienes de capital.
- Artículos de higiene personal y uso en el hogar.
- Medicinas y equipo médico.
- Repuestos de vehículos.
- Combustibles y lubricantes.
- Importaciones por correo rápido o courier y menaje de casa. (Organización Mundial del Comercio , 2015)

1.8.1.1 Principios rectores del Acuerdo con respecto a las medidas de salvaguarda.

- Deberán ser temporales;
- Sólo podrán imponerse cuando se determine que las importaciones causan o amenazan causar un daño grave a una rama de producción nacional competidora;
- Se aplicarán (generalmente) de manera no selectiva (es decir, en régimen de la nación más favorecida);
- Se liberalizarán progresivamente mientras estén en vigor;
- El Miembro que las imponga deberá (en general) dar una compensación a los Miembros cuyo comercio se vea afectado. (Organización Mundial del Comercio , 2015).

1.8.1.2 Resolución No. 011-2015 (11 marzo 2015).

La resolución emitida por el Comité de Comercio Exterior establece: Una sobretasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificadas en las subpartidas.

Tabla 5. Sobretasas Arancelarias

Sobretasa	Producto
5%	Bienes de capital y materias primas no esenciales.
15%	Bienes de sensibilidad media.
25%	Neumáticos, Cerámica, CKD de Televisores y CKD Motos.
45%	Bienes de Consumo Final, televisores, motos.

Tomado de: *Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2015)*. Recuperado de: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>

1.8.1.3 Resolución No. 050-2015 (1 enero 2016).

La resolución emitida por el Comité de Comercio Exterior establece: Una cupo global para la importación de vehículos equivalente a USD655'680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas, en la cual se dispone la Política Comercial de control de importaciones de vehículos tanto en CBU y en CKD distribuidas así:

Tabla 6. Cupos de Importación en el Sector Automotriz.

Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3
US\$ 280'680.927,37 Und. 23,285	US\$ 359'138.973,45 Und. 58,867	US\$ 15'861.026,55 Und. 2,403
Vehículos completamente armados (CBU)	Vehículos por ensamblar (CKD)	CKD de chasis de Vehículos

Tomado de: *Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2016)*. Recuperado de: <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex-mantiene-cuota-global-para-importacion-de-vehiculos-y-autoriza-a-importar-a-todos-los-comerciantes-de-vehiculos-del-pais/>

1.8.1.4 Resolución No. 001-2016 (31 enero 2016).

La resolución emitida por el Comité de Comercio Exterior resolvió: aprobar la reducción de un 5% en la sobretasa arancelaria del 45% de tal forma que la sobretasa pasa a ser del 40% el mismo que fue aplicado a un grupo de partidas de productos e insumos importados por el país ecuatoriano.

1.8.1.5 Resolución No. 006-2016 (29 abril 2016).

La resolución emitida por el Comité de Comercio Exterior establece: diferir a un año el cronograma de eliminación de las salvaguardas, ejecutando parcialmente el desmantelamiento de la medida y eliminando únicamente el nivel del 5% de sobretasa arancelaria según dicha resolución.

Tabla 7. Cronograma de desmantelamiento de Sobretasas Arancelarias.

Sobretasa	2017		
	Abril	Mayo	Junio
15%	10.0%	5.0%	0.0%
25%	16.7%	8.3%	0.0%
40%	26.7%	13.3%	0.0%

Tomado de: Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2016). Recuperado de: <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex-mantiene-cuota-global-para-importacion-de-vehiculos-y-autoriza-a-importar-a-todos-los-comerciantes-de-vehiculos-del-pais/>

1.8.1.6 Aplicación de las Salvaguardas por Balanza de Pagos.

La Secretaría General de la Comunidad Andina (Sgcan) autorizó a Ecuador la aplicación de la salvaguardas por Balanza de Pagos, vigente desde el pasado 11 de marzo del 2015. El Ministerio de Comercio Exterior a través de la Resolución 1784, adoptada el 1 de junio del 2015, autorizó al Gobierno ecuatoriano la aplicación de la medida.

Dicha medida fue adoptada para evitar el impacto de la apreciación del dólar y la caída de los precios. (Enríquez, 2015)

1.8.1.7 Efecto de las sobretasas.

El principal efecto en la implementación de las medidas de salvaguardas fue la subida de precios en los bienes no solo a los productos importados sino también de los nacionales ya que para su fabricación se utilizan materias primas, semielaborados o bienes de capital, dichas medida también trae consigo otras consecuencias adicionales como inflación,

reducción de la tasa de crecimiento, incremento del desempleo y especialmente la disminución de la inversión privada.

Esta medida fue implementada con el objetivo de proteger la producción nacional, pero cabe mencionar que las mismas también han tenido un impacto en las importaciones, las mismas que tuvieron una tendencia a la baja ya que el Comité de Comercio Exterior (COMEX) estableció una cuota global para la exportación de vehículos sus partes y piezas.

1.8.2 Precios de Transferencia (PT).

Los precios de transferencia son aquellos que se fijan o pactan en operaciones de diverso tipo, realizadas entre partes relacionadas. Estas operaciones pueden incluir la transferencia de bienes tangibles, intangibles, la prestación de servicios, la concesión de préstamos, entre otras. El control de los precios de transferencia se realiza con el fin de que las transacciones llevadas a cabo entre empresas relacionadas reflejen las condiciones que han sido impuestas, en iguales o similares operaciones realizadas entre partes independientes. Por medio de este control se busca evitar el manejo artificial de precios; adicionalmente, se promueve la generación de una tributación justa y equitativa que facilite una competencia transparente. La regulación de los precios de transferencia no constituye otro impuesto. (Servicio de Rentas Internas , 2007)

Los países que han adoptado las disposiciones de la OCDE son:

Países que han implementado Precios de Transferencia			
Alemania	Ecuador	Japón	Rumanía
Argentina	Egipto	Kazajistán	Reino Unido
Australia	Eslovenia	Kenia	República Checa
Austria	España	Letonia	República Dominicana
Azerbaiján	Estados Unidos	Lituania	República Eslovaca
Bélgica	Estonia	Luxemburgo	Rusia
Bolivia	Filipinas	Malasia	Singapur
Brasil	Finlandia	Malta	Sudáfrica
Canadá	Francia	México	Suecia
Chile	Grecia	Nicaragua	Suiza
China	Guatemala	Noruega	Tailandia
Colombia	Hungría	Nueva Zelanda	Taiwán
Corea del Sur	India	Países Bajos	Turquía
Costa Rica	Indonesia	Panamá	Ucrania
Croacia	Irlanda	Perú	Uruguay
Dinamarca	Israel	Polonia	Venezuela
El Salvador	Italia	Portugal	Vietnam
			Honduras

Figura 9. Países que han adoptado las disposiciones de la OCDE.

Tomado de: *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2017)*.

Recuperado de: <http://www.oecd.org/centrodemexico/laocde/>

1.8.2.1 Aplicación de precios de transferencia en el Ecuador.

Las regulaciones en materia de precios de transferencia dentro del país Ecuatoriano inician con el Decreto Ejecutivo 2430 publicado en el Registro Oficial No. 494 (31 diciembre 2004) el mismo que fue dado por el Presidente de la República y establece: expídanse varias reformas al Reglamento para la Aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno y sus reformas, donde se incorporan aspectos sustanciales que permiten realizar los controles en precios de transferencia y mediante la cual se faculta a la administración tributaria para regular los precios de transferencias de bienes y servicios para efectos tributarios.

1.8.2.2 Resolución No. NAC-DGER2005-640 (30 diciembre 2005).

La resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas establece: El contenido del anexo y del informe integral de precios de transferencia el mismo que menciona que dentro de un mismo período fiscal en un monto acumulado superior a trescientos mil dólares de los Estados Unidos de América deberán presentar la siguiente información:

Tabla 8. Datos de la Resolución No. NAC-DGER2005-640

Anexo OPRE	Informe Integral de Precios de Transferencia
> 300.000,00	> 300.000,00

Tomado de: *Servicio de Rentas Internas (SRI, 2015)*. Recuperado de: <http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/568a5415-15e9-43dc-aed9fae9c47a70f6/Resoluci%F3n+No.+NAC-DGER2005-0640%2C+publicada+en+R.O.+188+de+16-01-2005.pdf>.

1.8.2.3 Resolución No. NAC-DGER2005-0641 (30 de diciembre 2005).

La resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas establece los parámetros para determinar la mediana y el rango de plena competencia de los precios, montos de las contraprestaciones o márgenes de utilidad de dichas operaciones.

En su defecto, se considerará que el Valor que hubieren utilizado partes independientes es el que corresponde a la Mediana.

Para este efecto se utilizarán los siguientes conceptos:

- **Rango de plena competencia.**- Es el intervalo que comprende los valores que se encuentran desde el Primer Cuartil hasta el Tercer Cuartil, y que son considerados o pactados entre partes independientes;
- **Mediana.**- Es el valor que se considera hubieren utilizado partes independientes en el caso que el valor registrado por el contribuyente se encuentre fuera del Rango de Plena Competencia; y,

- **Primer y tercer cuartil.-** Son los valores que representan los límites del Rango de Plena Competencia.

La mediana y los cuartiles correspondientes se calcularán en función de los métodos estadísticos convencionales.

1.8.2.4 Resolución No. NAC-DGERCGC15-00000455 (29 de mayo 2015).

La resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas establece: El contenido del Anexo de Operaciones en Partes Relacionadas y del Informe Integral de Precios de Transferencia, la cual presenta cambios en el establecimiento de la obligación de la presentación del Anexo de Operaciones con Partes Relacionadas (AOPR) y el Informe Integral de Precios de Transferencia (IIPT). Es esencial señalar que esta Resolución deroga la Resolución NAC-DGER2008-0464 publicada el 25 de abril de 2008.

Tabla 9. *Limites presentación del Anexo de Operaciones con Partes Relacionadas y el Informe Integral de Precios de Transferencia.*

Resolución	Anexo OPRE	Informe Integral de Precios de Traserferencia
NAC 464 – 2008 (derogada)	3,000,000	6,000,000
NAC 455 – 2015	3,000,000	15,000,000

Tomado de: *Servicio de rentas internas (SRI, 2016)*. Recuperado de: <http://www.sri.gob.ec/de/179>

1.8.2.5 Ley de Régimen Tributario Interno.

La Ley de Régimen Tributario establece los Métodos para aplicar el principio de plena competencia. Al respecto señala que para la determinación del precio de las operaciones celebradas entre partes relacionadas podrá ser utilizado cualquiera de los siguientes métodos, de tal forma que refleje el principio de plena competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley de Régimen Tributario Interno:

- Método del Precio Comparable no Controlado;
- Método del Precio de Reventa;
- Método del Costo Adicionado;
- Método de Distribución de Utilidades; y,
- Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional.

Para la utilización de estos métodos se considerarán las normas técnicas y la prelación que podrá establecer el Servicio de Rentas Internas mediante resolución de carácter general. En lo no establecido por dichas normas, se considerarán las directrices establecidas como referencia técnica en el presente Reglamento. (Servicio de Rentas Internas , 2007)

1.8.2.6 Métodos Aceptados por la OCDE.

Entre los métodos aceptados por la normativa tributaria local se encuentran los siguientes:

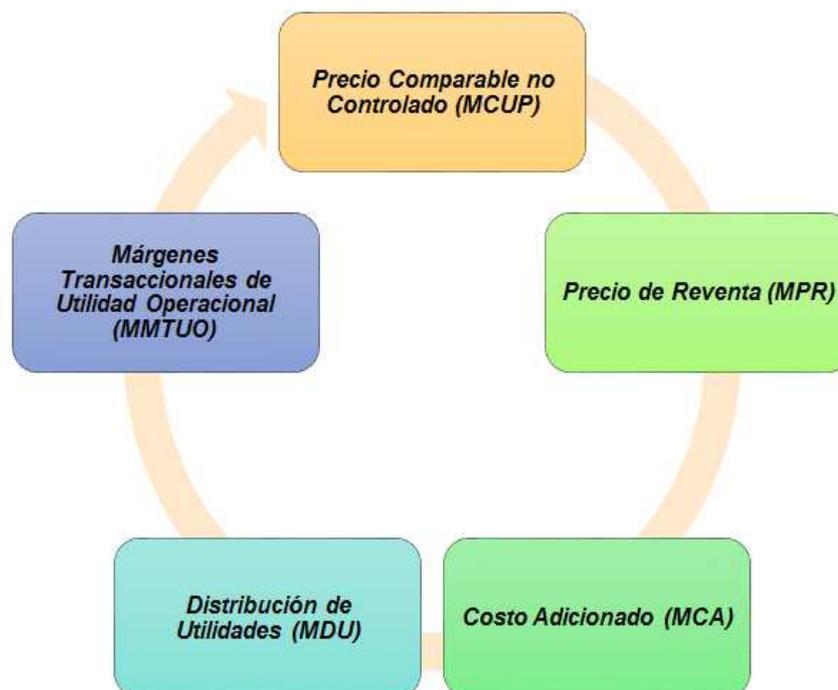


Figura 10. Métodos para aplicar el principio de plena competencia aceptados por la OCDE. Adaptado de: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, 2016). Recuperado de: <https://www.oecd.org/ctp/borrador-de-consulta-guia-practica-dificultades-asociadas-falta-de-comparables-precios-de-transferencia.pdf>

1.8.2.6.1 Método del Margen neto Operacional (MMTUO).

El método del margen neto operacional estudia el beneficio neto calculado sobre una magnitud apropiada (Por ejemplo los costes, las ventas o los activos) que un contribuyente tiene por razón de una operación vinculada. Por tanto, el método del margen neto operacional se aplica de forma similar a los métodos del coste incrementado y del precio de reventa.

Obtenido este margen se comparará con los obtenidos por otros contribuyentes, dentro de las similitudes exigidas para un análisis de comparabilidad, determinando así si el margen neto obtenido es el habitual de en empresas independientes.

Este método pasa por una serie de fases:

- En primer lugar se trata de elegir un ratio adecuado para el análisis.
- A continuación hay que calcular dicho ratio para un conjunto de contribuyentes distintos pero a la vez comparables con aquél que es objeto de la comparación.
- Posteriormente se trata de analizar estos datos de acuerdo con una metodología estadística que permita:
- Obtener el margen neto comparable adecuado.
- Conocer si el margen propuesto por el contribuyente es aceptable.

1.8.2.6.2 Ventajas del Método del Margen neto Operacional.

- Una de las ventajas del método margen neto operacional es que los indicadores de beneficio neto (por ejemplo, el rendimiento de los activos, ventas y otras posibles medidas del beneficio neto) son menos sensibles a las diferencias que afectan a la operación y pueden tolerar mejor algunas diferencias funcionales entre las operaciones vinculadas y las no vinculadas que los márgenes de beneficio bruto.
- Otra ventaja práctica del método margen neto operacional es que, como ocurre en los métodos unilaterales, solo es necesario analizar el

indicador financiero de una de las empresas asociadas (la parte objeto de análisis). (OECD, 2016)

1.8.2.6.3 Aplicación del Método del Margen neto Operacional.

Siempre es necesario llevar a cabo un análisis de comparabilidad a fin de seleccionar y aplicar el método más apropiado, y el proceso de selección y aplicación del método no debe resultar menos fiable que el de los restantes métodos.

La buena práctica consiste, al igual que cualquier otro método, en seguir el proceso típico de identificación de operaciones comparables y de utilizar los datos así obtenidos u otro proceso equivalente destinado a garantizar la solidez del análisis. (OECD, 2016)

1.8.2.6.4 Selección del indicador de beneficio neto.

Para la aplicación del método del margen neto operacional, la selección del indicador de beneficio neto más apropiado debe seguir las pautas contenidas en los párrafos siguientes:

2.2.- La selección de un método aspira en todos los casos a la selección del método más apropiado para las circunstancias concretas analizadas. Para que así sea, proceso de selección debe ponderar las ventajas e inconvenientes de los métodos aceptados por la OCDE, la corrección del método del método considerado en vista de la naturaleza de la operación vinculada, disponibilidad de la información fiable, necesaria para aplicar el método seleccionado u otros, y el grado de comparabilidad entre las operaciones vinculadas y no vinculadas.

2.8.- La directriz contenida en el párrafo 2.2, respecto a que la selección de un método de determinación de precios de transferencia debe aspirar siempre a optar por el método más apropiado en cada caso, no significa que deban analizarse en profundidad o probarse todos los métodos de determinación de precios de transferencia hasta poder seleccionar el más apropiado. (OECD, 2016)

1.8.2.6.5 Determinación del beneficio neto.

Como es cuestión de principio, al determinar el indicador de beneficio neto para la aplicación del método Margen neto Operacional únicamente deben tenerse en cuenta aquellos elementos que están directamente o indirectamente relacionados con la operación objeto de análisis.

Los ingresos y gastos no relacionados con la operación objeto de revisión deben excluirse cuando afecten significativamente a la comparabilidad. Para poder determinar o comprobar el beneficio neto que tiene el contribuyente es necesario disponer de un cierto grado de segmentación de sus datos financieros.

De forma similar, al analizar las operaciones entre empresas independientes, deben excluirse de la comparación aquellos beneficios atribuibles a operaciones que no resulten similares a las operaciones objeto de examen.

Los elementos no relacionados, tales como los ingresos y gastos por concepto de intereses y los impuestos sobre la renta, deben excluirse de la determinación del indicador de beneficio neto. En términos generales, también deben excluirse los elementos excepcionales y extraordinarios de naturaleza no recurrente. Sin embargo, esto no es siempre así dado que puede haber situaciones en las que lo apropiado es incluirlos, dependiendo de las circunstancias del caso, de las funciones asumidas y de los riesgos soportados por la parte objeto de análisis.

Incluso cuando estos elementos excepcionales y extraordinarios no se tienen en cuenta en la determinación del indicador de beneficio neto, puede resultar útil su revisión porque pueden proporcionar información útil a los efectos de análisis de comparabilidad (por ejemplo, reflejando que la parte objeto de análisis soporta un riesgo determinado).

La inclusión de las pérdidas y ganancias de cambio de moneda en la determinación del indicador de beneficio neto plantea un cierto número de problemas de comparabilidad.

Primero, es necesario considerar si las ganancias o pérdidas de cambio pueden contabilizarse como ganancia o pérdida de naturaleza comercial y si la parte objeto de análisis es o no responsable de ellas.

Segundo, es necesario considerar toda cobertura del riesgo de cambio sobre las cuentas por cobrar o pagar, y tratarlas del mismo modo en la determinación del beneficio neto.

En efecto, si se aplica el método del margen neto operacional a una operación en la que el riesgo de cambio lo soporta la parte objeto de análisis, las ganancias o pérdidas deben contabilizarse de forma coherente (bien en el cálculo del indicador de beneficio neto o por separado).

La determinación de si deben incluirse los costes de inicio o cese de actividad en el cálculo del indicador de beneficio neto depende de los hechos y circunstancia del caso y de si, en circunstancias comparables, partes independientes hubieren acordado o bien que la parte que ejerce las funciones soporte los posibles costes de inicio o cese de actividades, o que estos costes se repercutan total o parcialmente sin añadir margen alguno.

La selección del denominador debe ser coherente con el análisis de comparabilidad de las operaciones vinculadas y, en concreto, debe reflejar la atribución de riesgo entre las partes (siempre que esta atribución responda a la que debería efectuarse en condiciones de plena competencia).

1.8.2.6.6 Selección de las Empresas Comparables.

La aplicación de los ratios y márgenes debe realizarse sobre un conjunto de empresas “comparable”.

Encontrar ese conjunto de comparables es una tarea compleja en un mercado en el que cada producto se considera totalmente diferente de los demás mediante el empleo de la “marca” de forma que, como señala “los fabricantes más conocidos de hoy en día ya no producen ni publicitan productos, sino que los compran y les ponen su marca, viven con la necesidad de encontrar nuevas maneras de crear y fortalecer la imagen de marca”.

Todavía más difícil resulta la elección si se precisa de la existencia de un número mínimo de empresas comparables. Es evidente que, a medida que este número es mayor el análisis de comparabilidad mejora. Si el número es muy amplio habrá que emplear técnicas de muestreo estadístico para obtener una muestra representativa. Si el número es muy escaso habrá que valorar hasta qué punto puede realizarse un análisis de este tipo. Las Directrices de Precios de Transferencia de la OCDE no fijan un mínimo de empresas comparables; incluso en algún momento parecen dar a entender que la simple comparación con otra empresa independiente sería suficiente.

Las empresas comparables son el total de las existentes aplicando unos parámetros de selección o filtrado muy determinados, estos parámetros son de muy diverso tipo.

Dentro del análisis económico en la búsqueda de empresas comparables se acude a la selección de empresas que:

- Realizan la misma actividad económica.
- En los mismos mercados o similares.
- Con idéntica cifras de negocios o parecida.
- Con la misma estructura o similar.

Por un lado la búsqueda de empresas comparables y por el otro el cálculo del margen de beneficio neto de cada una de esas empresas. Pero como todos los sistemas de apoyo informáticos hay que indicar que éstos no pueden suplir el análisis racional y humano acerca de lo que se está tratando y cuáles son los fines que se persiguen.

1.8.2.6.7 Estudio de las Empresas Comparables.

Una vez encontradas las empresas comparables objeto de comparación para calcular el margen neto, hay que realizar los cálculos que determinen cuál es el margen aceptable.

Para ello cabe adoptar la siguiente posición:

- En la primera de ellas se trata de fijar un margen aplicable. Este proceso se basa en dos posibilidades:

- Elección entre márgenes obtenidos de empresas independientes.
- Construcción de un margen “medio” a partir de los datos de esas empresas independientes.

Una vez que contamos con los márgenes comparables la cuestión se reduce a elegir aquél que representa mejor la muestra, lo que habitualmente se entiende como valor o “valores centrales”, centrándose en “la mediana”.

CAPÍTULO II: MARCO METODOLOGICO

2.1 Tipo de Investigación

En este capítulo se describen los métodos y procedimientos que serán empleados para el presente trabajo de investigación.

A continuación, se detalla los tipos de investigación según Romero (2014).



Figura 11. Niveles de las investigaciones científicas.

Adaptado de: Metodología Integral Innovadora para Planes y Tesis (Romero, 2014).
Recuperado de: https://issuu.com/cengagelatam/docs/metodolog__a_integral_innovadora_is

Como se observa en la Figura 8 existen diferentes tipos de investigación, pero para el presente trabajo de análisis se tomara en cuenta el tipo de investigación descriptiva, ya que el mismo describe los objetivos propuestos en el caso de estudio de aplicación de la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional en la rentabilidad obtenida por las principales Compañías del sector automotriz, en el Ecuador.

2.1.1 Investigación descriptiva

Estas investigaciones se ubican en el cuarto nivel la cual responden a la pregunta. ¿Cómo es la realidad objeto de investigación o estudio?, la respuesta es que no son causales y su tipo de análisis es en su mayoría cualitativo, aunque complementariamente puede adquirir un cierto manejo cuantitativo al utilizar la estadística descriptiva que permite caracterizar a nuestro objeto o fenómeno de estudio sobre la base de fuentes documentales. (Romero, 2014)

Este tipo de investigación consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento y tiene como objetivo la descripción precisa del evento de estudio; dicha investigación aplica el diseño de investigación documental.

Investigación	Nivel	Relación Causal	Tipo de Analisis Predominante
Descriptiva	4° Nivel	No causal	Cualitativo-documental (cuantitativo-aplicado)

Figura 12. Investigación Descriptiva

Tomado de: *Metodología de la investigación* (Hernández, Fernández & Baptista, 2003).

Recuperado de <http://dspace.ucbscz.edu.bo/dspace/bitstream/123456789/10878/3/9316.pdf>

2.2 Diseño de la investigación

2.2.1 Diseño documental.

La técnica del análisis documental utilizando como instrumentos de recolección de datos de las fuentes documentales, fichas textuales y de resumen, recurriendo como fuentes a libros especializados, documentos oficiales e internet, que aplicaremos para obtener los datos de los dominios de las variables: conceptos básicos, técnicas avanzadas, ratios, disposiciones presupuestales, disposiciones operativas y beneficios potenciales. (Romero, 2014)

2.3 Determinación de las compañías sujetas a análisis

El sector automotriz es una industria que tiene un rol importante en la economía ecuatoriana, el mismo que representó el 6,81% del PIB en el 2016

(2015) debido a los beneficios que genera en todas las actividades económicas relacionadas he ahí la importación que tiene este sector en la economía del país.

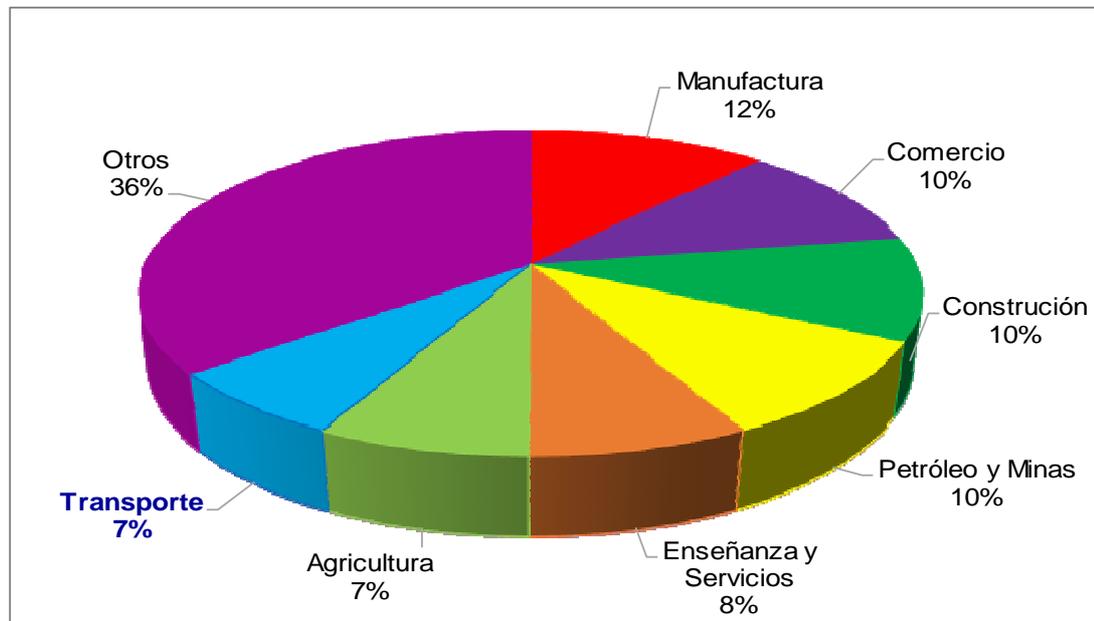


Figura 13. Sectores de la economía en el PIB.

Adaptado de: *Banco Central del Ecuador (BCE, 2015)*. Recuperado de: <https://www.bce.fin.ec/index.php/estadisticas-economicas2o>

Como se muestra en la figura 9, la industria automotriz en el Ecuador representa un papel importante en la economía del país ya que su aporte es significativo ya que el mismo genera producción local, ventas, exportaciones, importaciones y empleos.

Cabe mencionar que este sector tiene un encadenamiento productivo en otras industrias, lo que determina que este sector es un eslabón fundamental en la economía del país ya que la misma ayuda al comercio, la agricultura y otras actividades económicas.

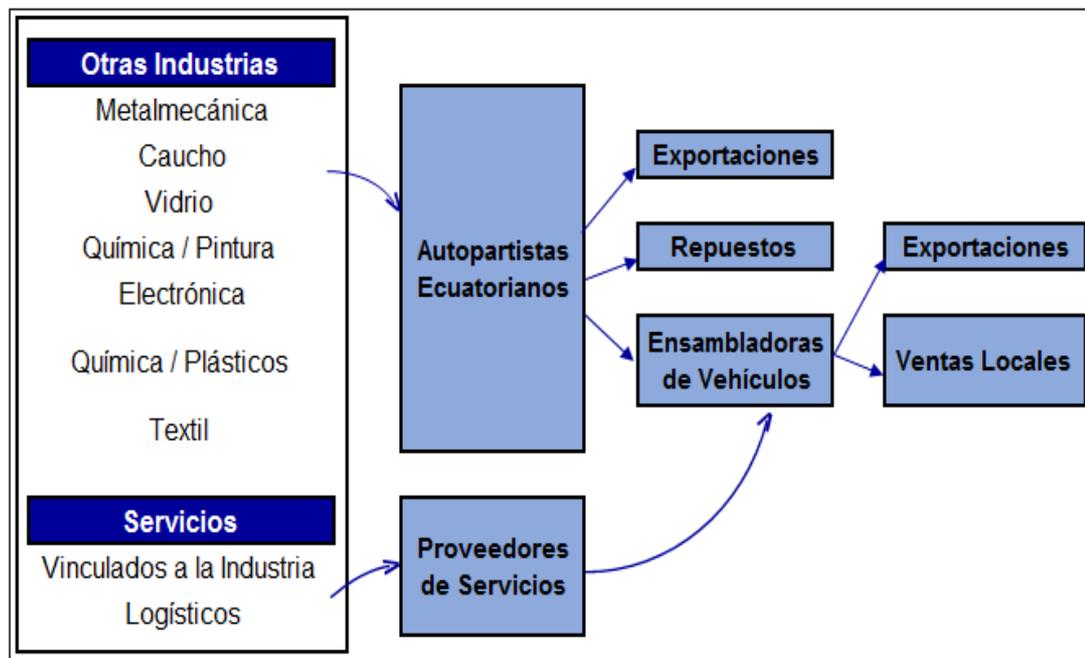


Figura 14. Encadenamiento que desempeña la industria automotriz sobre el resto de sectores de la economía.

Adaptado de: *Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Recuperado de: <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7451>

Como se muestra en la figura 10, la industria automotriz tiene una importante participación en el encadenamiento productivo de otras industrias el mismo que impulsa al desarrollo de las mismas como la metalmecánica, fabricación de equipos eléctricos, caucho, plástico, vidrios, química, textil, electrónica, entre otras.

El desarrollo de estos sectores relacionados al sector automotriz son casos de ejemplo del potencial y valor agregado que brindan, ya que las mismas producen partes y piezas para el ensamblaje de vehículos en el país.

Cabe mencionar que en Ecuador se han ensamblado vehículos por más de cuatro décadas, y en la actualidad el sector automotor se compone de 4 ensambladoras y más de 50 empresas autopartistas. La Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) representa a ensambladoras como (i) GM OBB del Ecuador, (ii) Aymesa S.A. y (iii) Maresa Ensambladora, junto con las más importantes empresas autopartistas y de servicios del

país. Estas empresas ensamblan vehículos como la Chevrolet D-Max, Kia Sportage, Chevrolet Sail, Kia Cerato, y hasta diciembre del 2015, la camioneta Mazda BT-50, entre otros. Estos vehículos tienen un alto porcentaje de incorporación local, destacando la producción de auto partes ecuatorianas que se producen con estándares de calidad internacionales. (Ekos, 2016)

Dicho sector es representado por la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), Cámara de Fabricantes de Carrocerías y Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) las mismas que han agrupado a un sector fundamental para el desarrollo y crecimiento de la economía nacional.

Las compañías protagonistas del sector automotriz 2016 (2015) según información tomada de la revista Ekos, ranking de empresas del sector automotor, se obtiene que el número de empresas que componen el sector fueron aproximadamente 100 compañías dicha información fue recopilada de cuatro fuentes:

- Superintendencia de Compañías, Valores y seguros.
- Superintendencia de Bancos.
- Superintendencia de Economía Popular y solidaria.
- Servicio de Rentas Internas (SRI).

Dichas empresas están dedicadas a actividades relacionadas con fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques, incluyendo actividades de fabricación de vehículos automotores, fabricación de carrocerías y fabricación de partes, piezas y accesorios.

De las aproximadamente 100 compañías que conforman la industria automotriz tenemos que las principales empresas que representan mayores ingresos son las siguientes:

Tabla 10. Principales compañías con mayores ingresos

Compañías	Ingresos
General Motors del Ecuador S.A.	908,280,448
Omnibus BB Transportes S.A.	583,186,314
Kia Motors	267,415,763
Maquinarias y Vehiculos S.A. Mavesa	208,271,250
Automotores Continental	179,265,815
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	161,088,587
Nissan	159,995,934
Importadora Tomebamba S.A.	156,738,149
Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	147,246,328
Toyota del Ecuador S.A.	125,728,660
Teojama Comercial S.A.	118,423,606
Vallejo Araujo S.A.	114,503,206
Aymesa	113,094,540
Metrocar S.A.	113,066,797

Nota: los ingresos están en miles de dólares. Adaptado de *Revista Ekos (2015)*. Recuperado de: <http://www.ekosnegocios.com/empresas/rankingecuador.aspx>

Como se puede observar en la tabla 14 existen 14 compañías que representan los mayores ingresos, de acuerdo a la información publicada por la Superintendencia de compañías, valore y seguros, dichas empresas lideran el ranking 2016 (2015) del sector automotriz.

De las 14 compañías mencionadas en la tabla 14 se encuentran las principales firmas que participan como empresas ensambladoras, cuyo detalle es el siguiente:

Firma	Vehículos Ensamblados
Omnibus BB	Autos, camionetas y SUV Chevrolet
Aymesa	Autos y SUV Kia Camiones Hyundai
Ciudad del Auto CIAUTO	Camionetas y SUV Great Wall
Maresa (activa hasta 2015)	Camionetas Mazda

Figura 15. Empresas con Plantas Ensambladoras.

Tomado de *Revista Ekos (2015)*. Recuperado de: <http://www.ekosnegocios.com/empresas/rankingecuador.aspx>

Como se observa en la tabla 15 dichas compañías se dedican a la producción nacional de vehículos las mismas que se caracterizan por ser de ensamblaje, por lo que para este análisis se procede a descartar dichos tipos

de negocios y solo queda para análisis los relacionados al ámbito automotriz (importadores y comercializadores de vehículos).

Así mismo de la tabla anterior, de las 14 compañías antes descritas se mencionan las siguientes compañías:

Compañías

Maquinarias y Vehiculos S.A. Mavesa
Automotores Continental
Importadora Tomebamba S.A.
Teojama Comercial S.A.
Vallejo Araujo S.A.
Metrocar S.A.

Figura 16. Compañías productoras de vehículos nacionales.

Tomado de: Revista Ekos (2015) Recuperado de:

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7451>

Las compañías de la tabla 16, se dedican a la venta de vehículos pesados y livianos en el mercado automotriz, pero para este análisis se las descarto debido a que son productores de vehículos nacionales y no se dedican a la importación y comercialización de vehículos.

Cabe mencionar que dentro de las 14 compañías que conforman el sector automotriz, existe un conjunto de empresas que por sus características son conocidas en el mercado, las cuales se detallan a continuación:

Compañías

General Motors del Ecuador S.A.
Negocios automotrices Neohyundai S.A.
AEKIA S.A.
Automotores y Anexos S.A. Ayasa
Toyota del Ecuador S.A.

Figura 17. Compañías más representativas en ventas de vehículos.

Tomado de: Revista Ekos (2015).

Recuperado de:

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7451>

De las compañías antes mencionadas y que conforman dicho sector, se realizara una prelación de acuerdo a las siguientes variables:



Figura 18. Preferencias del Consumidor- Ingresos-Marcas

– **Variable Ingresos:**

Las compañías que presentan mayores ingresos correspondientes al sector automotriz, se mencionan a continuación:

Tabla 11. Ingresos de Compañías del Sector Automotriz

Compañías	Ingresos	
	2015	2016
General Motors del Ecuador S.A.	896,192,000	587,518,000
Automotores y Anexos S.A. Ayasa	157,781,068	136,564,357
Toyota del Ecuador S.A.	124,667,036	66,661,374

Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2015)*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

Como se observa en la Tabla 18, y según información de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros dichas compañías presentan información correspondiente a sus ingresos del periodo 2015 y 2016; Con excepción, de las compañías de Negocios automotrices

Neohyundai S.A. y AEKIA S.A. las mismas que durante el ejercicio económico 2016 no presentan información sobre sus balances por lo que a junio 30 del 2017 dichas compañías quedan descartadas del análisis de este Trabajo de Titulación por la limitación de la información pública y disponible en la página correspondiente.

– **Variable Marcas:**

De las compañías anteriormente mencionadas, a continuación se menciona las marcas que las mismas venden con respecto a vehículos, las cuales son muy reconocidas en el mercado ecuatoriano.

General Motors del Ecuador S.A.	Automotores y Anexos S.A. Ayasa	Toyota del Ecuador S.A.
CHEVROLET	NISSAN RENAULT	TOYOTA

Figura 19. Marcas de Vehículos de las Principales Compañías del Sector Automotriz.
Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2015)*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Análisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727>

Como se observa en la tabla 19, el mercado automotriz ecuatoriano se caracteriza por poseer modelos de vehículos con una carrocería de gran éxito comercial y por ser una marca muy conocida dentro del país, de las compañías descritas anteriormente son conocidas en lograr posicionar las marcas de sus autos por sobre el resto de su clase con el objetivo de satisfacer las necesidades de sus consumidores.

– **Variable Preferencias del Consumidor:**

Las marcas más demandadas por los usuarios del sector automotriz en ese periodo fueron, como se muestra a continuación:

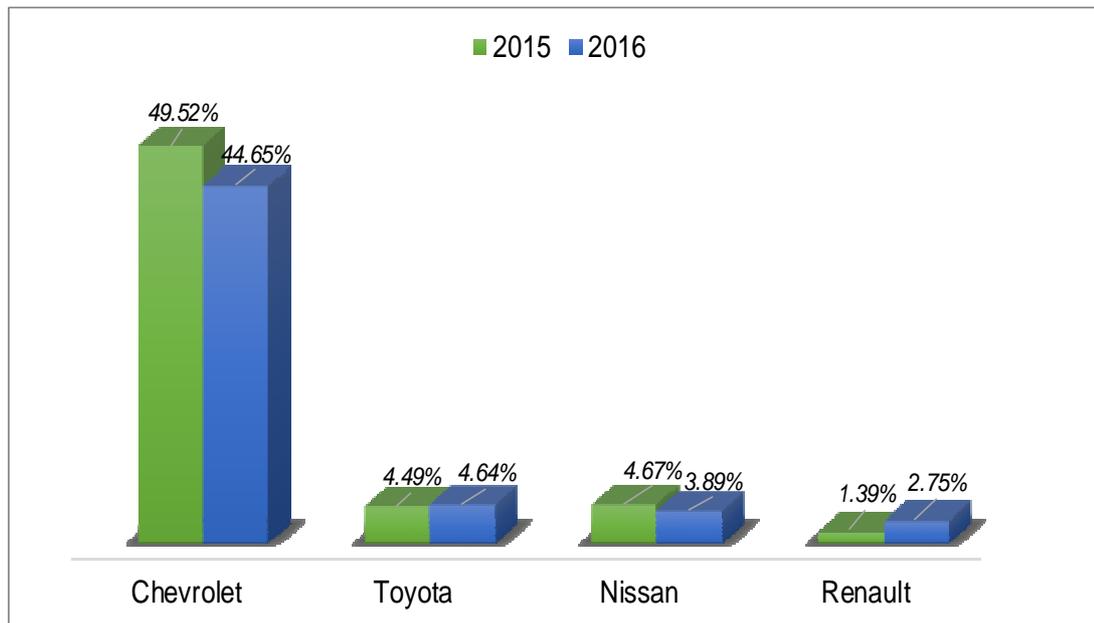


Figura 20. Ventas de Vehículos según Marca.

Adaptado de: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)*. Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

En la figura 13, se muestra las preferencias del consumidor a la hora de comprar su vehículo, como se puede visualizar la marca Chevrolet lidera con un 49,52% en el 2015 y con un 44,65% durante el periodo 2016, seguido de Toyota, Nissan y Renault que mantiene un porcentaje representativo de participación en cuanto a las preferencias del consumidor a la hora de adquirir su auto.

CAPÍTULO III: ANALISIS DE LA METODOLOGIA MMTUO

3.1 Análisis del margen de utilidad considerando la aplicación de una metodología de plena competencia aplicado a empresas representativas del sector automotriz.

La actividad económica del sector automotriz, se ha visto afectada por las medidas de salvaguardas implementadas en el Ecuador desde el 11 de marzo de 2015, por lo que es preciso realizar un análisis para dimensionar este impacto, ya que la industria automotriz es una de los principales sectores que ha generado desarrollo en la economía ecuatoriana.

Los principales insumos y productos terminados afectados por las salvaguardas implementadas, fueron aquellos relacionados con la del sector automotriz en el Ecuador, y como lo he revisado en el capítulo anterior, ha mostrado notables decrecimientos en sus ingresos.

La industria automotriz es un sector importante en el ecuatoriano, el mismo que para producir requiere de insumos intermedios y materia primas que son suministrados por otros sectores de la economía en la medida que se incrementa dicha producción.

Respecto a los vehículos ensamblados: el CKnaD (complete knock down kit) se relaciona con las piezas y partes de automóviles para ensamblar el bien final: automóvil. De acuerdo a lo establecido por la SENA, el CKD debe utilizarse en conjunto con un arancel alto para el producto terminado CBU (vehículos completamente armados) y uno bajo para el CKD. En Ecuador se paga hasta 40% de arancel por un CBU de vehículos y un arancel del CKD del 15%.

Lo que comparten estos dos elementos es la afectación por la reducción de la demanda, marcada por la económica externa que atraviesa el país ecuatoriano. Esto se traduce en que las materias primas (CKD) se vieron afectadas por las medidas de salvaguardas por lo que la producción de vehículos tuvo una caída; como se muestra a continuación:

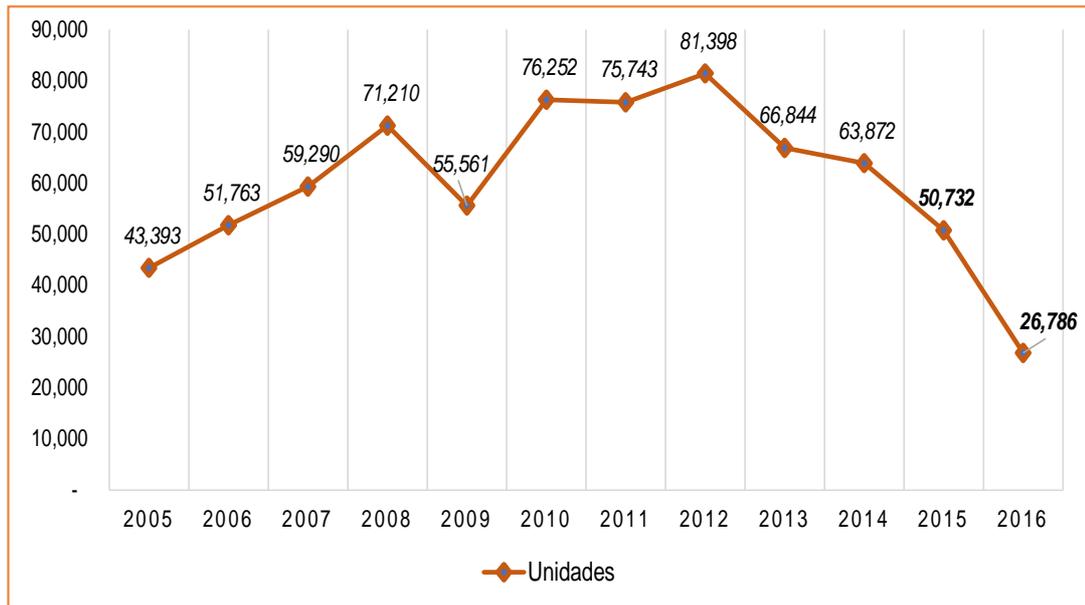


Figura 21. Producción nacional de vehículos en el Ecuador.

Adaptado de: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)*.

Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

Como se muestra en el gráfico 14, la producción nacional de vehículos enfrenta restricciones importantes en la importación de CKD (ensamblados) y vehículos, y el incremento de los impuestos arancelarios a las importaciones de vehículos y repuestos lo que originó una contracción en la demanda de vehículos, la cual se vio reflejada en una caída de la producción del 79% con respecto al año 2014, asimismo durante el año 2016 se evidencia que la producción nacional tuvo una reducción significativa en las unidades ensambladas de un 53% en relación con el año 2015.

Si bien los llamados vehículos de producción nacional se ensamblan en el país, muchas de las partes son importadas, por lo que estas restricciones generaron una gran afectación a la industria automotriz ecuatoriana.

Por tanto, esto representa una amenaza para la supervivencia de ese sector y toda su cadena productiva que incluye otros sectores como la metalmecánica, caucho, vidrios y electrónica.

Cabe mencionar que la aplicación de las medidas de salvaguardas ocasiono una reducción importante en la importación de CKD (ensamblados) y CBU (vehículos completamente armados).

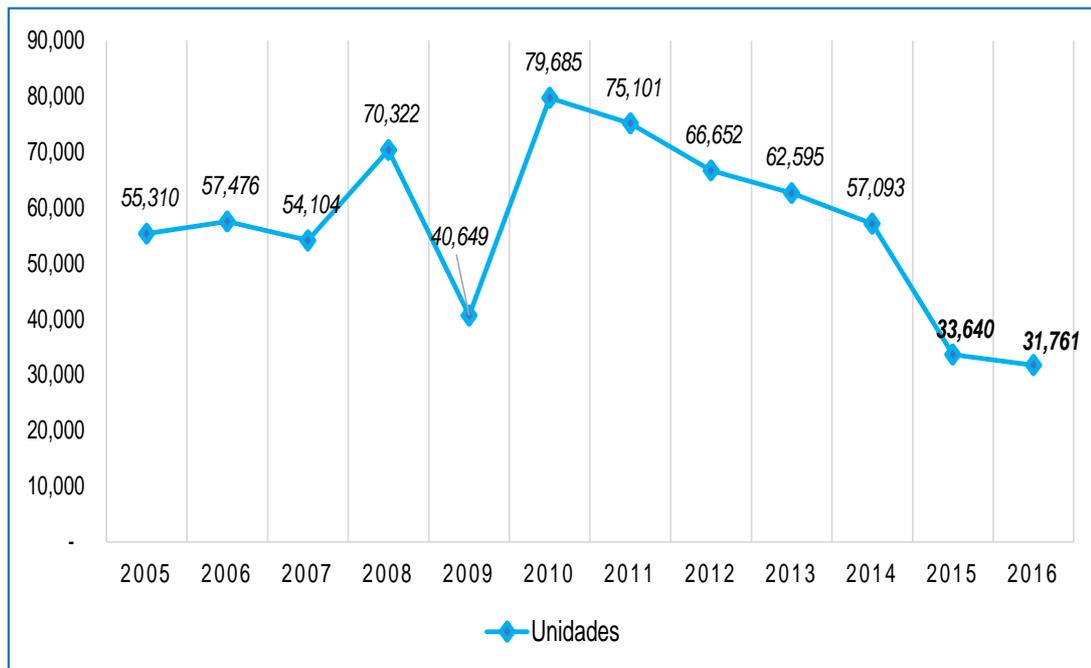


Figura 22. Importación anual de vehículos.

Tomado de: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)*. Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

La importación de vehículos estuvo marcada por el establecimiento de cupos de importación la misma que fue establecida por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), el efecto de la medida restrictiva fue de un 59% en relación al año 2014, asimismo durante el año 2016 el volumen de importaciones se vio reducido de forma sostenida en un 94% en comparación con el año 2015.

Sin embargo, a diferencia de los años anteriores, los cupos para los vehículos armados no fueron asignados por empresa, sino que se estableció un cupo global trimestral, bajo la modalidad denominada “primer llegado, primer servido”.

Dichas bienes fueron importadas desde los siguientes países, como se muestra en el gráfico:

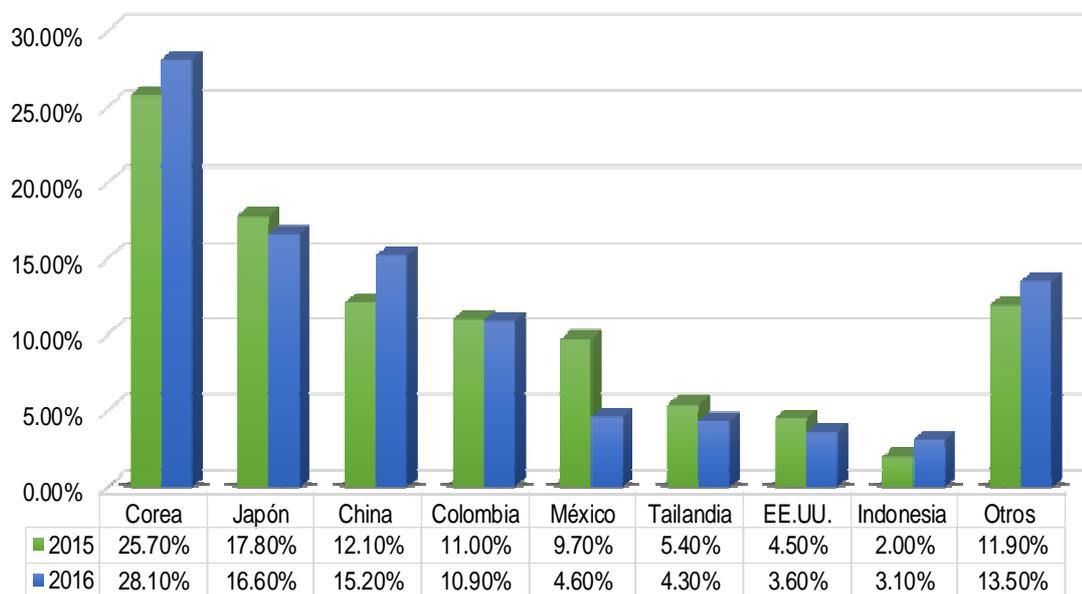


Figura 23. Importación de Vehículos por País de Origen.

Tomado de: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)*. Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

Como se observa en la figura 16, Ecuador importa vehículos, partes y piezas en distintos países con se muestra antecedente, los orígenes de importación más representativos son: Corea con 25,7% durante el 2015 y 28,1% durante el periodo 2016, Japón con 17,8% en el 2015 y 16,6% en el 2016, seguido de China, Colombia y México con un porcentaje representativo de participación para dichas importaciones.

Otro de los puntos importantes dentro del sector son las ventas de vehículos importados y ensamblados en el país:

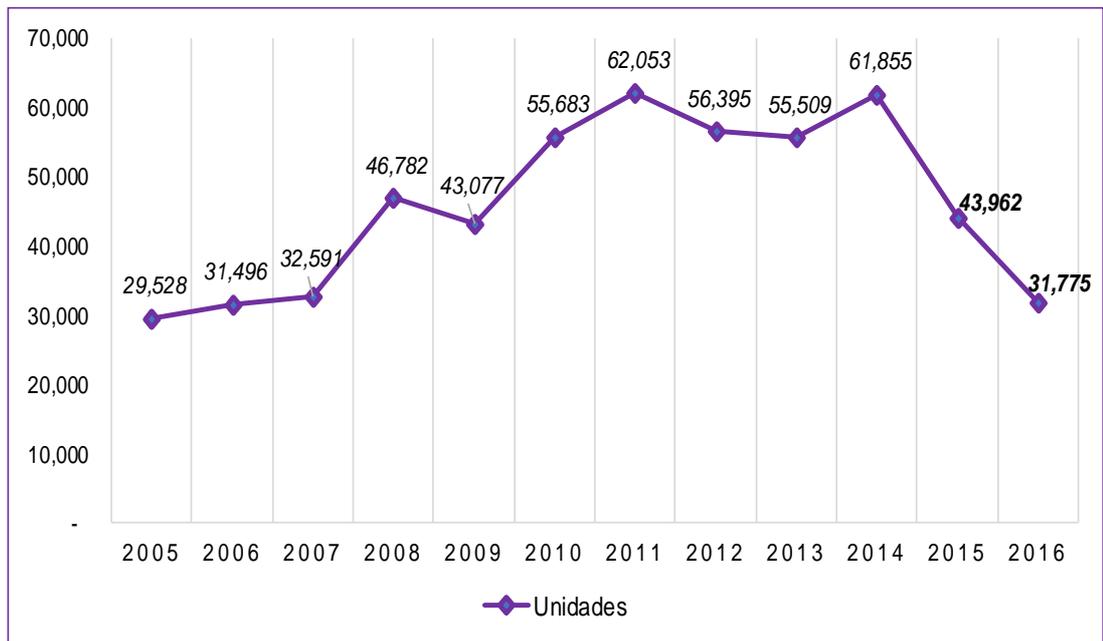


Figura 24. Ventas Anuales de Producción Nacional.

Tomado de: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)*. Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

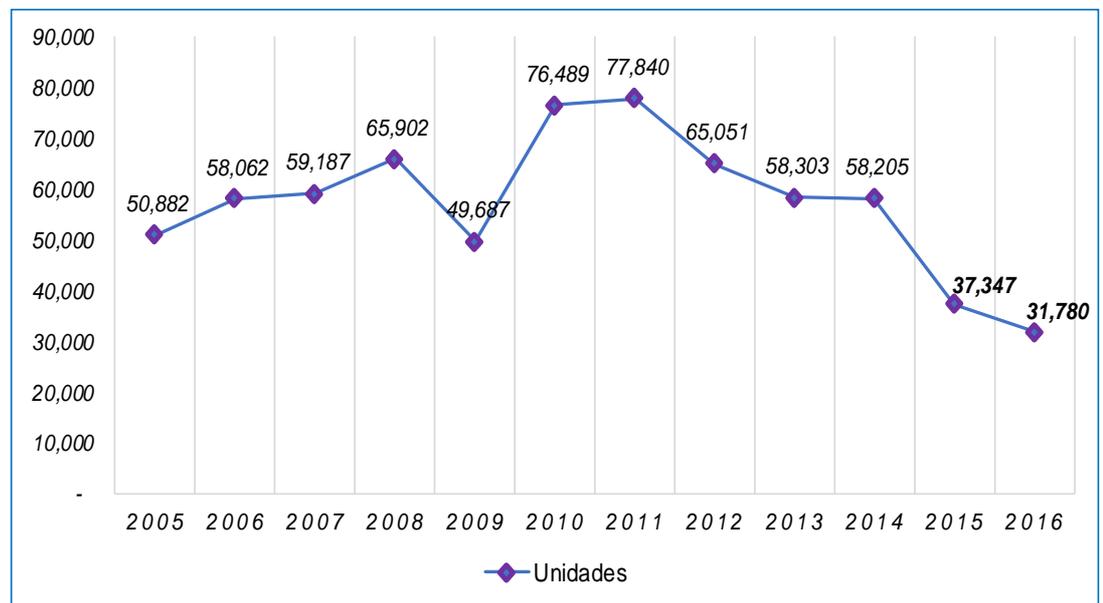


Figura 25. Ventas de Vehículos Importados.

Tomado de: *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)*. Recuperado de: <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>

Como se muestra en figura 18, las ventas de vehículos importados y producidos nacionalmente han tenido una caída significativa y uno de los

principales factores es una contracción significativa de la demanda que va más allá de los cupos de importación e impuestos que enfrenta el sector automotriz.

Actualmente, las empresas analizan los clientes y sus decisiones de compra, por tanto, se hace un análisis sobre si tendrá o no la capacidad para cancelar la obligación. Asimismo, el sector financiero únicamente financia los vehículos con aquellos clientes que comprueben que podrán cancelar la deuda durante su periodo de amortización del capital e intereses.

El decrecimiento de las ventas trajo como consecuencia que las empresas disminuyan su recurso humano y por consiguiente en el origen del desempleo, como se muestra a continuación:

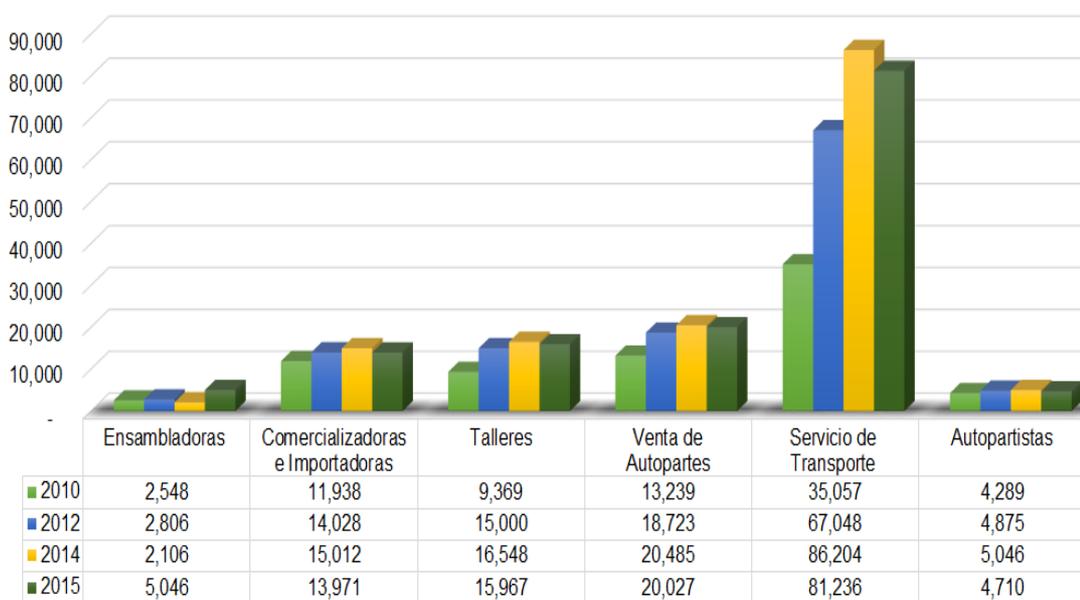


Figura 26. Nivel de Empleo en el Sector Automotriz, Ecuador.

Adaptado de: *Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)*. Recuperado de: <http://www.cinae.org.ec/estadisticas.html>

Como se puede observar en la figura 19, durante el periodo 2015 el nivel de empleo mostro una tendencia decreciente el mismo que se vio afectado por el tema de la aplicación de las medidas económicas de las salvaguardas, ya que al disminuir la producción, ventas e importaciones dichas compañías del sector se vieron en la necesidad de reducir personal para así reducir costos y gastos.

En el presente Trabajo de Titulación, se procedió a efectuar una evaluación de las tres principales empresas del sector automotriz en el Ecuador, las cuales fueron seleccionadas conforme a la metodología establecida en el párrafo anterior, sobre el cual se obtuvieron los siguientes resultados

Tabla 12. Ventas Históricas de las Principales Compañías del Sector Automotriz (Expresado en miles de dólares de los Estados Unidos de América-US\$).

	Ventas			
	2013	2014	2015	2016
General Motors del Ecuador S.A.	979,488	1,053,072	896,192	587,518
Automotores y Anexos S.A. Ayasa	201,390	210,687	157,781	136,564
Toyota del Ecuador S.A.	160,276	181,975	124,667	66,661

Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

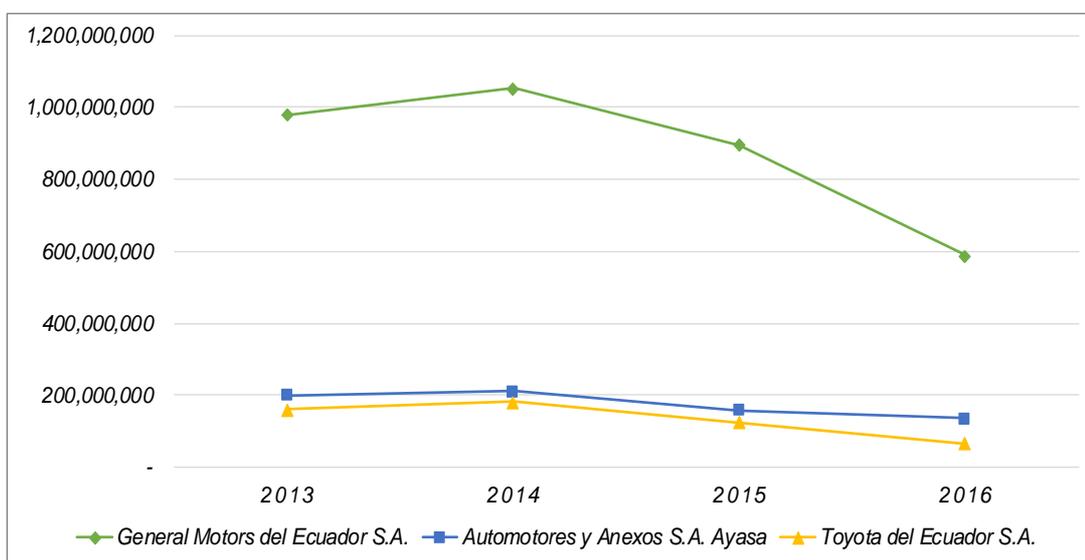


Figura 27. Ventas Históricas de las Principales Compañías del Sector Automotriz. Adaptado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

Como se puede observar en la figura 20, la tendencia de las ventas de los últimos 4 años, las mismas han tenido un decrecimiento notable durante los años 2015 y 2016.

El impacto de las medidas implementadas por el gobierno ecuatoriano, ha afectado fuertemente a dicho sector. Al mes de diciembre de 2016, se puede observar el decrecimiento en promedio del 31% (29% en el 2015) de los ingresos de las principales compañías automotrices que operan en el Ecuador.

Dicho sector se ha visto afectado en una reducción de la oferta de vehículos y en la parte de la demanda por parte de los consumidores que han optado por no realizar compras debido a las expectativas de la población sobre variables como la situación económica y laboral que atraviesa el país debido a la contracción del mismo.

Tabla 13. Variaciones de las Ventas históricas de las Principales Compañías del Sector Automotriz.

	Ventas			
	2013	2014	2015	2016
General Motors del Ecuador S.A.	979,488	1,053,072	896,192	587,518
Automotores y Anexos S.A. Ayasa	201,390	210,687	157,781	136,564
Toyota del Ecuador S.A.	160,276	181,975	124,667	66,661

	2013 - 2014		2014 - 2015		2015 - 2016	
	Variación	%	Variación	%	Variación	%
General Motors del Ecuador S.A.	73,584	8%	(156,880)	-15%	(308,674)	-34%
Automotores y Anexos S.A. Ayasa	9,297	5%	(52,906)	-25%	(21,217)	-13%
Toyota del Ecuador S.A.	21,699	14%	(57,308)	-31%	(58,006)	-47%

Nota: Se ha considerado solo el periodo 2013-2016. Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Recuperado de:

<http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

Como se puede observar en la tabla 21, dichas compañías presentaron variaciones importantes en sus ventas, las mismas que se han mantenido en tendencias cambiantes debido a la implementación de las medidas de salvaguardas aplicadas en el país ecuatoriano, estos recargos

corresponden a porcentajes que van desde el 5% al 45% y fueron creados con la finalidad de proteger la balanza de pagos y la economía local del país.

En el presente Trabajo de Titulación se analizara a dichas compañías mediante el método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO), con el objetivo de analizar si dichas compañías se vieron afectadas en su rentabilidad por las medidas de salvaguardas adoptadas.

A continuación, se describen las razones para aceptar o rechazar el método, la cual se fundamenta en el Art. 85 del Reglamento para la Aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno vigente para el ejercicio fiscal 2016, teniendo en cuenta las operaciones de las compañías objeto de estudio:

3.2 Aplicación del Método Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO) en la rentabilidad obtenida por las Principales Compañías del Sector Automotriz.

Debido a que el presente Trabajo de Titulación no pretende efectuar un estudio de Precios de Transferencia, sino más bien considerar una de las metodologías de plena competencia para evaluar la rentabilidad obtenida de las empresas representativas del sector automotriz, las cuales fueron afectadas por políticas fiscales implementadas por el Estado Ecuatoriano, se procederá a evaluar dicha situación a continuación.

Al respecto, el método MMTUO evalúa la utilidad de operación obtenida por las compañías objeto de estudio y la compara con la obtenida por terceros independientes en base a factores de rentabilidad que toman en cuenta variables tales como: activos, ventas, costos, gastos o flujo de efectivo.

Este método requiere un menor grado de comparabilidad en cuanto a los bienes transferidos para obtener resultados confiables que los métodos tradicionales de transacciones.

La ventaja de aplicar este método radica en que los márgenes operativos (es decir, la utilidad operativa sobre el total de costos y gastos y la utilidad operativa sobre las ventas netas y posiblemente otras mediciones

de utilidad operativa), están menos influenciados por diferencias transaccionales. Los márgenes operacionales también pueden ser más tolerantes a algunas diferencias funcionales entre compañías controladas y no controladas que los márgenes de utilidad bruta. Las diferencias en las funciones efectuadas entre compañías frecuentemente se ven reflejadas en variaciones en los gastos de operación. Consecuentemente, las compañías pueden tener variaciones importantes en sus márgenes de utilidad bruta y de todas maneras tener, en términos generales niveles similares de utilidades operativas.

3.2.1 Aplicabilidad del método

La aplicación del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional permite la tolerancia a diferencias funcionales entre las transacciones analizadas y las comparables, a diferencia de los métodos transaccionales que utilizan márgenes brutos.

De acuerdo a los lineamientos de la OCDE, una de las ventajas del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional es que los márgenes operacionales se encuentran menos afectados que los precios, a las diferencias transaccionales y de producto. Efectivamente, esta situación se presenta en una economía de mercado, en la cual el margen de ganancia por desarrollar funciones similares y asumir riesgos similares tenderá a igualarse entre las diferentes actividades. Por el contrario, los precios de diferentes productos tenderán a igualarse sólo en la medida en que los productos cuyos precios se comparan sean sustitutos.

De la misma manera, los márgenes operacionales resultan más tolerantes que los márgenes brutos a diferencia en los niveles de gastos de operación (por ejemplo, los esfuerzos de comercialización efectuados por las diferentes compañías). Adicionalmente, el margen bruto puede encontrarse afectado por diferencias en las prácticas contables de las compañías comparables en la asignación de costos y gastos.

De esto resulta que las compañías comparables pueden tener una gran variabilidad de márgenes brutos y aun así obtener márgenes operativos similares.

De acuerdo a los lineamientos de la OCDE, otra ventaja de la aplicación del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional se presenta en el hecho que no resulta necesario determinar las funciones desarrolladas y las responsabilidades asumidas por las compañías relacionadas, involucradas en las transacciones bajo análisis, sino únicamente de la compañía en prueba. Del mismo modo, tampoco resulta necesario, analizar los estados financieros de todas las compañías relacionadas. Esto se convierte en una ventaja cuando alguna de las partes relacionadas desarrolla actividades complejas y/o diversas, o cuando resulta difícil obtener información confiable, acerca de alguna de las partes.

Por lo tanto, es razonable concluir que el Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional en su versión externa es apropiado para comprobar que las transacciones realizadas por las compañías seleccionadas; objeto del presente análisis se vieron afectadas por las medidas de salvaguardas.

Cabe indicar que ha sido posible identificar un grupo de compañías de diferentes países, que realizan funciones e incurrir en riesgos similares a los asumidos por las compañías objeto de estudio y disponen de información pública, como a) Memoria Anual, b) Reporte Anual y c) Páginas Web de las compañías.

3.2.2 Selección del indicador de rentabilidad.

Para efectuar el presente análisis se identificó un grupo de compañías independientes, ampliamente comparables. Para facilitar la aplicación del presente método, se requiere que se seleccione un indicador del nivel de utilidad o margen de rentabilidad que constituya la medida más confiable de los ingresos que hubiera obtenido la compañía, tomando en consideración todos los hechos y circunstancias.

De acuerdo a los lineamientos de la OCDE, el Margen Operativo (MO) se puede emplear para empresas distribuidoras de productos (como lo corresponde las compañías ensambladoras y comercializadoras de vehículos). Este indicador mide la utilidad generada, después de cubrir los costos de los bienes comercializados, así como los gastos relacionados directamente con la administración y operación general de la Compañía, con relación a sus ventas, como se indica a continuación:

$$\text{OM} = \frac{\text{Utilidad Operativa}}{\text{Ventas Netas}}$$

Dado que este indicador se basa en la utilidad operacional, su confiabilidad no se ve afectada por diferencias en la clasificación de costos y gastos entre la parte en prueba y las compañías comparables.

3.2.3 Comparables seleccionadas.

3.2.3.1 Base de Datos.

Se utilizaron bases de datos que informan de manera pública (en la Bolsa de Valores) los estados financieros de compañías de América, Europa y Asia. Debido a la industria y las características económicas de las compañías objeto de estudio, se requiere contar con información de carácter cuantitativo y cualitativo suficientemente detallada de las compañías comparables.

Considerando las funciones y riesgos de las compañías objeto de estudio, confiamos en la base de datos de un software especializado para la búsqueda inicial por la consistencia de la data y considerando la relativa facilidad que esta permite en la realización de la búsqueda.

3.2.3.2 Proceso de búsqueda.

El primer paso para identificar las compañías comparables consistió en clasificar las operaciones realizadas por las compañías objeto de estudio

bajo ciertos códigos *SIC*¹, considerando que las compañías seleccionadas, están involucrada en la venta al por mayor y al por menor de vehículos de pasajeros, minibuses, camiones, entre otros se buscaron compañías independientes que realicen funciones similares.

El conjunto de compañías comparables incluye a todas aquellas que reportaron los siguientes Código Estándar de Clasificación Industrial (*SIC* por sus siglas en inglés), disponibles en un software especializado:

- 5010 – Motor Vehicles And Motor Vehicle Parts And Supplies (Vehículos de motor y el motor de repuesto y suministros para vehículos).
- 5012 – Automobiles and Other Motor Vehicles (Automóviles y otros vehículos de motor).
- 5013 – Motor Vehicle Supplies and New Parts (Recambios y accesorios para automóviles).
- 5014 – Tires and Tubes (Neumáticos y cámaras).
- 5015 - Motor Vehicle Parts, Used (Piezas del motor del vehículo, Usado).

3.2.3.3 Resultados de la búsqueda.

En la búsqueda de compañías comparables se ubicaron 49 compañías potencialmente comparables, a las cuales se le aplicaron filtros para eliminar aquellas que no fuesen comparables; a continuación se detalla los filtros:

– Filtros Cuantitativos.

▪ Información Financiera Insuficiente.

El primer filtro consistió en asegurar que las compañías seleccionadas tuvieran información suficiente para realizar el análisis de comparabilidad, por ende se requirió que hubiesen publicado por lo menos dos años los estados financieros

▪ Pérdidas Recurrentes.

Por medio de este filtro se eliminaron a todas aquellas compañías que tuvieran pérdidas operativas.

¹ Las siglas corresponden a *Standard Industrial Classification* el Código Estándar de Clasificación Industrial.

- **Activos intangibles.**

Por medio de este filtro se eliminaron a todas aquellas compañías que tuvieran activos intangibles que representen más del 5% con respecto al total de activos.

- **Filtros Cualitativos.**

Después de aplicar los filtros cuantitativos se inició el proceso de selección cualitativa. Dicha selección consiste en la lectura de la descripción de negocios de las compañías comparables incluidas en la base de datos del software especializado, en los reportes anuales y la información revelada en las páginas web; con el objetivo de identificar aquellas compañías que según sus funciones o servicios prestados sean comparables a las compañías objeto de estudio.

Con estos filtros se eliminaron aquellas compañías que de acuerdo a las descripciones de negocios provistas, estuvieran implicadas en actividades diferentes a las que llevan a cabo las compañías objeto de estudio.

3.2.3.4 Compañías Seleccionadas.

El software especializado en la búsqueda de compañías comparables ubico 49 compañías, de las cuales estableció como comparables 5 compañías y las restantes (44 compañías) fueron descartadas, cuyos criterios de descarte se mencionan a continuación:

- No se encontró suficiente información en la base de datos.
- No se encontró reporte anual ni los estados financieros auditados.
- El nivel de activos intangibles representa el 11% del total de los activos.
- Presenta pérdidas operativas.
- a información financiera se encuentra en otro idioma diferente al inglés y español (japonés).

Las compañías comparables que fueron seleccionadas como compañías comparables al segmento de las compañías objeto de estudio son:

- Autodrome Plc

- G.A. Holdings Ltd
- Ifad Autos Ltd
- Supply Network Ltd
- United Motors Lanka Ltd

Las compañías seleccionadas como comparables para las compañías objetos de estudio realizan las siguientes actividades:

- Actividades de distribución y comercialización de camiones, autos, repuestos, piezas, partes, entre otros.

A continuación una breve descripción de las mismas:

- **Autodrome Plc**



La compañía aseguró la distribución de los vehículos Cadillac, Opel, Oldsmobile, Pontiac, GM y GM Diesel, convirtiéndose en una fuerza a tener en cuenta en el sector del automóvil.

Adicional en 1954, la compañía forjó una alianza con Bridgestone Corporation de Japón, siendo nombrado como Distribuidor Único de neumáticos Bridgestone, tubos y solapas en Sri Lanka. Esta alianza ha florecido a través de los años, y Bridgestone es hoy una de las marcas de neumáticos más reconocidas y reconocidas en Sri Lanka, con una red de más de 200 distribuidores en toda la isla. En 2016, la compañía volvió a iniciar sus negocios con los productos diversificados de Bridgestone.

Hoy en día, The Autodrome PLC continúa en su búsqueda para convertirse en una de las empresas más respetadas y diversificadas de Sri Lanka. (PLC, 2003)

- **G.A. Holdings Ltd**



G. A. Holdings Limited (la "Compañía") fue constituida en las Islas Caimán bajo la Ley de Sociedades Comerciales de las Islas Caimán como sociedad exenta con responsabilidad limitada el 5 de julio de 2001.

El Grupo se dedica principalmente a la venta de vehículos de motor de lujo y la prestación de servicios técnicos relacionados con el automóvil, el servicio de vehículos de motor y las ventas de piezas de automóviles.

La entrada en el mercado automovilístico ultra-lujoso ha potenciado la imagen del Grupo y ha marcado un escenario para el crecimiento futuro en este importante segmento de mercado. (Limited, 2011)

– **Ifad Autos Ltd**



Desde 1985 - FIDA AUTOS ha desempeñado un papel crucial en la construcción de la industria de transporte de Bangladesh y ahora definir los estándares de esta industria. Comenzando como empresa privada, el FIDA AUTOS ha construido una gigantesca red en todo Bangladesh con oficinas, distribuidores y salas de exhibición que tienen alcance nacional.

IFAD AUTOS proporciona una línea completa de vehículos de servicio especial, autobuses. Además, la gama LCV ofrece vehículos de carga más ligeros y furgonetas de pasajeros fabricados por Ashok Leyland en joint venture con Nissan de Japón. (LTD, 2015)

– **Supply Network Ltd**



Supply Network Limited es una empresa cotizada que opera entidades comerciales en Australia y Nueva Zelanda bajo la marca Multispartes. Cada entidad comercial tiene su propio equipo directivo y su propio enfoque operativo dentro de una amplia definición de mercado para equipos de transporte.

En la práctica, vendemos una gama de vehículos y servicios que incluyen interpretación de piezas, adquisiciones, administración de suministros y resolución de problemas. A través de la habilidad que aplicamos a estos servicios agregamos valor considerable a una gama creciente de productos. (Supplynetwork, 2015)

– **United Motors Lanka Ltd**



La Compañía fue incorporada en 1945 como una Compañía Privada de Responsabilidad Limitada. Ha firmado un acuerdo de distribución con Mitsubishi Motors Corporation, Japón, y desde entonces ha sido el distribuidor exclusivo de nuevos vehículos.

En consecuencia, el 9 de mayo de 1989, la Sociedad pasó a denominarse United Motors Lanka Limited e incorporada como una compañía de responsabilidad limitada. El 30 de agosto de 2007, la Compañía fue registrada nuevamente bajo la nueva Ley de Sociedades No. 07 de 2007 como United Motors Lanka PLC. Desde que se convirtió en una responsabilidad pública limitada Company, United Motors ha logrado resultados notables y es hoy una empresa líder en Blue-Chip en Sri Lanka.

United Motors Lanka PLC es una de las compañías más antiguas de automóviles en Sri Lanka, también ha sido honrado por el Chartered Institute of Accountants como el Ganador del Informe Anual para el sector automotriz en términos de crecimiento de la rentabilidad, gobierno corporativo y actividades de Responsabilidad Social Corporativa. (PLC., 2016)

Un resumen de las compañías comparables (independientes) con su respectivo margen operativo es el siguiente:

Tabla 14. Margen Comparativo de Compañías Comparables

Compañías Comparables	Margen Operativo
Autodrome Plc	4.57%
G.A. Holdings Ltd	15.84%
Ifad Autos Ltd	11.48%
Supply Network Ltd	8.18%
United Motors Lanka Ltd	14.25%

Tomado de: *Portal web de cada compañía mencionada*. Recuperado de:
<http://www.autodrome.lk/about.php>; <http://www.ga-holdings.com.hk/>;
<http://ifadgroup.com/autos/>; <http://www.unitedmotors.lk/>

En el cuadro presentado a continuación, se detallan las cuentas de resultados utilizadas para el análisis.

Tabla 15. Indicador de Rentabilidad General Motors del Ecuador S.A.

Cuentas Afectadas en Resultados	General Motors del Ecuador S.A. (US\$)
Total Ingresos	587,518,000
Total Costos de Ventas	520,469,000
Utilidad Bruta	67,049,000
Total Gastos Administración y venta	32,519,000
Utilidad Operacional	34,530,000
Indicador de Rentabilidad	
OM General Motors (Utilidad Operacional / Ventas)	5.88%

Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Recuperado de:
<http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014++2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

Tabla 16. *Indicador de Rentabilidad Automotores y Anexos S.A. Ayasa*

Cuentas Afectadas en Resultados	Automotores y Anexos S.A. Ayasa (US\$)
Total Ingresos	136,564,357
Total Costos de Ventas	102,559,126
Utilidad Bruta	34,005,231
Total Gastos Administración y venta	25,622,282
Utilidad Operacional	8,382,949
Indicador de Rentabilidad	
OM Ayasa (Utilidad Operacional / Ventas)	6.14%

Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

Tabla 17. *Indicador de Rentabilidad Toyota del Ecuador S.A.*

Cuentas Afectadas en Resultados	Toyota del Ecuador S.A. (US\$)
Total Ingresos	66,661,374
Total Costos de Ventas	55,409,652
Utilidad Bruta	11,251,722
Total Gastos Administración y venta	6,757,747
Utilidad Operacional	4,493,975
Indicador de Rentabilidad	
OM Toyota (Utilidad Operacional / Ventas)	6.74%

Tomado de: *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2015)*. Recuperado de: <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

A continuación se muestran los resultados del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional:

Tabla 18. Análisis de la rentabilidad de General Motors del Ecuador

Compañías	General Motors del Ecuador S.A.	Autodrome Plc	G.A. Holdings Ltd	Ifad Autos Ltd	Supply Network Ltd	United Motors Lanka Ltd
Período	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016
Moneda	Dólares	Rupia Sir Lanka	Hong Kong dollars	Taka Bangladesh	Australian dollars	Rupia Sir Lanka
Ventas	587,518,000	605.11	495.53	6,932.58	87.18	15,303.85
Costos de Ventas	520,469,000	465.47	290.18	5,677.73	49.99	11,206.23
Utilidad Bruta	67,049,000	139.64	205.35	1,254.85	37.19	4,097.63
Gastos Operacionales	32,519,000	111.99	126.88	458.74	30.06	1,917.56
Utilidad Operativa	34,530,000	27.64	78.47	796.11	7.13	2,180.06
Margen Operativo	5.88%	4.57%	15.84%	11.48%	8.18%	14.25%

Tomado de: *Portal web de cada compañía mencionada.* Recuperado de: <http://www.autodrome.lk/about.php>; <http://www.ga-holdings.com.hk/>; <http://ifadgroup.com/autos/>; <http://www.unitedmotors.lk/>

Tabla 19. Análisis de la rentabilidad de Automotores y Anexos S.A.

Compañías	Automotores y Anexos S.A. Ayasa	Autodrome Plc	G.A. Holdings Ltd	Ifad Autos Ltd	Supply Network Ltd	United Motors Lanka Ltd
Período	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016
Moneda	Dólares	Rupia Sir Lanka	Hong Kong dollars	Taka Bangladesh	Australian dollars	Rupia Sir Lanka
Ventas	136,564,357	605.11	495.53	6,932.58	87.18	15,303.85
Costos de Ventas	102,559,126	465.47	290.18	5,677.73	49.99	11,206.23
Utilidad Bruta	34,005,231	139.64	205.35	1,254.85	37.19	4,097.63
Gastos Operacionales	25,622,282	111.99	126.88	458.74	30.06	1,917.56
Utilidad Operativa	8,382,949	27.64	78.47	796.11	7.13	2,180.06
Margen Operativo	6.14%	4.57%	15.84%	11.48%	8.18%	14.25%

Tomado de: *Portal web de cada compañía mencionada.* Recuperado de: <http://www.autodrome.lk/about.php>; <http://www.ga-holdings.com.hk/>; <http://ifadgroup.com/autos/>; <http://www.unitedmotors.lk/>

Tabla 20. Análisis de la rentabilidad de Toyota del Ecuador S.A.

Compañías	Toyota del Ecuador S.A.	Autodrome Plc	G.A. Holdings Ltd	Ifad Autos Ltd	Supply Network Ltd	United Motors Lanka Ltd
Período	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016	Diciembre 2016
Moneda	Dólares	Rupia Sir Lanka	Hong Kong dollars	Taka Bangladesh	Australian dollars	Rupia Sir Lanka
Ventas	66,661,374	605.11	495.53	6,932.58	87.18	15,303.85
Costos de Ventas	55,409,652	465.47	290.18	5,677.73	49.99	11,206.23
Utilidad Bruta	11,251,722	139.64	205.35	1,254.85	37.19	4,097.63
Gastos Operacionales	6,757,747	111.99	126.88	458.74	30.06	1,917.56
Utilidad Operativa	4,493,975	27.64	78.47	796.11	7.13	2,180.06
Margen Operativo	6.74%	4.57%	15.84%	11.48%	8.18%	14.25%

Tomado de: *Portal web de cada compañía mencionada*. Recuperado de: <http://www.autodrome.lk/about.php>; <http://www.ga-holdings.com.hk/>; <http://ifadgroup.com/autos/>; <http://www.unitedmotors.lk/>

Como se observa en las tablas antecedentes, se realizó un análisis de la rentabilidad de las compañías objeto de estudio en la cuales obtuvimos los siguientes resultados:

– **Análisis de General Motors del Ecuador S.A.**

Las Operaciones de General Motors del Ecuador S.A. fueron analizadas a través del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO) con el indicador de rentabilidad Operating Margin (OM). El OM de GENERAL MOTORS DEL ECUADOR fue de 5,88% y el rango intercuartil obtenido por las compañías comparables es de 8,18% (primer cuartil) a 14,25% (tercer cuartil). A continuación se muestra un cuadro con lo explicado anteriormente.

Tabla 21. *Rango Intercuartil - Operating Margin General Motors del Ecuador S.A*

Indicadores Rentabilidad	Cuartil Inferior	Mediana	Cuartil Superior	General Motors del Ecuador S.A.
Operating Margin	8.18%	11.48%	14.25%	5.88%

Se puede concluir que las operaciones de General Motors del Ecuador S.A. se vieron afectadas en su rentabilidad de acuerdo a los resultados generados por una muestra de compañías independientes con actividades similares por lo que se puede decir que la rentabilidad esta fuera de rango de la utilidad del mercado.

– **Análisis de Automotores y Anexos S.A. Ayasa**

Las Operaciones de Automotores y Anexos S.A. fueron analizadas a través del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO) con el indicador de rentabilidad Operating Margin (OM). El OM de AUTOMOTORES Y ANEXO fue de 6,14% y el rango intercuartil obtenido por las compañías comparables es de 8,18% (primer cuartil) a 14,25% (tercer cuartil). A continuación se muestra un cuadro con lo explicado anteriormente.

Tabla 22. Rango Intercuartil - Operating Margin Automotores y Anexos S.A AYASA

Indicadores Rentabilidad	Cuartil Inferior	Mediana	Cuartil Superior	Automotores y Anexos S.A. Ayasa
Operating Margin	8.18%	11.48%	14.25%	6.14%

Se puede concluir que las operaciones de General Motors del Ecuador S.A. se vieron afectadas en su rentabilidad de acuerdo a los resultados generados por una muestra de compañías independientes con actividades similares por lo que se puede decir que la rentabilidad esta fuera de rango de la utilidad del mercado.

– **Análisis de Toyota del Ecuador S.A.**

Las Operaciones de Toyota del Ecuador S.A. fueron analizadas a través del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO) con el indicador de rentabilidad Operating Margin (OM). El OM de TOYOTA DEL ECUADOR fue de 6,74% y el rango intercuartil obtenido por las compañías comparables es de 8,18% (primer cuartil) a 14,25% (tercer cuartil). A continuación se muestra un cuadro con lo explicado anteriormente.

Tabla 23. Rango Intercuartil - Operating Margin Toyota Ecuador

Indicadores Rentabilidad	Cuartil Inferior	Mediana	Cuartil Superior	Toyota del Ecuador S.A.
Operating Margin	8.18%	11.48%	14.25%	6.74%

Se puede concluir que las operaciones de General Motors del Ecuador S.A. se vieron afectadas en su rentabilidad de acuerdo a los resultados generados por una muestra de compañías independientes con actividades similares por lo que se puede decir que la rentabilidad esta fuera de rango de la utilidad del mercado.

Tabla 24. Consolidación del Rango Intercuartil de las Compañías Seleccionadas - Operating Margin

Compañías Comparables	OM	Compañías Comparables	OM	Compañías Comparables	OM
Autodrome Plc	4.57%	Autodrome Plc	4.57%	Autodrome Plc	4.57%
G.A. Holdings Ltd	15.84%	G.A. Holdings Ltd	15.84%	G.A. Holdings Ltd	15.84%
Ifad Autos Ltd	11.48%	Ifad Autos Ltd	11.48%	Ifad Autos Ltd	11.48%
Supply Network Ltd	8.18%	Supply Network Ltd	8.18%	Supply Network Ltd	8.18%
United Motors Lanka Ltd	14.25%	United Motors Lanka Ltd	14.25%	United Motors Lanka Ltd	14.25%
1er Cuartil	8.18%	1er Cuartil	8.18%	1er Cuartil	8.18%
Mediana	11.48%	Mediana	11.48%	Mediana	11.48%
3er Cuartil	14.25%	3er Cuartil	14.25%	3er Cuartil	14.25%
General Motors del Ecuador S.A.	5.88%	Automotores y Anexos S.A. Ayasa	6.14%	Toyota del Ecuador S.A.	6.74%

Como se puede observar en la tabla 32 la rentabilidad de las compañías objeto de estudio están fuera de rango con respecto a la utilidad del mercado ya que durante el periodo 2016 la situación económica del país estuvo afectada por los bajos precios de exportación del petróleo, principal fuente de ingreso del Presupuesto General del Estado, otros de los factores fue la devaluación de otras monedas con respecto al dólar de los Estados Unidos de América, moneda de uso oficial en Ecuador, estas situaciones tienen un impacto negativo en las exportaciones no petroleras del país.

El Gobierno Ecuatoriano con el fin de afrontar estas situaciones diseñaron diferentes alternativas entre ellas restricción a las importaciones a través de salvaguardas y derechos arancelarios con el fin de mejorar la balanza de pagos, aspecto que se tenía previsto ir desmantelando en el 2016, sin embargo el gobierno mediante resolución n° 006-2016 (29

abril 2016) resolvió diferir un año el cronograma de eliminación de las salvaguardas y dispuso que dicho desmantelamiento se efectúe desde abril del 2017 hasta junio 2017.

Dichas situaciones antes descritas han originado efectos en las operaciones de la compañía Automotores y Anexos S.A.; tales como:

- La restricción en las importaciones originaron que la compañía realice importaciones en los meses de enero, febrero, abril, julio y octubre.
- Restricciones de cupos de importación, disminución del crédito bancario y la situación económica del país afecto el mercado ecuatoriano generando una disminución en las ventas de vehículos.

3.3 Ajuste de Utilidad de Mercado del Sector Automotriz

Antecedentemente las operaciones de General Motors del Ecuador S.A., Automotores y Anexos S.A. y Toyota del Ecuador S.A., fueron analizadas a través del indicador de rentabilidad Operating Margin (OM) las mismas que quedaron fuera de rango con respecto a la utilidad del mercado del sector automotriz, por lo que con la única finalidad de mejorar la comparabilidad de las compañías objeto de estudio con respecto a las compañías seleccionadas como comparables, a continuación se propone un ajuste.

Tabla 25. Rango Intercuartil - Operating Margin – Después Ajuste de utilidad del mercado del sector automotriz.

	General Motors del Ecuador S.A.	
	EF´S sin Ajuste	EF´S con ajuste
Ventas Netas	587,518,000	624,610,606
Costo de Ventas	520,469,000	520,469,000
Utilidad Bruta	67,049,000	104,141,606
Gastos de Operación	32,519,000	32,519,000
Utilidad Operativa	34,530,000	71,622,606
OM	5.88%	11.47%
1er Cuartil	8.18%	
Mediana	11.48%	
3er Cuartil	14.25%	
Ajuste U.M.	37,092,606	
22% IR	8,160,373	

En los resultados obtenidos de General Motors del Ecuador S.A. se encuentra por debajo del rango intercuartil lo que ocasionaría un ajuste de US\$37,09 millones el cual fue considerado como un mayor valor de la base imponible del impuesto a la renta del ejercicio 2016.

Tabla 26. Rango Intercuartil - Operating Margin – Después Ajuste de utilidad del mercado del sector automotriz.

Automotores y Anexos S.A. Ayasa		
	EF´S sin Ajuste	EF´S con ajuste
Ventas Netas	136,564,357	144,786,449
Costo de Ventas	102,559,126	102,559,126
Utilidad Bruta	34,005,231	42,227,323
Gastos de Operación	25,622,282	25,622,282
Utilidad Operativa	8,382,949	16,605,041
OM	6.14%	11.47%
1er Cuartil	8.18%	
Mediana	11.48%	
3er Cuartil	14.25%	
Ajuste U.M.	8,222,092	
22% IR	1,808,860	

En los resultados obtenidos de Automotores y Anexos S.A. se encuentra por debajo del rango intercuartil lo que ocasionaría un ajuste de US\$8,22 millones el cual fue considerado como un mayor valor de la base imponible del impuesto a la renta del ejercicio 2016.

Tabla 27. Rango Intercuartil - Operating Margin – Después Ajuste de utilidad del mercado del sector automotriz Toyota.

Toyota del Ecuador S.A.		
	EF´S sin Ajuste	EF´S con ajuste
Ventas Netas	66,661,374	70,223,685
Costo de Ventas	55,409,652	55,409,652
Utilidad Bruta	11,251,722	14,814,033
Gastos de Operación	6,757,747	6,757,747
Utilidad Operativa	4,493,975	8,056,286
OM	6.74%	11.47%
1er Cuartil	8.18%	
Mediana	11.48%	
3er Cuartil	14.25%	
Ajuste U.M.	3,562,311	
22% IR	783,709	

En los resultados obtenidos de Toyota del Ecuador S.A. se encuentra por debajo del rango intercuartil lo que ocasionaría un ajuste de US\$3,56 millones el cual fue considerado como un mayor valor de la base imponible del impuesto a la renta del ejercicio 2016.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Luego de aplicar la metodología del Método de Márgenes Transaccionales de Utilidad Operacional (MMTUO) en la rentabilidad obtenida por las principales compañías del Sector Automotriz se puede concluir que:

- Que el sector automotriz ecuatoriano es una de las principales actividades económicas del país debido a su volumen de ventas lo que se refleja en su contribución al PIB de la Nación, el importe representativo por concepto de impuesto a la renta que genera el sector y a las personas económicamente activas que se encuentran laborando para dicho sector, sin embargo, las medidas económicas implementadas por el gobierno de Rafael Correa, se han visto afectadas por la aplicación de salvaguardas y cupos de importación afectando la oferta de dichos vehículos en el mercado ecuatoriano.
- La limitación de importar CKD (partes para ser ensamblados) CBU (completamente armados), son factores que han influido negativamente en un decrecimiento sostenido de las ventas de vehículos, que originaron restricción en los créditos otorgados por la banca ecuatoriana y esto a su vez en la capacidad del consumidor o cliente final para adquirir un vehículo, ya que la perspectiva del consumidor es financiar un vehículo a un precio razonable y que este sea económicamente factible pagarlo a través de cuotas durante el periodo de amortización que se haya pactado.
- Las medidas gubernamentales implementadas por el Gobierno Ecuatoriano limitaron la oferta y demanda de vehículos, lo que ocasionó que las compañías del sector automotriz tomen medidas estratégicas como reestructuración del presupuesto de ventas y realizar ajustes necesarios para acoplarse a las exigencias del mercado.

- Las exportaciones durante los periodos analizados se vieron afectadas en una disminución en las mismas debido a las medidas arancelarias implementadas, por lo que, el Gobierno debe fomentar, la apertura exportadora y la diversificación de mercados para estimular la productividad del sector, tanto de ensambladoras como de autopartistas, creando así nuevos instrumentos de fomento a las exportaciones para ampliar y lograr aumentar la competitividad del comercio exterior de la industria automotriz ecuatoriana y así satisfacer las necesidades de los consumidores.
- El Trabajo de Titulación no pretende elaborar un análisis de precios de transferencia por la que deba seguir una metodología de ajuste de cuentas de capital y determinar un ajuste de precios de transferencia que desde el punto de vista tributario pretende incrementar una base gravada de impuesto a la renta y en consecuencia en la liquidación de un mayor tributo, sino más bien, considerar una de las metodologías de plena competencia de la OCDE para la medición de rentabilidad operativa de compañías, la cual corresponde al método de Márgenes de Utilidad Transaccional (MMTUO) con la finalidad de verificar si el margen operativo de compañías del sector automotriz influenciado por las políticas económicas son competitivas desde el punto de vista de plena competencia, el cual de acuerdo a la medición de compañías comparables del sector se determinó que las mismas estuvieron por debajo de la mediana calculada para compañías públicas que poseen una misma actividad. Por tanto, se concluye que el margen operativo fue afectado negativamente por las políticas implementadas por el estado ecuatoriano. Cabe recalcar que las compañías ecuatorianas objeto de estudio no poseen ajustes de precios de transferencia en razón que las mismas se encuentran exentas del régimen de precios de transferencia, esto es, que las mismas se exoneran de efectuar un análisis de precios de transferencia en razón que su impuesto causado respecto a las ventas

es mayor al 3%, no efectuaron transacciones con paraísos fiscales y los mismos no mantienen contratos para la explotación de recursos naturales no renovables.

- El estudio del presente Trabajo de Titulación considero analizar adicionalmente cual sería el potencial ajuste de Precios de Transferencia, siempre y cuando la metodología aplicable sea el MMTUO, en dicho caso, se evaluó el escenario bajo dicha metodología dando como resultado que dichas compañías quedaron fuera de rango con respecto a la utilidad del mercado del sector automotriz en comparación con compañías independientes (no relacionadas), con la única finalidad de cuantificar dicho riesgo a pesar que los mismos se encuentran exentos de dicho régimen, en dicho caso se realizó un ajuste para así determinar cuál debió ser el nivel de ventas que dichas compañías debieron haber tenido para que las mismas no se vieran afectadas por las medidas gubernamentales implementadas por el gobierno.

Recomendaciones

- Incentivar a la producción del sector automotriz, como por ejemplo sistemas de devolución de impuestos o aranceles sobre partes y piezas importados destinados a la producción nacional que se exporta, de esta manera se incrementaría la productividad y la búsqueda de nuevos mercados fuera del país.
- Se considera necesario una constante evaluación de riesgos asociados al mercado automotriz, el mismo que se encuentra expuesto a constantes regulaciones por parte de los organismos reguladores, esto con el fin de minimizar los riesgos e implementar las medidas necesarias para salvaguardar los intereses del sector automotriz.
- El gobierno ecuatoriano, como una manera de incentivar a dicho sector podría aplicar un desmantelamiento gradual de las medidas de salvaguardas, cupos de importación para que así la industria automotriz tenga más oportunidades en el mercado tanto nacional como internacional.
- En el análisis realizado se evidencio la importancia de dicho sector en la economía del país por lo que es necesario reglas claras, equitativas que permitan que las empresas que conforman la industria automotriz puedan proyectar un crecimiento futuro con oportunidades que permitan la generación de plazas de empleos, para así minimizar la pobreza promoviendo a su vez el desarrollo de la matriz productiva del país.
- Mantener la exención del régimen de precios de transferencia que gozan las compañías objeto de estudio conforme a la información disponible que reposa en la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros con la finalidad que las mismas no posean riesgos tributarios futuros.

- Cabe mencionar que la industria automotriz debería fomentar las ventas de vehículos híbridos o eléctricos, debido a los beneficios tributarios que brinda el ente regulador para este sector; la tarifa 0% por concepto de IVA e ICE si el precio de venta es hasta \$35,000 permitiendo así a las compañías del sector incrementar la venta de estos tipos de bienes y de esta manera obtener mayor margen de ganancias para el sector automotriz.

REFERENCIAS

- Ekos, R. (8 de Abril de 2016). *www.ekosnegocios.com*. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7451>
- Enríquez, C. (2 de Junio de 2015). El Comercio. *La CAN autorizó al país a aplicar la salvaguardia por balanza de pagos*, págs. <http://www.elcomercio.com/actualidad/can-ecuador-salvaguardia-economia.html>.
- Limited, G. H. (2011). *www.ga-holdings.com.hk*. Obtenido de http://www.ga-holdings.com.hk/quarterly_report.html
- LTD, I. A. (2015). *ifadgroup.com*. Obtenido de <http://ifadgroup.com/autos/>
- OECD, T. O.-o. (2016). *www.oecd.org*. Obtenido de <https://www.oecd.org/ctp/borrador-de-consulta-guia-practicadificultades-asociadas-falta-de-comparables-precios-detransferencia.pdf>
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *www.wto.org*. Obtenido de www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- PLC, T. A. (2003). *www.autodrome.lk*. Obtenido de <http://www.autodrome.lk/about.php>
- PLC., U. M. (2016). *www.unitedmotors.lk*. Obtenido de <http://www.unitedmotors.lk/index.php/about-company>
- Pro Ecuador. (2015). *proecuador.gob.ec*. Obtenido de Pro Ecuador: <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/automotriz/>
- Pro Ecuador. (2017). *Análisis Sectorial Automotriz 2017*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PERFIL-AUTOMOTRIZ-FINAL.pdf>
- Romero, A. C. (2014). *Metodología Integral Innovadora para planes y tesis*. México : Abril Vega Orozco.

Servicio de Rentas Internas . (29 de Diciembre de 2007).
<http://www.sri.gob.ec>. Obtenido de
<http://www.sri.gob.ec/web/guest/art-precios-de-transferencia>

Servicio de Rentas Internas. (2007). <http://www.sri.gob.ec>. Obtenido de
<http://www.sri.gob.ec/de/10237>

Supplynetwork. (2015). www.supplynetwork.com.au. Obtenido de
<http://www.supplynetwork.com.au/profile.htm>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P.
(2003). Metodología de la investigación (Vol. 707). México: McGraw-Hill.

Anexo 1

Tabla 28. *Ranking de las compañías del sector automotriz*

N°	Empresa	Ingresos	Utilidad
1	General Motors del Ecuador S.A.	908,280,448	78,639,878
2	Omnibus BB Transportes S.A.	583,186,314	46,778,448
3	Maquinarias y Vehiculos S.A. Mavesa	208,271,250	10,877,543
4	Kia Motors	184,079,717	24,032,905
5	Automotores Continental	179,265,815	8,474,627
6	Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	161,088,587	7,236,251
7	Nissan	159,995,934	11,292,070
8	Importadora Tomebamba S.A.	156,738,149	10,333,023
9	Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	147,246,328	4,051,894
10	Toyota del Ecuador S.A.	125,728,660	6,763,165
11	Toyota	121,264,186	7,481,245
12	Teojama Comercial S.A.	118,423,606	15,355,230
13	Vallejo Araujo S.A.	114,503,206	1,056,554
14	Aymesa	113,094,540	2,553,488
15	Metrocar S.A.	113,066,797	2,942,588
16	E. Maulme	93,944,867	5,534,769
17	Conauto	92,769,363	5,499,921
18	Quito Motors SA Comercial e Industrial	89,970,524	3,135,704
19	Comercializadora Internacional Ciecopalma S.A.	89,691,284	2,029,729
20	Autolasa	87,561,090	2,792,655
21	Kia Motors	83,336,046	4,810,846
22	Automotores de la Sierra	81,848,577	3,604,937
23	Proauto C.A. Grupo Mepa	80,731,954	1,715,036
24	Induauto Sa	79,486,040	5,145,661
25	Mirasol Sa	74,619,608	3,514,889
26	Tecnova S.A.	70,539,656	6,258,489
27	Imbauto S.A	69,320,190	218,686
28	Ambacar	66,578,725	2,173,173
29	Mazmotors S.A.	58,130,255	330,689
30	Empacadora Crustamar S.A. Empacrusa	58,074,812	1,379,362
31	Inverneg S.A.	51,862,878	4,854,755
32	Autofrancia	51,561,067	1,726,453
33	Diteca S.A.	50,056,843	1,159,929
34	Ecu-Auto S.A. Ecausa	48,919,891	1,221,843
35	Latinoamericana De Vehiculos Ca Lavca	46,256,093	1,898,894
36	Cepsa S.A.	46,175,121	2,615,150
37	Hivimar	45,894,724	4,515,249
38	Mercedes Benz	44,505,423	1,043,146
39	Kmotor S.A. (Kmot)	43,368,065	2,171,706
40	Ciudad del Auto Ciauto Cia. Ltda.	41,990,706	650,874

N°	Empresa	Ingresos	Utilidad
41	Sociedad Anonima Importadora Andina Saia	39,174,528	466,733
42	Distrivehic S.A.	38,958,131	1,515,840
43	Elasto S.A.	37,961,104	2,714,302
44	Comercial Roldán	35,937,787	4,027,183
45	Autolandia	33,393,175	1,552,093
46	Avis Rent A Car	33,325,396	4,379,350
47	Fisum S.A.	33,068,832	478,011
48	Cinascar Automotriz Del Ecuador	32,053,313	2,483,101
49	Filtrocorp	31,346,324	4,044,584
50	Ecuatoriana de Motores Motorec C.L.	30,430,619	2,677,067
51	Tecnicentro Eguiguren SA	28,136,906	990,064
52	Ecuaimco	27,526,595	-360,703
53	Antonio Pino Ycaza	26,958,565	655,027
54	Tecnicentro del Austro SA Tedasa	26,544,837	953,554
55	Mosumi S.A.	26,316,713	2,795,231
56	Comercial Hidrobo	25,814,196	29,108
57	L. Henriques & Cia. S.A.	25,698,230	1,411,070
58	Autec S.A.	25,421,294	-5,434
59	Asiacar	25,302,408	799,016
60	Importadora Alvarado Vasconez C Ltda	24,003,423	2,201,276
61	Fatosla C.A	23,835,475	1,817,188
62	Industria De Materiales De Friccion Sa Imfrisa	23,684,067	2,213,514
63	Mansuera S. A.	23,400,434	751,962
64	Bmw - Porsche	23,390,164	3,273,517
65	Farbem S.A.	23,288,834	3,596,239
66	Neoauto S. A.	23,014,301	-185,349
67	Motores y Tractores Motrac S.A.	22,305,017	1,422,830
68	Automotores Carlos Larrea	21,196,395	1,003,423
69	Motores del Ecuador Ecuamotors S.A	20,922,881	269,370
70	Industrias Motorizadas Indumot Sa	20,911,542	2,021,456
71	Austral Cia. Ltda.	20,518,805	822,179
72	Unnocycles Cia. Ltda.	19,777,326	224,255
73	Indian Motos Inmot S.A.	18,550,720	-268,668
74	Emsairport Services Cem	18,502,245	5,123,032
75	Centralcar	18,061,786	676,185
76	Automekano	18,001,407	298,006
77	Motransa Ca	17,963,625	-289,740
78	Hyunmotor S.A.	17,953,913	-245,616
79	Frenoseguro	17,904,649	442,126
80	Tecniaguay Tecnicentro Guayaquil Sa	17,672,572	308,553

N°	Empresa	Ingresos	Utilidad
81	Comercializadora lokars	17,104,186	208,599
82	Audesur S.A.	16,983,088	-10,561
83	Servifreno Cia. Ltda.	16,738,025	1,760,484
84	Metaltronic S.A.	16,384,320	-216,187
85	Quito Mercantil Automotriz Merquiauto S.A.	16,327,381	-654,723
86	Economi	16,159,440	1,380,951
87	Tecnillanta	16,023,397	597,466
88	Empresa Proveedor de Motores Empromotor Cia. Ltda.	15,505,502	423,394
89	Recordmotor Sa	15,360,072	1,042,466
90	Automotores Andina	15,300,632	-1,025
91	Segurillanta S.A.	15,241,691	290,202
92	Kuhmo Tires Ecuador	14,929,623	806,020
93	Cojapan	14,910,363	1,723,953
94	Jaroma S.A.	14,909,375	708,599
95	Maximundo Cia. Ltda.	14,861,015	2,330,005
96	Maxxis Del Ecuadora.	14,460,076	852,120
97	Maxdrive S.A.	14,268,711	-2,173,619
98	Mundy Home Munme Cia. Ltda.	14,025,677	1,472,004
99	Autofenix S.A.	13,968,153	406,818
100	Brodmen	12,794,538	385,678



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Aguilar Mora Nancy Grabiela, con C.C: # 0929154276 autora del trabajo de titulación: **“Aplicación de la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional en la rentabilidad obtenida por las principales Compañías del sector automotriz, en el Ecuador durante los ejercicios económicos 2015 y 2016”**, previo a la obtención del título de Ingeniero en Contabilidad y Auditoría, CPA en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, septiembre del 2017

f. Nancy G. Aguilar M.

Nombre: Aguilar Mora Nancy Grabiela

C.C: 0929154276



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	"Aplicación de la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional en la rentabilidad obtenida por las principales Compañías del sector automotriz, en el Ecuador durante los ejercicios económicos 2015 y 2016"		
AUTOR(ES)	Nancy Gabriela Aguilar Mora		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Pedro José Samaniego Pincay		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Contabilidad y Auditoría, CPA		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero en Contabilidad y Auditoría, CPA		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	Septiembre del 2017	No. DE PÁGINAS:	80 páginas
ÁREAS TEMÁTICAS:	Finanzas Impuestos Contabilidad		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Salvaguadas, sector automotriz, ingresos, importaciones, Balanza de pagos, desempleo.		
RESUMEN/ABSTRACT	<p>El presente Trabajo de Titulación describe las principales implicaciones y efectos de índole económico y financiero en la aplicación de las salvaguadas fijadas por el Gobierno Ecuatoriano y que tuvieron implicaciones directas para el sector automotriz durante el periodo económico 2015-2016. La adopción de dichas medidas originaron que en el sector automotriz se produzca un decrecimiento en los ingresos como respuesta al incremento de los costos de los automóviles, así como también sus partes y piezas, sumado a los cupos de importación que se vieron restringidas las sociedades que conformaron el sector automotriz. Basado en este escenario, se procedió a analizar la afectación en la rentabilidad de tres empresas representativas del sector automotriz comparado con la rentabilidad obtenida por sociedades independientes en otros países con la finalidad de demostrar dicha afectación considerando la metodología de márgenes transaccionales de utilidad operacional (MMTUO).</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/>	NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-82212318	E-mail:	nancy_aguilar20@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Yong Amaya, Linda Evelyn		
	Teléfono: +593-4- 2200804 ext.1609		
	E-mail: linda.yong@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			