



| POSGRADOS |

MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

RPC-SO-30-NO.503-2019

OPCIÓN DE TITULACIÓN:
INFORMES DE INVESTIGACIÓN

TEMA:
ANÁLISIS DEL RÉGIMEN
ARANCELARIO Y SU IMPACTO
ECONÓMICO-FINANCIERO EN LAS
EMPRESAS IMPORTADORAS DE
BICICLETAS EN LA PROVINCIA DEL
AZUAY, AÑOS 2019-2020.

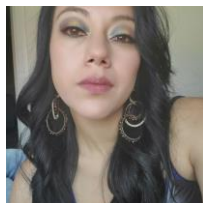
AUTOR(ES)
JOHANNA CAROLINA SEGARRA AGUDO

DIRECTOR:
DIEGO HERNÁN MONTERO
PIEDRA

CUENCA – ECUADOR
2022



Autora:



Johanna Carolina Segarra Agudo

Ingeniera en Contabilidad y Auditoría Pública.

Candidata a Magíster en Contabilidad y Auditoría por la Universidad Politécnica Salesiana – Sede Cuenca.

johasegarra90@hotmail.com

Dirigido por:



Diego Hernán Montero Piedra

Contador Público.

Magister en Contabilidad y Auditoría.

dmonterop@ups.edu.ec

Todos los derechos reservados.

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la Ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra para fines comerciales, sin contar con autorización de los titulares de propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual. Se permite la libre difusión de este texto con fines académicos investigativos por cualquier medio, con la debida notificación a los autores.

DERECHOS RESERVADOS

2022 © Universidad Politécnica Salesiana.

CUENCA– ECUADOR – SUDAMÉRICA

Johanna Carolina Segarra Agudo

Análisis del régimen arancelario y su impacto económico-financiero en las empresas importadoras de bicicletas en la provincia del Azuay, años 2019-2020.

DEDICATORIA

El presente informe de investigación va dedicado primeramente a Dios por todas sus bendiciones ya que las mismas, me han permitido que siempre alcance mis sueños, mis metas mis anhelos. Que no ha sido fácil superar sus pruebas y que, aunque muchas veces he sentido que ya no podía más y quería rendirme, me ha mostrado que luego de cada prueba, viene una lluvia de bendiciones que trae consigo paz y una infinita alegría.

A mis padres (Jeanneth y Edgar) que con su ayuda, apoyo y consejos me han permitido crecer, mejorar, estudiar y sobre todo ser mejor en la vida; buscando siempre hacer el bien y ayudar a los demás.

A mis abuelitos (Ivelia y Germán) ya que sin su apoyo nunca habría alcanzado mis metas, mis sueños; ellos con su ejemplo me han demostrado que estudiar y ser profesional es el mejor regalo que un padre, abuelito o familiar puede dar a alguien; que, con esfuerzo y dedicación siempre bajo la bendición de Dios todo viene por añadidura; que lo mejor es estudiar, aprender, trabajar para poder luchar por la familia, por sus necesidades y por ser mejores.

A mis hijos (Javier y Danna) que han sabido entender y comprender que el tiempo que se invirtió en esta maestría fueron por nosotros, por la familia, por nuestras necesidades y haberme dado fuerzas para seguir adelante y jamás rendirme. En verdad los hijos son ese impulso que te hacen ser mejor, seguir adelante y dar todo de uno para poder alcanzar lo que se propone.

AGRADECIMIENTO

Primeramente, agradezco a Dios por la vida, la salud, y cada una de sus bendiciones sin importar el tamaño de las mismas que a lo largo de mi vida me ha dado. El poder levantarme, respirar, entender, estudiar son una de las bendiciones que diariamente me da y que, a través de ellas, me motive para ser mejor.

Agradezco a mis padres el haberme siempre apoyado y ayudado con el estudio y permitirme siempre estudiar, aprender y capacitarme.

También estoy muy agradecida de todo lo que he recibido de mis abuelitos como son: sus ejemplos, sus consejos, sus regaños, sus enseñanzas; que permitieron que día a día busque alcanzar lo más alto a nivel personal, profesional, espiritual.

Y agradezco a mis hijos por ser ese motivo, razón de querer ser siempre mejor, de alcanzar y luchar por mis sueños y de jamás rendirme porque cada vez que miro hacia atrás, ellos están siguiendo mis pasos y que con su sonrisa y un te amo mamá me dan ese impulso para seguir.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen	10
Abstract.....	11
1. Introducción.....	12
2. Determinación del Problema	17
2.1. OBJETIVOS	17
2.1.1. Objetivo General	17
2.1.2. Objetivos Específicos	17
2.2. Justificación	18
3. Marco teórico referencial.....	19
3.1. Las Importaciones.....	19
3.2. El proteccionismo como política comercial	20
3.3. Los aranceles	20
3.3.1. Tributo	21
3.3.2. Medidas arancelarias	22
3.3.3. Medidas no arancelarias	24
3.3. Evolución de las reformas arancelarias	25
3.4. Sector de las bicicletas.....	28
3.5. Clasificación Arancelaria sector bicicletas	29
3.6. Estados financieros	31
3.6.1. Razones financieras	32
4. Materiales y metodología	36
4.1. Enfoque de investigación: Cuantitativo.....	36
4.2. Tipo de investigación	36
4.3. Instrumentos metodológicos.....	37
4.4. Instrumentos técnicos	37
4.5. Fuentes de información	37
4.6. Procesamiento de la información	38
5. Resultados y discusión	39
5.1. Análisis General de Importaciones	39
5.2. Análisis por empresa de las importaciones	42
5.3. Análisis Financiero	44

5.4. Discusión	51
6. Conclusiones.....	54
Referencias	56
ANEXOS	65

Lista de Tablas

Tabla 1. Aranceles de Bicicletas e Implementos Deportivos.....	13
Tabla 2. Aranceles de bicicletas y piezas 2012.....	25
Tabla 3. Aranceles de bicicletas y piezas 2017.....	27
Tabla 4. Aranceles de bicicletas y piezas 2019.....	28
Tabla 5. CIF de la importadora Karnataka S.A. en el Azuay en el año 2019-2020.....	43
Tabla 6. CIF de la importadora Interimpex Cia. Ltda. en el Azuay en el año 2019-2020.....	43
Tabla 7. CIF de la importadora Metrosur S.A. en el Azuay en el año 2019-2020.....	43
Tabla 8. CIF de la importadora Tecnocyclo S.A. en el Azuay en el año 2019-2020....	44
Tabla 9. CIF de la importadora Ecuacyclo Cia. Ltda. en el Azuay en el año 2019-2020.....	44
Tabla 10. Indicadores financieros de las empresas, años 2019 – 2020.....	45

Lista de Gráficas

Gráfica 1. Evolución de importaciones de bicicletas en Ecuador.....	14
Gráfica 2. Importaciones de bicicletas en el Azuay 2019.....	15
Gráfica 3. Importaciones de bicicletas en el Azuay 2020.....	16
Gráfica 4. Evolución General del FOB, Seguro y Flete en el Azuay, 2019-2020.....	39
Gráfica 5. CIF (costo, seguro y flete) por subpartidas arancelarias de las bicicletas en el Azuay años 2019-2020.....	40
Gráfica 6. Evolución del Ad-valorem en el año 2019-2020.....	40
Gráfica 7. Empresas que más importaron bicicletas por clasificación arancelaria, en el Azuay, en el año 2019.....	41
Gráfica 8. Empresas que más importaron bicicletas por clasificación arancelaria, en el Azuay, en el año 2020.....	42

*ANÁLISIS DEL RÉGIMEN
ARANCELARIO Y SU
IMPACTO ECONÓMICO-
FINANCIERO EN LAS
EMPRESAS
IMPORTADORAS DE
BICICLETAS EN LA
PROVINCIA DEL AZUAY,
AÑOS 2019-2020*

AUTOR(ES):

JOHANNA CAROLINA SEGARRA AGUDO

RESUMEN

El estudio expone un análisis de la reforma arancelaria y su efecto económico-financiero en varias empresas importadoras de bicicletas del Azuay, durante los años 2019 y 2020. En la metodología se utilizó un enfoque de investigación cuantitativa, con el fin de determinar los cambios que han experimentado las importaciones de bicicletas en la industria y en las empresas examinadas para determinar el impacto en el área económica y financiera de las importadoras.

Las reformas arancelarias, representan una alternativa para proteger el comercio nacional, incentivar el crecimiento de los sectores y dinamizar la economía de un país, influyendo en los mercados y en la balanza comercial. Las modificaciones en el régimen arancelario y la crisis sanitaria por Covid-19 impactaron notablemente al sector de las bicicletas, demostrando un incremento significativo en las importaciones de un año a otro especialmente en las subpartidas arancelarias en las que no se calculaba el arancel al ser bicicletas calificadas y aprobadas por el ente regulador como especializadas, afectando a la liquidez, solvencia, eficiencia y rentabilidad en las empresas de manera significativa en unos indicadores y en otros con poca relevancia.

Palabras clave:

Importaciones, Análisis Estadístico, Análisis Económico-Financiero.

ABSTRACT

The study presents an analysis of the tariff reform and its economic-financial effect on several bicycle importing companies in Azuay, during the years 2019 and 2020. A quantitative research approach was used in the methodology, in order to determine the changes that bicycle imports have experienced in the industry and in the companies examined to determine the impact on the economic and financial area of the importers.

Tariff reforms represent an alternative to protect national trade, encourage the growth of sectors and boost the economy of a country, influencing the markets and the trade balance. The changes in the tariff regime and the health crisis due to Covid-19 had a notable impact on the bicycle sector, showing a significant increase in imports from one year to the next, especially in the tariff subheadings in which the tariff was not calculated as they were bicycles. qualified and approved by the regulatory body as specialized, affecting liquidity, solvency, efficiency and profitability in companies in a significant way in some indicators and in others with little relevance.

Keywords:

Imports, statistic analysis, economic financial

1. INTRODUCCIÓN

El deporte es muy importante ya que según Weineck (2001) “la falta de ejercicio es el principal factor de riesgo para nuestra salud. Esta carencia no afecta solo al individuo, sino que en cierto sentido se ha convertido en una obligación social” (p. 20); es por ello que la mayoría de personas, sin importar su edad, han optado por practicar o realizar deportes entre ellos es el del ciclismo.

Al hablar de ciclismo es importante considerar que, la bicicleta de acuerdo a la Organización de Naciones Unidas (2020) es considerada como un medio de transporte sostenible, factible, confiable y no contaminante, el cual aporta al cuidado del medio ambiente y presenta grandes beneficios para la salud; razón por la cual, algunas personas tienen como una de sus necesidades el adquirir una bicicleta.

Los países para poder satisfacer todas las necesidades de la población con respecto a la salud, educación, tecnología, bienes, entre otros; se han visto en la necesidad de contar con el comercio exterior. El comercio exterior es aquel que permite el intercambio de bienes y servicios de un país residente con socios no residentes mediante ventas o compras (Lafuente, 2012).

Un país podrá importar o exportar bienes de acuerdo a la normativa y con los aranceles que cada uno imponga ya que cuentan con barreras arancelarias y no arancelarias. Las barreras arancelarias son “impuestos que se aplica al comercio internacional expresado en diferentes formas y tipos; todo ello, para generar ingresos adicionales por concepto de impuestos agregando así más valor al precio de las mercancías de origen extranjero” (Baena, 2018, p. 546).

Las barreras no arancelarias son “medidas de política comercial diferentes a las medidas comunes llamadas aranceles, que tienen el potencial de afectar el intercambio internacional de bienes” (Lozano, 2017, p. 225).

Con respecto al comercio exterior en el Ecuador, surgió un cambio en las barreras arancelarias de bicicletas, cuando el ex presidente Lenin Moreno anunció que se reducirá los mismos, tras el triunfo del ciclista Richard Carapaz en el giro de Italia. El ex presidente

se basó en que, “las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte y al tiempo libre” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por lo expuesto, cabe indicar que, en el Ecuador en el año 2014, estaba en vigencia la resolución No. 012-2014, donde el 0% del arancel aplicaba únicamente para unidades con un monto inferior o igual a \$400, por un aumento del 0 al 25% del arancel para los asientos, cuadros, horquillas y bicicletas; esta disposición se tomó debido al incremento progresivo de importaciones, provenientes especialmente de China, Taiwán y Alemania (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2014).

Luego de que el ex presidente del Ecuador anunciara la reducción arancelaria, el Comité de Comercio Exterior (COMEX) el 6 de agosto del año 2019 remitió una resolución No. 019-2019, que derogó a la anterior. En la tabla 1 se puede observar una comparativa de los aranceles antes y con la resolución 019-2019.

Tabla 1

Aranceles de Bicicletas e Implementos Deportivos

PRODUCTO	ANTES	EN LA RESOLUCION	
	LOS DEMAS	LOS DEMAS	ESPECIALIZADAS
Calzado	10% + USD 6/par	10% + USD 6/par	15%
Cascos de seguridad	30%	30%	0%
Cadenas de rodillo	15% kg	15% kg	0%
Bicicletas y demás velocípedos (incluidos triciclos de reparto), sin motor	30%	30%	0%
Sillines	25%	25%	0%

Fuente: COMEX. Elaboración propia

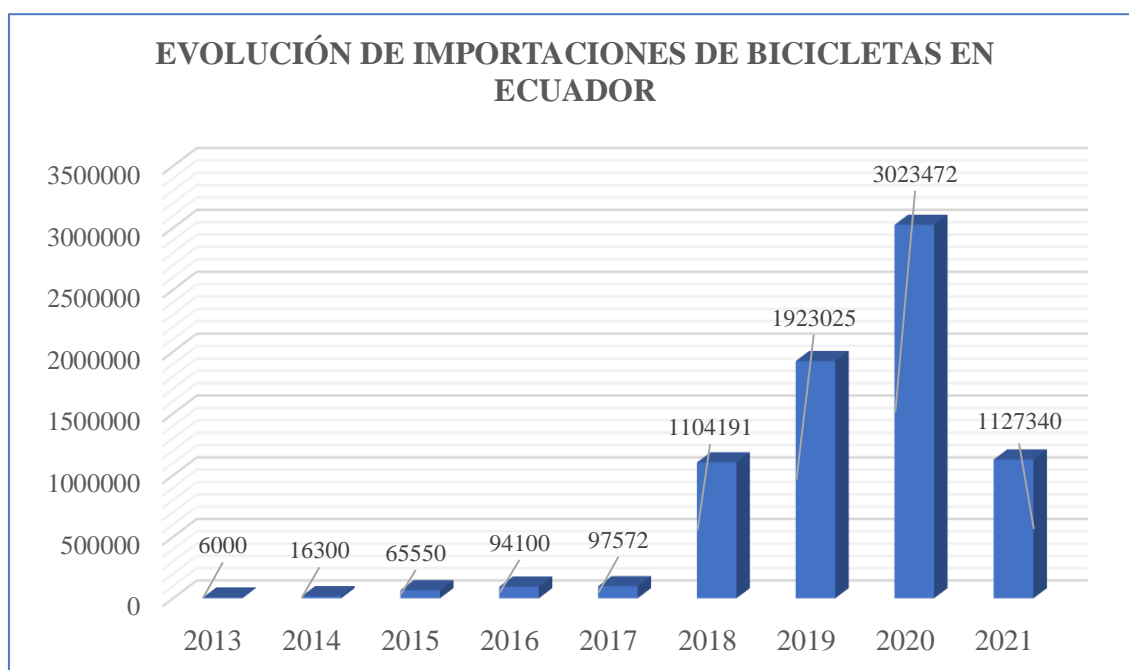
Como se puede observar en la tabla 1, los impuestos en accesorios y bicicletas han disminuido considerablemente. No sólo existió variación en aranceles de bicicletas sino también de calzado, cascos de seguridad, cadena de rodillo, bicicletas y sillines. Cabe indicar que cuando se clasifiquen dichos ítems como “los demás” el porcentaje de arancel será el mismo y solo cuando sea “especializados” cambiará del 30% al 0%.

Es importante conocer que en el año 2016, cerca de 608.614 personas usaron más la bicicleta en contraste al año anterior, de los cuales el 38.3% se ubicaron en edades entre 5 a 14 años, el 49.83% utilizaron el velocípedo al menos una vez a la semana y el 34.09% lo usaron diariamente (INEC, 2017). En cambio, en el año 2019, 6 de cada 10 personas desde los 12 años emplearon el medio de transporte, siendo las edades de 12 a 19 años los que más utilizaron la bicicleta; es decir, un 34.69% de la totalidad de los pobladores al menos una vez a la semana. En el 2020 se usó el velocípedo en un 83% en comparación al 2019 (INEC, 2021).

En el 2019 se importaron 1'923.025 unidades de bicicletas y demás velocípedos y otros artículos relacionados a este grupo, seguido de 3'023.472 unidades en el 2020 y 1'127.340 unidades en el 2021 en el primer trimestre. Los principales países de importación fueron China, Taiwán, Alemania, Indonesia, Vietnam, Malasia y Japón (SENAE, 2021). En la siguiente figura se muestra el crecimiento de las importaciones en los últimos 9 años.

Gráfica 1

Evolución de importaciones de bicicletas en Ecuador

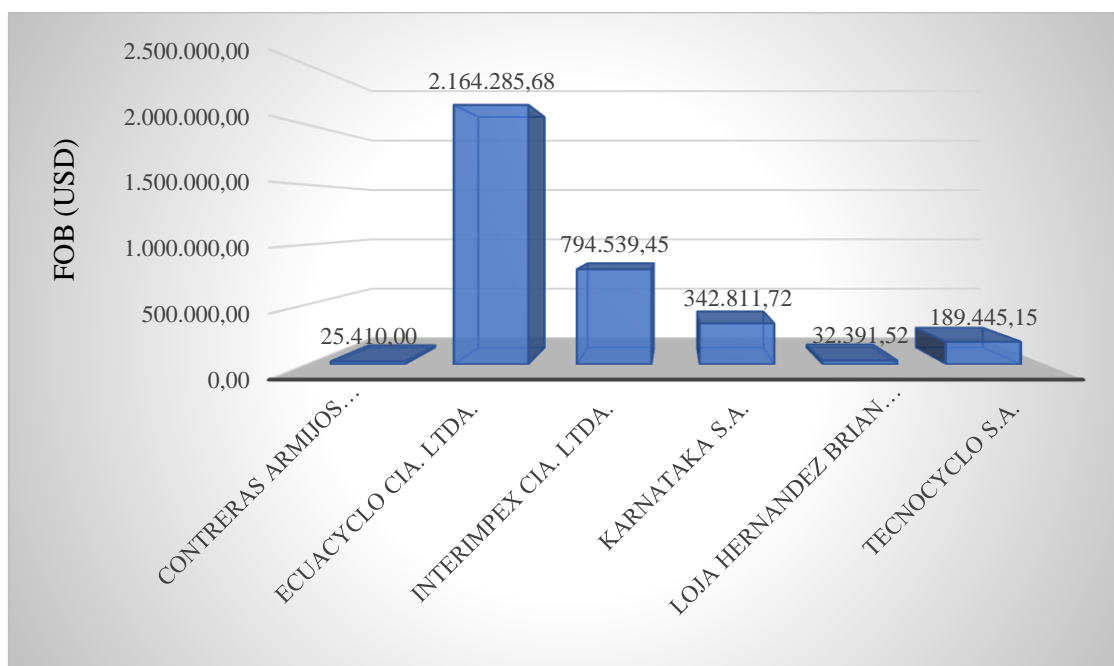


Fuente: SENAE. Elaboración propia

Se puede observar que las importaciones de bicicletas durante el periodo 2013 y 2014 no eran muy representativas; a partir del 2015 se incrementaron paulatinamente, debido al cambio en los valores de aranceles para este tipo de mercancía, los costos se redujeron para los importadores, desencadenando en una disminución en los precios e incluso aplicaban estrategias para importar las bicicletas por piezas y ensamblarlas en el país con el fin de abaratar costos. En el 2019 las importaciones se incrementaron en un 42.58% respecto al año anterior a causa de las nuevas disposiciones del COMEX, las cuales favorecieron al 2020, sumado a esto la situación de la emergencia sanitaria que tuvo un impacto positivo en el mercado de las bicicletas ya que muchas personas las utilizaban como un medio de transporte para dirigirse al trabajo, realizar actividades deportivas con un debido distanciamiento social y las nuevas tendencias fitness incrementaron las ventas del periodo, por lo tanto, las importaciones.

Gráfica 2

Importaciones de bicicletas en el Azuay 2019

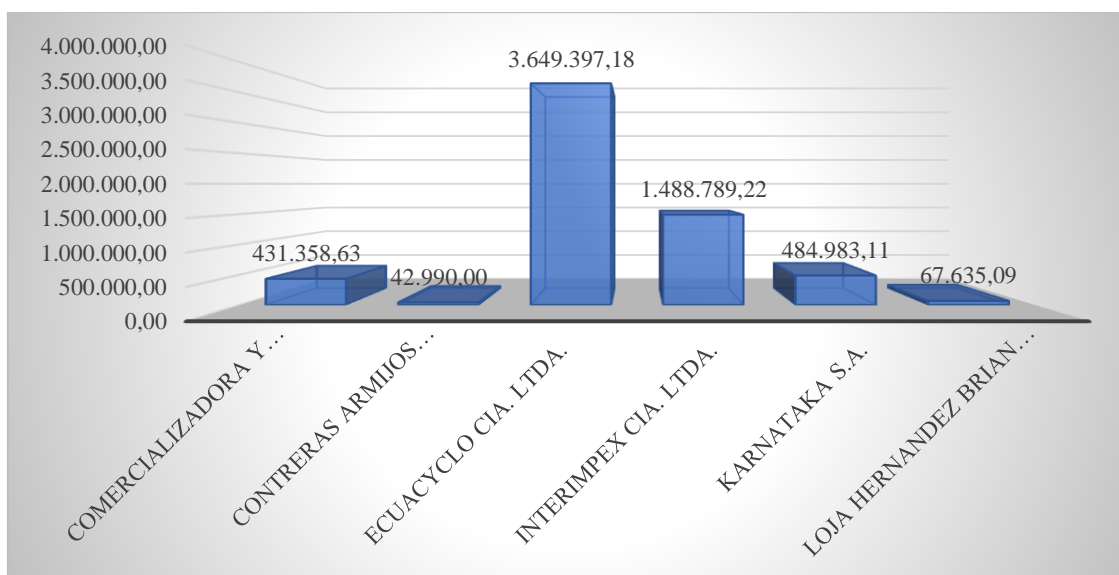


Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

Se puede observar que Ecuacyclo (\$2'164.285,68) fue la empresa que más importó, seguida de Interimpex (\$794.539,45), Karnataka (\$342.811,72) y Tecnocyclo (\$189.455,15).

Gráfica 3

Importaciones de bicicletas en el Azuay 2020.



Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

El gráfico expone que la empresa que más importó fue Ecuacyclo (\$3'649.397,18), seguida de Interimpex (\$1'488.789,22) y Karnataka (489.983,11).

El año 2019 presentó un crecimiento de 0,1% en la economía ecuatoriana, producto del incremento de 5.2% de las exportaciones de bienes y servicios, aumento de 1.5% en el gasto de consumo final de los hogares. Además, las importaciones de bienes y servicios, que por su naturaleza disminuyen el PIB, fueron mayores en 1,6% a las registradas en 2018. Del mismo modo, el índice de inflación fue de -0.07% y el IPC fue de 0.5% (Banco Central del Ecuador, 2020). Por el contrario, para el 2020 la crisis sanitaria a escala global produjo un impacto directo en el desempeño económico, afectando la movilidad de las personas y funcionamiento normal de establecimientos productivos y comerciales, lo cual influyó en algunas variables económicas, tales como: la caída del PIB en un 7.8%, el índice de inflación negativo con 1.50%, el IPC fue de -0.93%; con respecto a las importaciones de bienes y servicios fueron menores en 7,9% a las registradas en el año 2019 (Banco Central del Ecuador, 2021). Pese a lo mencionado, las importaciones de bicicletas y productos relacionados a estas, han evidenciado un impacto significativo en el mercado en los últimos años hasta el día de hoy.

2. DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA

Debido al cambio que puedan tener las reformas arancelarias de acuerdo al ámbito político, económico y social, las importaciones varían de acuerdo a las medidas que cada país adopta en las mismas. La reducción o el aumento de los aranceles provocan un impacto negativo o positivo en el ámbito económico-financiero en cada uno de las importadoras, es decir sus resultados financieros varían.

En el Ecuador en el año 2019 existió una modificación en los aranceles de las bicicletas y lo que se pretende analizar es: ¿Cuál fue su impacto económico-financiero en las importadoras en los años 2019-2020 frente a la modificación de la reforma? La respuesta la encontraremos en el desarrollo de este informe de investigación.

2.1. OBJETIVOS

2.1.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar la reforma arancelaria y su efecto económico-financiero en las empresas importadoras de bicicletas del Azuay desde el año 2019 hasta el 2020, con la finalidad de conocer los resultados y la rentabilidad que dichas reformas provocan en las empresas.

2.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar las bases teóricas, conceptuales, metodológicas que sustentan la investigación.
2. Analizar la normativa arancelaria antes y después de emitir la resolución 019-2019 emitida por el COMEX.
3. Analizar las importaciones de las empresas del Azuay de los años 2019-2020.
4. Analizar los estados financieros de las importadoras con la utilización de indicadores económicos-financieros de las empresas importadoras del Azuay tales como: solvencia, liquidez, eficiencia, rentabilidad.

2.2. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación va dirigida para todos aquellos empresarios, deportistas, inversionistas y público en general, que deseen conocer los efectos económicos-financieros que resultó en las empresas importadoras luego de la reforma arancelaria.

Se pretende analizar la normativa, las importaciones, los estados financieros de las empresas que se dedican a la importación de las bicicletas; con ello se demostrará el nivel de rentabilidad y competitividad de las empresas que, según Cervantes (2005) para medir el nivel de competitividad se incluye variables económicas tales como: apertura, acceso a mercados internacionales, y también es importante analizar los factores internos de la empresa.

Para analizar los factores internos se lo realizará a través de los estados financieros que, según Marí, Mateos, y Polo (2013) se le conoce también como análisis económico-financiero que permite extraer un diagnóstico de la situación de la empresa de un determinado período a través de la aplicación de varias técnicas y herramientas.

3. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

3.1. LAS IMPORTACIONES

El término importar denota el ingreso de mercancías desde el exterior al país, las cuales se acogen a cumplir con todas las formalidades que requiera el caso, así como, obligaciones aduaneras conforme al régimen de importación que se encuentre vigente. Las leyes del Ecuador indican que pueden realizar esta acción “todas las personas naturales o jurídicas, ecuatorianas o extranjeras radicadas en el país que hayan sido registrados como importadores en el sistema ECUAPASS y aprobado por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador” (SENAE, 2017).

Las importaciones al igual que las exportaciones aportan al desarrollo económico del país, uno de los motivos es la adquisición de materias primas, productos que no se fabrican internamente y ayudan a obtener una mejor calidad en los distintos procesos de la cadena de valor (producción, industrialización, comercialización, transporte) favoreciendo de esta forma al gobierno, agricultores, industriales, usuarios, entre otros. De acuerdo al Banco Central del Ecuador, las importaciones totales en el año 2020 fueron de \$16.986,8 millones de dólares FOB, comparando con el 2019 existió una disminución de 21,0% (Sánchez et al., 2020).

Algunas investigaciones realizadas en Ecuador han evaluado la relevancia de los cambios arancelarios y su incidencia en el comportamiento de varios sectores y los efectos en la balanza comercial, donde expresan que las modificaciones en los aranceles han influenciado de forma positiva en las importaciones, así mismo, que los organismos de integración figuran de manera favorable para el Ecuador y los demás países que son parte de los acuerdos comerciales que facilitan la ejecución de sus operaciones con preferencias arancelarias, esto ayuda a que las empresas puedan implementar medidas económicas que les permitan optimizar sus recursos a través de estrategias que aumenten sus ventas (Arévalo et al., 2016).

3.2. EL PROTECCIONISMO COMO POLÍTICA COMERCIAL

El desarrollo político, comercial y cultural de los países se ha transformado en una prioridad para los gobiernos. El comercio internacional fomenta el crecimiento y progreso de un país debido a la comercialización de los diferentes productos que exporta e importa; sin embargo, cada administración se preocupa de realizar las intervenciones adecuadas para proteger la producción nacional por medio de la implementación de distintos mecanismos que impiden que se vea afectada. Las medidas arancelarias, ayudan a establecer las variables que influyen sobre el comercio y competitividad de las empresas a nivel internacional (Villamar et al., 2017).

Conforme a los autores Krugman y Obstfeld (citados en Torres, 2016), por lo general el tipo de política comercial más común a ponerse en práctica en el comercio internacional, son los aranceles, los cuales se basan en poner impuestos a los productos importados; pese a esta situación, la mayoría de economías modernas se han inclinado por implementar otras maneras de restricción a las importaciones, definidas como barreras no arancelarias, las cuales exponen efectos sobre las barreras arancelarias.

En relación al proteccionismo como precepto económico anexado a la política comercial, presenta como objetivo, proteger la producción nacional mediante la ejecución de limitaciones a la entrada de importaciones con el propósito de reforzar el correcto desarrollo y dinamización de la economía dentro de un país. De acuerdo, a Trujillo y Posada (citados en Baena, 2018) expresan que las restricciones se aplican a través de la determinación de barreras arancelarias y barreras no arancelarias, las cuales procuran limitar el ingreso de bienes provenientes del extranjero, favoreciendo de esta manera a la producción nacional.

3.3. LOS ARANCELES

La definición de arancel se refiere a una herramienta empleada hace décadas atrás dentro de la política comercial; es decir, es una clase de impuesto que se aplica por parte del Estado a todas las actividades comerciales efectuadas en un país, especialmente a los bienes importados a una economía con el fin de respaldar la producción nacional; también suelen instaurarse como una forma de obtener ingresos direccionados hacia el estado. De tal forma, que los países crean un gran esfuerzo por compensar las deficiencias

productivas y competitivas por medio de acuerdos comerciales, al imponer medidas arancelarias a las importaciones, para que este rubro no supere a las exportaciones o afecte a la producción nacional (Huerta, 2017).

Del mismo modo, Cancino (2016) menciona que la finalidad de un arancel es desalentar las importaciones, originando un incremento en el precio interno, frenando el consumo y la pérdida real en la salud económica del país. Sin embargo, este término funciona como una herramienta que aporta al desarrollo de los sectores industriales y promueve las exportaciones de una economía. En algunos casos, los productos que se exportan tienen un arancel del 0% que fomenta a las empresas a exportar.

Los aranceles se crearon para facilitar a los gobiernos la correcta gestión y regulación de las actividades comerciales y la protección de la economía local. Por ende, al cobrar este tipo de valores pretenden beneficiar a los comerciantes nacionales frente a las compañías extranjeras, brindar prioridad al producto local para impulsar el crecimiento de la industria nacional, lo cual desencadena en mayor empleo y disminuye los índices de pobreza y desempleo; así como generar más recursos públicos que se destinan a diferentes obras, salud y educación (Calendario Tributario, 2021).

Empero, el cobro de los aranceles puede llegar a ocasionar algunas desventajas como incidencia negativa en la oferta y la demanda, ya que cuando algunos productos importados se encarecen pueden tener repercusiones en las materias primas, maquinarias, insumos o piezas de algún artículo que son parte del producto final nacional. Asimismo, los nexos comerciales entre países pueden verse afectados, debido a que son elementales para que la economía mundial funcione. (Enríquez, 2021).

Cabe indicar que en el Ecuador el arancel al considerarse como parte de un tributo, según el Art. 38. deberá ser un valor monetario que deberá ser pagado obligatoriamente por las empresas. (Código Tributario, 2018).

3.3.1. TRIBUTOS

El Artículo 6 expresa que, “Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional” (Código Tributario, 2018).

Para recaudar estos ingresos (tributos) según Quinga (2022) es importante considerar la cuantía del tributo, es decir el resultado que el sujeto pasivo debe pagar al sujeto activo, luego de haber calculado un valor de acuerdo a la base imponible por la tarifa impositiva que esté establecida y vigente.

El sujeto activo del tributo es el Estado, por lo tanto, son aquellas entidades que mediante ley se determine como recaudadora como por ejemplo el Servicio de Rentas Internas, la Corporación Aduanera Ecuatoriana, Municipios, Consejos Provinciales o entidades Públicas. (Vega et al., 2019)

Para Reyes (2018) el sujeto pasivo es aquella persona o empresa física o moral que pagará el tributo al sujeto activo, dicho valor será luego de realizar una actividad que dio paso a la obligación tributaria

3.3.2. MEDIDAS ARANCELARIAS

Las barreras arancelarias hacen referencia a aquellos aranceles o tasas que asumen monetariamente importadores como exportadores por concepto de entrada o salida de mercancía en las aduanas de los países a escala mundial. Este tipo de barreras impuestas de forma legal por el estado se usan para controlar el ingreso de bienes o servicios a una economía, en algunos casos tiene como fin asegurar que los productos cumplan con todos los requisitos de ley. Asimismo, precisar que los aranceles desempeñen el papel de impedir la descontrolada compra extranjera y la salida de capitales a otros países (González y Vinueza, 2019).

Cabe destacar que una de las finalidades de las medidas arancelarias es equilibrar la balanza de pagos; no obstante, en algunos casos varios sectores se han visto afectados debido a la disminución de las personas económicamente activas, reducción del nivel de consumo, etc., lo cual desencadena en una pérdida del ingreso real. Por ello, es necesario evaluar qué impacto colateral tendría la implementación de las políticas públicas (Izaguirre et al., 2019).

Según el Banco Mundial (citado en Baena, 2018) las barreras arancelarias se categorizan de la siguiente forma:

- Ad-valorem: alude al arancel estimado o calculado con base al establecimiento de un cierto porcentaje sobre el valor total de la mercancía.

- Específicos: este tipo de arancel se determina respecto al peso o volumen de la totalidad de la mercancía.
- Mixto: el valor del arancel comprende una combinación del arancel ad-valorem y arancel específico.

En el Art. 76 las tarifas arancelarias se pueden expresar como: ad-valorem que es un término porcentual del valor en aduanas, así también como específicos que es un término monetario por unidad de medida o mixto que es una combinación de los términos antes mencionados. (COPCI, 2018).

Para determinar el valor a pagar de los tributos será de acuerdo a la clasificación arancelaria del producto importado, dicho arancel se denomina Ad- Valorem, mismo que se cobrará de acuerdo a un determinado porcentaje con respecto al CIF (Costo, Seguro y Flete) (SENAE, 2021).

Los términos mencionados anteriormente de acuerdo a Alvarado y Caro (2021) son:

- FOB: contracción del término en inglés “Free On Board”, y que se traduce como Franco a bordo. Este término arancelario denota el costo de la mercancía que se encuentra dentro de un navío o transporte marítimo. Este término conlleva el compromiso del vendedor del pago de exportación y aduana, mientras que por el lado del vendedor se exige la cobertura de los trámites y costos de descarga y traslado cuando la mercancía llega.
- CIF: contracción del término en inglés “Cost, Insurance and Freight” y que se traduce como Coste, Seguro y Flete. Es un término exclusivo del transporte fluvial que abarca los gastos por parte del vendedor sobre la mercancía del país de origen, del seguro y del traslado hacia el destino. Por parte del comprador cubre gastos de desembarco, trámites aduaneros de importación y riesgo de pérdida o daño.
- Flete: este término en transporte marítimo, consiste en un contrato que se realiza con el fin de transportar mercancía por vía fluvial. Estos varían, principalmente, de acuerdo al tipo y volumen de carga, aunque se toman en cuenta otros valores referentes a la manipulación y el despacho de

mercancía, forma de carga del contenedor, y recargos por tránsito, entre otros.

- Seguro: El coste del seguro se basa en una herramienta de uso por ambas partes en el proceso de compra – venta de mercancía, que se le paga a la empresa encargada del traslado de los productos con el fin de salvaguardar la integridad económica y funcional de la mercancía.

3.3.3. MEDIDAS NO ARANCELARIAS

Al abarcar un extenso campo de leyes, regulaciones y reglamentos, la forma más sencilla de conceptualizar las medidas no arancelarias, es definiendo que no son; en otros términos, toda regulación o norma que se ejecute al comercio y que no se relacione a ninguna categoría de arancel aduanero. Esta explicación comprende un gran conjunto de medidas (procedimientos aduaneros, certificaciones, aspectos fitosanitarios, etc.).

Las medidas no arancelarias se encuentran en las operaciones diarias de cada exportador a nivel mundial; ya sea por motivos legítimos de protección de la salud, medioambiente o seguridad nacional. Se desconoce los datos exactos referente al número de este tipo de medidas aplicadas a cada producto, sin embargo, el total de productos exportados se acogen al menos al llenado de un formulario de declaración aduanera. Al ser diversas las reglamentaciones que se asocian y se vinculan para el proceso de exportación de un bien, una pequeña irregularidad puede originar deficiencias en la operación (Araque, 2018).

Desde otra perspectiva, Baena (2018) revela que una barrera no arancelaria es considerada cualquier medida diferente a un arancel que pueda incidir en la comercialización de las mercancías importadas; por lo que dentro de este grupo se pueden enfatizar las medidas sanitarias y fitosanitarias no justificadas, los impedimentos técnicos al comercio que demandan modificar las características específicas de las importaciones, donde se termina construyendo una serie de medidas que conforman una restricción encubierta a la mercantilización, particularizada por valorarse como una discriminación arbitraria, poco argumentada sobre la importación de productos.

Entre los instrumentos o tipos de medidas no arancelarias más usuales se encuentran:

- Cuotas de importación

- Restricciones voluntarias a las exportaciones
- Requerimientos de contenido nacional
- Políticas antidumping
- Resoluciones sobre compras estatales
- Barreras sanitarias

Por lo regular, este tipo de medidas se valoran como proteccionistas, así como, los aranceles exponen efectos macro y microeconómicos a considerar (Pita, 2020).

3.3. EVOLUCIÓN DE LAS REFORMAS ARANCELARIAS

El 28 de diciembre del 2012 mediante Suplemento del Registro No. 859 se reformó plenamente el Arancel Nacional de Importaciones, titulado a este instrumento Arancel del Ecuador con el objeto de constituirse como una herramienta de política económica que fomenta el desarrollo de las actividades productivas en el Ecuador, de acuerdo con la política gubernamental de incremento de la competitividad de los sectores productivos del país. El gobierno instauró medidas restrictivas a las importaciones con el fin de equilibrar la balanza de pagos, estas limitaciones se iniciaron con la aplicación de la resolución No. 59 del Comité de Comercio Exterior – COMEX (SENAE, 2012). A continuación, se detalla en una tabla los aranceles de la resolución 59:

Tabla 2

Aranceles de bicicletas y piezas 2012

PRODUCTO	%	OBSERVACIONES
Bicicletas y demás velocípedos (incluidos triciclos reparto), sin motor	30%	0% valores <= \$400
Cuadros y horquillas, y sus partes	0%	
Llantas (aros)	0%	
Bujes sin freno y piñones libres	0%	
Frenos, incluidos los bujes con freno	0%	
Sillines (asientos)	0%	
Pedales y mecanismos de pedal y sus partes	0%	
Los demás	10%	

Fuente: COMEX. Elaboración propia

En la tabla 2 se puede evidenciar los porcentajes de los artículos relacionados con las bicicletas y complementos en la resolución dictaminada en el año 2012, donde en la sección bicicletas y demás velocípedos, sin motor aplicaba una tarifa del 0% únicamente para unidades con valores iguales o inferiores a \$400; ya que normalmente manejaban una tarifa del 30%.

Por otro lado, en el 2014 entró en vigencia la resolución No. 012-2014, donde se incrementó de manera progresiva el arancel a los sillines, cuadros, horquillas, manubrios y postes de asientos del 0% al 25% de arancel; mientras que las bicicletas mantenían el 30% del arancel. (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2014).

Las políticas arancelarias se impusieron a causa de que factores exógenos y endógenos provocaran un desequilibrio en la balanza de pagos, por lo que el gobierno implementó medidas que incrementaron recargos arancelarios. Las importaciones durante el periodo 2012-2014 aumentaron en promedio un 9,31%, desencadenando un déficit en la balanza comercial, sumado a esto las progresivas apreciaciones reales efectivas que experimentó el Ecuador con sus socios comerciales, debido a la devaluación monetaria referente al dólar estadounidense; sin embargo, dichas percepciones no se pueden afrontar a causa que el país no puede gestionar la política cambiaria. Cabe destacar que las medidas arancelarias y las cuotas que se aplicaron en estos años recibieron rechazo por los consumidores y los sectores que manejan la comercialización de estos bienes (Banco Central del Ecuador, 2014).

El ministro de Comercio Exterior, Pablo Campana dispuso la eliminación de las salvaguardas a partir del 1 de junio de 2017, sustentándose en la promoción de las políticas sociales que favorezcan al sector más necesitado, sin dejar a un lado el incentivo y desarrollo de políticas que incentiven la producción, la inversión nacional y extranjera; también se busca explotar como ejes fundamentales: las exportaciones y las inversiones (Jara, 2017). Por este motivo, se reformó íntegramente el arancel del Ecuador, expedido en la resolución No. 59 adoptada el 17 de mayo de 2012 (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2017).

Tabla 3

Aranceles de bicicletas y piezas 2017

PRODUCTO	ANTES	EN LA RESOLUCION	OBSERVACIONES
Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor	30%	30%	
Cuadros y horquillas	0%	25%	25% cuadros acero, horquillas rígidas (trinchas)
Llantas	0%		
Bujes sin freno y piñones libres	0%		
Frenos y sus partes	0%		
Sillines	0%	25%	
Pedales y mecanismos	0%		
Los demás	10%	25%	25% solo para manubrios y postes de asientos

Fuente: COMEX. Elaboración propia

En la tabla 3, se visualiza que antes de la vigencia de la resolución los porcentajes oscilaban entre el 0% al 30%; no obstante, en la nueva normativa los valores para el apartado bicicletas y demás velocípedos, sin motor se mantuvieron, al igual que aros, frenos, asientos y pedales; mientras que, para cuadros de acero, horquillas rígidas, manubrios y postes de asientos aplicaba el 25%.

Se puede señalar que la Ley de crecimiento económico tiene finalidad la dinamización del sector productivo y exportador, dentro de esta intervino la reducción de aranceles a más de 256 partidas arancelarias para que los empresarios puedan adquirir a menores costos los productos, insumos, componentes, herramientas y tecnología, al disminuir los aranceles se incrementa la competitividad y el poder adquisitivo de las personas (Ministerio de Telecomunicaciones, 2019).

Luego de que el ex presidente del Ecuador anunciara la reducción arancelaria, el Comité de Comercio Exterior el 6 de agosto del año 2019 remitió una resolución No. 019-2019, que derogó la Resolución No. 020-2017, donde los impuestos a las piezas de bicicletas disminuyeron considerablemente, sumado a esto la reducción de tasas en el calzado, cascos de seguridad, cadena de rodillo, bicicletas y sillines. Cabe mencionar que cuando se clasifiquen dichos ítems como “los demás” el porcentaje de arancel será el mismo y únicamente cuando sean “especializados” cambiará del 30% al 0%. A continuación, se exponen los aranceles antes y con la resolución 019-2019:

Tabla 4

Aranceles de bicicletas y piezas 2019

PRODUCTO	ANTES	EN LA RESOLUCION	
	LOS DEMAS	LOS DEMAS	ESPECIALIZADAS
Calzado	10% mas \$6/par	10% mas \$6/par	15%
Cascos de Seguridad	30%	30%	0%
Cadenas de rodillo	15% kg	15% kg	0%
Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor	30%	30%	0%
Sillines	25%	25%	0%

Fuente: COMEX. Elaboración propia

En la tabla 4 se observa la variación de los porcentajes para artículos especializados pasando del 15%, 25% y 30% al 0% en artículos complementarios para las bicicletas, así como sus piezas. De igual forma, se ha podido evidenciar que los cambios en los aranceles, que se han efectuado desde el 2012 han tenido variaciones significativas con distintos propósitos, desde la protección de la producción nacional, resguardo de la salida de dólares hasta la dinamización de la economía, que por varios años ha atravesado por períodos de contracción, donde los gobiernos de turno han optado por un sacrificio fiscal para reactivar el sector productivo con la idea de aumentar la recaudación, generar crecimiento económico y sobre todo trabajo productivo. Cabe recalcar que para que un producto sea considerado como “especializado debe ser catalogado por la autoridad competente como tal (práctica de disciplinas deportivas)”

3.4. SECTOR DE LAS BICICLETAS

En Ecuador, la cultura de usar la bicicleta no es reciente, en los últimos años ha tomado impulso debido a una serie de factores, tales como, el cuidado del medio ambiente al promoverse como una opción ideal de transporte, así como, la tendencia fitness. La construcción de vías y senderos para la utilización del velocípedo por lo regular es competencia del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales y Cantonales en sus respectivas jurisdicciones, los cuales han hecho todo lo posible por crear y promover esta actividad. En Cuenca se han construido sendas de uso compartido a lo largo de las orillas de los ríos Tomebamba y Yanuncay, además de las ciclovías adicionales que se conectan con las rutas de uso compartido (Alvaro et al., 2015).

De acuerdo a los datos del Banco Central del Ecuador (citado en Morocho et al., 2020), durante el primer semestre del 2010, las importaciones de bicicletas y demás velocípedos fueron de 3,8 millones de dólares con un incremento sostenido hasta el 2020 entre el 22% al 33%. Con el apoyo del estado para fortalecer la producción nacional a través de políticas, con el transcurso del tiempo se han consolidado empresas fabricantes y ensambladoras de bicicletas en el Ecuador, mismas que buscan ofertar productos terminados con un elevado número de componentes nacionales y con la mejor calidad para competir en el mercado, tales como: Grupo Ortiz, Metaltronic, BKR, Ecobike, entre otras.

Según el Instituto de Estadísticas y Censos indicó que en Ecuador 3 de cada 10 familias disponen al menos una bicicleta, el 49,83% de las personas usan bicicleta al menos una vez a la semana, el 34,09% la usa a diario y el 1,9% de los ecuatorianos emplean la bicicleta como medio de transporte a escala nacional (INEC, 2017). A raíz de la emergencia sanitaria por Covid-19 las formas de moverse cambiaron debido a las restricciones impuestas por el gobierno con el fin de evitar la propagación del virus; por ende, el uso de la bicicleta aumentó en un 83% respecto al 2019 (El Telégrafo, 2021).

Al mismo tiempo, durante la pandemia los fabricantes y tiendas que comercializan bicicletas han reportado un incremento en sus ventas, a causa del interés que generó la práctica del ciclismo, ya que este artículo se convirtió en un medio de transporte para muchos debido a las restricciones impuestas por el Estado. Grupo Ortiz y Ecuacyclo manifestaron que durante los meses del confinamiento se presentó un aumento en la demanda de bicicletas, donde la producción aumentó en un 30%; es decir, a 2000 unidades mensuales. La marca más valorada es GTI debido a que es un modelo económico, también distribuyen otras marcas como: Giant, Marin y Kawasaki, donde sus componentes se importan desde Asia (Taiwán, Indonesia, China) (Holguín, 2020).

3.5. CLASIFICACIÓN ARANCELARIA SECTOR BICICLETAS

De acuerdo con Bosso (2016), se creó una nomenclatura arancelaria para evitar conflicto entre los países al momento de clasificar una mercancía, a través de un sistema armonizado que está compuesto por secciones, capítulos, partidas y subpartidas. Dicho sistema se creó para clasificar las mercaderías ya sean importadas o exportadas

unificándolas y permitiendo una mejor comunicación entre el importador, agente de aduanas y la aduana, facilitando la estadística comercial aduanera.

ProColombia (2019) establece que el sistema armonizado es un sistema numérico que permite clasificar de igual forma los productos a través de las partidas arancelarias. Las partidas arancelarias se tratan de un código numérico de hasta 10 dígitos, donde los primeros cuatro son la partida compuesta por los dos primeros dígitos del número de la sección, seguido de la ubicación de la partida en el capítulo, los dos siguientes la subpartida nivel armonizado, los dos siguientes subpartida Comunidad Andina y los dos últimos el arancel.

De acuerdo a Importaciones Ecuador (2022), la clasificación antes mencionada tiene como objetivo principal identificar, determinar impuestos y determinar las obligaciones y derechos de las mercancías importadas o exportadas; es importante considerar que el arancel nacional de Ecuador en su última revisión del año 2017 nos indica que está conformado por: 21 secciones, 98 capítulos, 1222 partidas y 5387 subpartidas.

Según resolución No. 020-2017, la partida arancelaria para las bicicletas hasta el mes de agosto año 2019 era la 8712.00.00.00 cuya descripción constaba como las bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor donde la tarifa arancelaria era 30% (COMEX, 2017).

La Resolución No. 019-2019 emitida por el COMEX, en el mes de agosto del año en mención, crea dos partidas arancelarias la 8712.00.00.10 del tipo “especializado” cuya tarifa arancelaria es 0% y la 8712.00.00.90 en las que se clasifican las bicicletas consideradas como “las demás” cuya tarifa es del 30%. Es importante considerar que para que una bicicleta se considere como “especializada” según el Art. 4 de la resolución en mención, es la Secretaría del Deporte quien aprobará el tipo de bicicletas que se importan a través de un formulario y certificado que la empresa importadora le entregará a la Secretaría (COMEX, 2019).

Por lo expuesto, para el año 2019 hasta el mes de agosto se importaban las bicicletas con la clasificación 8712.00.00.00 y desde el mes de septiembre las bicicletas que cancelaban arancel ya no se introducían con la clasificación mencionada anteriormente sino con la 8712.00.00.90 considerándose como “las demás”.

3.6. ESTADOS FINANCIEROS

Los estados contables comprenden la base central de todas las compañías para una correcta toma de decisiones, debido a que en estos informes se revelan los resultados alcanzados durante un determinado periodo, así como, las acciones emprendidas por la gerencia y cada una de las estrategias aplicadas en cada proceso para generar rentabilidad (Castrellón et al., 2021).

Por otra parte, Puerta et al. (2018) menciona que los estados financieros son un grupo de informes que tienen cuentas anuales, cuyo propósito es brindar información contable a las entidades reguladoras y a todas las partes interesadas (accionistas, socios, clientes, etc.); también sirven como instrumentos para los tomadores de decisiones o dueños de negocios, para que tengan un panorama más claro sobre la situación financiera de la empresa, referente a rendimientos, costos, gastos, endeudamiento, entre otros datos.

Los principales estados financieros de una compañía son:

- Balance general
- Estado de resultados
- Estado de flujos

Existen otros estados financieros que ofrecen información oportuna como el estado de utilidades retenidas, el estado de cambios en el patrimonio neto, las notas explicativas o el estado de cambios en la situación financiera. Todos los informes contables presentan datos valiosos que muestra la situación de la empresa a nivel financiero (Espinoza, 2020).

El Balance general es un informe que se enfoca en mostrar la forma en que la compañía ha gestionado los recursos para llevar a cabo sus objetivos (activo) y las fuentes de financiamiento o procedencia de dichos recursos, ya sean externas (pasivo) o internas (capital contable). Es recomendable analizar los estados mensualmente para conocer el nivel de liquidez, solvencia y rentabilidad de la empresa (Parrales et al., 2020).

Por otra parte, el estado de resultados expone concernientemente los logros obtenidos por la gerencia de una organización durante un tiempo determinado; de igual forma, exhibe detalladamente los ingresos, gastos, utilidades o pérdidas (Morelo y Torres,

2021). Mientras que, el estado de flujos de efectivo permite evaluar la capacidad de la empresa ante la generación de efectivo y otros medios líquidos importantes, también los requerimientos de capital para el empleo del flujo de efectivo, además se pueden observar las entradas, salidas y equivalentes de efectivo. Dentro de este estado se encuentran: las actividades de operación, inversión y financiamiento (Castro et al., 2020).

Los estados financieros de las compañías son herramientas indispensables que permiten diagnosticar en qué condiciones se encuentra la empresa, no obstante, estos documentos ofrecen un panorama sinóptico de la situación de la organización; por lo que no es suficiente para inferir una opinión más amplia que facilite a la gerencia aplicar acciones preventivas o correctivas. Por esta razón, es necesario realizar un análisis a profundidad sobre esta información por medio de razones financieras.

3.6.1. RAZONES FINANCIERAS

Los indicadores financieros son coeficientes numéricos que asocian cuentas o grupos de cuentas de los estados financieros, estos índices por sí solos no tienen mucho valor, al menos que se relacionen unos con otros y se contraste la información con otros períodos u otras empresas del mismo sector. Existen cuatro grupos de razones financieras que engloban la totalidad de las cuentas, tales como: indicadores de liquidez o solvencia, indicadores de endeudamiento, indicadores de gestión, e indicadores de rentabilidad (Ollague et al., 2017).

3.6.1.1. *Liquidez*

Se identifica a la liquidez como la capacidad que tiene la empresa para causar y establecer cuáles son los fondos que se requieren para hacer frente a las obligaciones que se presentan a corto plazo o a una fecha determinada de vencimiento. De la misma forma, este tipo de indicadores muestran con qué facilidad o complejidad la compañía puede convertir los activos corrientes en efectivo. No obstante, se debe considerar que la liquidez puede llegar a incumplir con sus deberes (Marcillo et al., 2021). En la misma línea, Nolzco Labajos et al. (2020) menciona que una empresa que dispone de dinero para cancelar sus obligaciones en un lapso corto, presenta liquidez.

Razón circulante: mide la capacidad de la organización para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo; en otros términos, la celeridad que tiene una compañía para solventar sus responsabilidades en menos de un año (Herrera et al., 2017).

$$\text{Razon circulante} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

Prueba Ácida: es muy similar al indicador de solvencia, sin embargo, no considera el inventario de productos, ya que es el activo con menor liquidez (Herrera et al., 2017).

$$\text{Prueba acida} = \frac{\text{Activo corriente} - \text{Inventario}}{\text{Pasivo corriente}}$$

3.6.1.2. Eficiencia o Actividad

Los indicadores de eficiencia se asocian a la gestión de los recursos invertidos en el logro de objetivos, tareas o actividades, permiten evaluar el grado de aprovechamiento de los medios en los procesos (Monroy y Simbaqueba, 2017).

Los coeficientes de actividad se encargan de evaluar la celeridad con la que varias cuentas se convierten en ventas o efectivo; en otros términos, entradas o salidas. Del mismo modo, cuantifican la eficiencia con la que opera una organización en todos sus procesos, además mide que tan efectiva es la gestión al utilizar los activos empleados. (Herrera et al., 2017).

Estos indicadores miden otras dimensiones, como: rotación de los componentes del activo, recuperación de cartera, pago de las obligaciones; también valoran la eficiencia con la cual una empresa emplea sus activos de acuerdo a la velocidad de recuperación de los rubros aplicados en ellos y la magnitud de los diferentes gastos de la organización respecto a los ingresos producidos por ventas (SUPERCIAS, 2017).

Rotación de inventarios: es un coeficiente que mide el tiempo que le toma a la organización rotar sus inventarios (recursos almacenados e inmovilizados que originan un costo de oportunidad) (Molina et al., 2018).

$$\text{Rotacion de inventarios} = \frac{\text{Costo de ventas}}{\text{Inventario promedio}}$$

Cuando se analiza este índice se puede emplear otra fórmula que considera un año, donde se toman 360 días por lo general. Si se desea medir un determinado período, ya sea trimestral o mensual los días van a variar (Rojas et al., 2020).

$$\text{Rotacion de inventario} = \frac{360}{\text{Rotacion de inventario}}$$

3.6.1.3 Solvencia

Se conceptualiza como la capacidad que tiene una empresa para devolver los compromisos que han sido adquiridos. La diferencia con la liquidez radica en que se centra en el futuro, en un horizonte a largo plazo. Una compañía es solvente cuando cuenta con activos para hacer frente a las deudas en un momento dado (Nogueira Rivera et al., 2017).

$$\text{Solvencia} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Pasivo Total}}$$

3.6.1.4 Rentabilidad

La razón de rentabilidad comprende la ganancia que se presenta a través de las inversiones que se obtiene del patrimonio, el índice se puede medir mediante varios indicadores, los cuales se establecen por medio de costos y gastos, estos permiten tomar decisiones acertadas que se fundamenten en información confiable y ayude a efectuar un adecuado análisis sobre las actividades que se susciten en la empresa (Jara et al., 2018). Igualmente, Carchi et al. (2020) exhibe que alude a la capacidad financiera que tiene la organización en el cumplimiento de compromisos operacionales.

ROE: mide la rentabilidad financiera de una empresa, sirve para asociar los beneficios netos con los recursos que se han necesitado para obtenerlos. Asimismo, muestra la eficacia que tienen los activos de una organización para producir beneficios; de esta forma, da a conocer que tan capaz es una empresa para generar valor para los accionistas en contraste con su costo de capital (Aguirre et al., 2020).

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio}} \times 100$$

ROI: es un coeficiente que revela cuánto fue la pérdida o ganancia de la empresa en las inversiones realizadas, así como, cuáles son los rubros que se pueden optimizar para obtener mejores rendimientos (Castaño et al., 2016).

$$ROI = \frac{\textit{Utilidad operativa}}{\textit{Activos totales}} \times 100$$

ROA: este índice mide el rendimiento total de los activos después de obtener intereses e impuestos, este valor indica el uso adecuado de los mismos, que permiten generar ganancias en un período determinado; también el retorno sobre activos (López et al., 2020).

$$ROA = \frac{\textit{Utilidad neta}}{\textit{Activos totales}} \times 100$$

ROS: esta razón muestra la eficiencia que tiene una organización para producir beneficios a partir de sus ingresos; en otros términos, cuantifica el desempeño de una empresa al evaluar en qué porcentaje la totalidad de los ingresos de la compañía se convierten realmente en ganancias (INEI, 2008).

$$ROS = \frac{\textit{Utilidad neta}}{\textit{Ventas}} \times 100$$

4. MATERIALES Y METODOLOGÍA

El marco metodológico de la presente investigación se basó en la combinación de enfoques, tipos de investigación, fuentes de información, instrumentos de recolección y análisis de datos. A continuación, se expone la metodología e instrumentos empleados en el proceso:

4.1. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN: CUANTITATIVO

La actual indagación presenta un enfoque de investigación cuantitativa. Se realizó un estudio que consistió en realizar el levantamiento de información por medio de una revisión bibliográfica, se fundamentó a través de análisis descriptivos e inferenciales de bases de datos secundarias extraídas de fuentes de difusión pública disponibles en el Banco Central del Ecuador, FAO, Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, SENA, con el fin de describir y comparar los cambios que han presentado las importaciones de bicicletas en la industria y en las empresas analizadas durante el periodo 2019-2020.

4.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación es cuantitativa porque permite obtener información a través de métodos para evidenciar las variaciones de las importaciones con sus respectivos valores, la incidencia en el mercado nacional, pero principalmente, en las empresas importadoras de bicicletas en el Azuay.

Por el nivel de profundidad la investigación inicialmente es descriptiva porque permite analizar la normativa arancelaria y la forma en cómo se manifiesta en la situación económica-financiera de dichas empresas mediante análisis descriptivos. Además, de acuerdo al tiempo de ejecución es un estudio de corte transversal debido a que se examina un corto periodo de tiempo 2019-2020.

4.3. INSTRUMENTOS METODOLÓGICOS

Las técnicas empleadas consistieron en identificar las bases conceptuales pertinentes con el fin de sintetizar la información teórica y conceptual. Para este objetivo, se presentaron todas las definiciones financieras necesarias para comprender el trabajo de investigación propuesto.

4.4. INSTRUMENTOS TÉCNICOS

El análisis exploratorio de los datos, gráficos y visualizaciones se lo realizó a través de Microsoft Excel, en su versión Professional Plus 2019.

4.5. FUENTES DE INFORMACIÓN

La recolección de datos se obtuvo por medio de fuentes primarias y secundarias, en especial de bases de difusión pública. El fin de utilizar estas fuentes de información fue extraer, analizar e interpretar los datos expuestos en el periodo de estudio; para determinar los principales hallazgos.

Con respecto a la normativa se recopiló información asociada a las leyes, reglamentos, resoluciones, que apoyan e incentivan el uso de la bicicleta, así como, aquellos que favorecen la importación de los velocípedos, en especial la resolución No. 019-2019 resuelta por el Comex; de igual modo, el escenario presentado antes de la vigencia de la resolución y después de la misma, y la incidencia de esta disposición.

Para las importaciones se tomó información del Banco Central del Ecuador, SENAE y COBUSGROUP, que es una página donde se pueden obtener datos de las importaciones en América Latina, donde se pudo observar que en el año 2019 en el Azuay hubo 4 empresas que importaron este tipo de artículos, mientras que en el año 2020 hubo 6 importadoras con el mismo concepto. De estas bases de datos se seleccionaron los valores de FOB, CIF, Fletes, Seguros, Ad-valorem del mercado y de las empresas importadoras de bicicletas en el Azuay, con el propósito de analizar y comparar las distintas cifras.

Del mismo modo, para evaluar la situación financiera de las diferentes importadoras del Azuay, se obtuvo información de los estados financieros básicos

(balance general y estado de resultados) donde se interpretaron los ratios financieros de rentabilidad, solvencia, liquidez y eficiencia de los periodos 2019-2020. Los informes contables se obtuvieron de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, pero para ello, se consideró tanto los balances como los reportes de auditoría.

4.6. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Posterior a la obtención de la información previamente expuesta relacionada al tópico de estudio, se procedió a llevar a efecto el análisis de la información, el cual se llevó a cabo de acuerdo al siguiente detalle:

- Para comenzar, se realizó un resumen tabulado y gráfico de la información de las reformas arancelarias relacionadas a las bicicletas, de acuerdo a su evolución por año, con los respectivos valores y porcentajes que se modificaron conforme a cada resolución.
- Posteriormente, se realizó un análisis de la evolución de las importaciones según gráficos para visualizar la evolución de importaciones de bicicletas en Ecuador, seguida de las importaciones de bicicletas en el Azuay de acuerdo a su clasificación arancelaria durante el periodo 2019 y 2020 por parte de las empresas importadoras de velocípedos.
- Para concluir, se realizó un análisis de los indicadores financieros de liquidez, solvencia, rentabilidad y eficiencia de los negocios o empresas de importación de bicicletas en la provincia del Azuay con los que se consiguió los estados financieros.

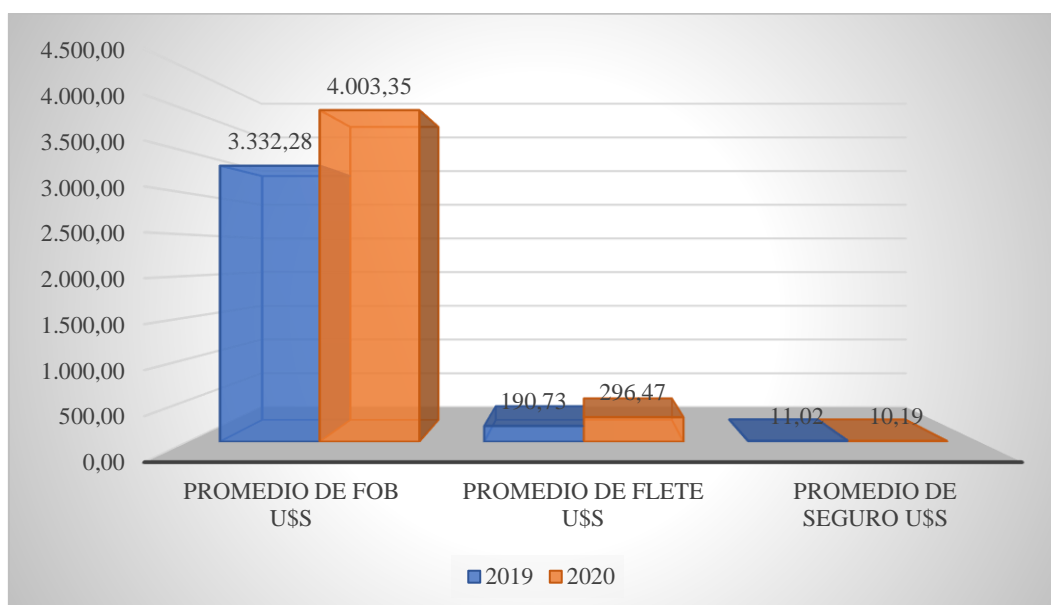
5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1. ANÁLISIS GENERAL DE IMPORTACIONES

A continuación, se exhiben varias visualizaciones que complementan los comportamientos de las importaciones de bicicletas en la provincia del Azuay en los años 2019-2020.

Gráfica 4

Evolución General del FOB, Seguro y Flete en el Azuay, 2019-2020.

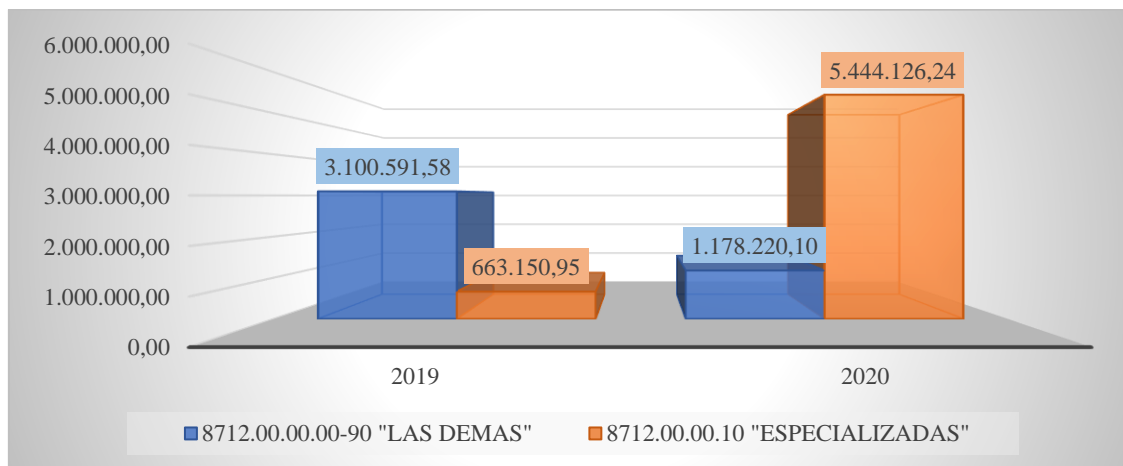


Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

De acuerdo con la gráfica 4, se determina de manera general sin considerar la clasificación arancelaria un incremento en la evolución del FOB (de \$3.332,28 a \$4.003,35), en la evolución del Flete (de \$190,73 a \$296,47). Por el contrario, un decremento en el valor promedio del Seguro (de \$859,92 a \$214,29); por lo que se puede observar que en el año 2020 las importaciones aumentaron.

Gráfica 5

CIF (costo, seguro y flete) por subpartidas arancelarias de las bicicletas en el Azuay años 2019-2020

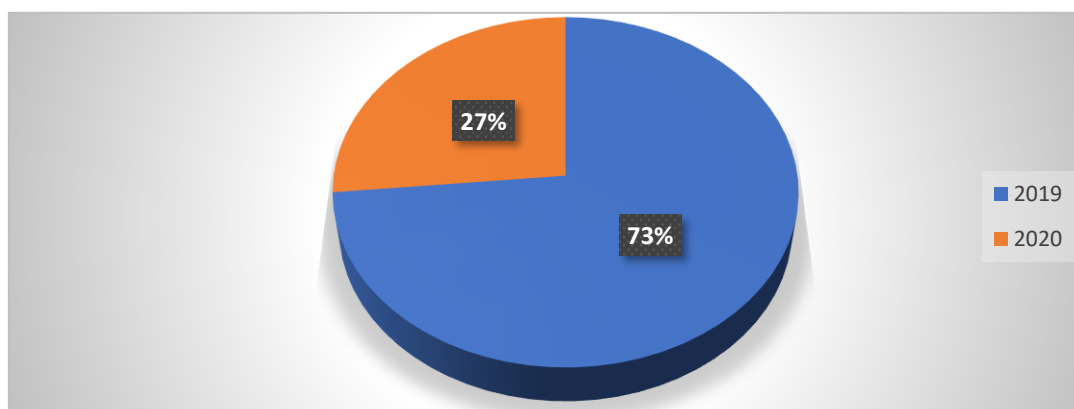


Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

En la gráfica 5 se observa que, en el año 2019 las bicicletas consideradas como las demás fueron las de mayor importación con un CIF de \$3'100.591,58 frente a las catalogadas como especializadas con un CIF de 663.150,95; mientras que en el año 2020 fue lo contrario, importándose de manera significativa las bicicletas consideradas como especializadas, exonerándose las importadoras de pagar arancel.

Gráfica 6

Evolución del Ad-valorem en el año 2019-2020.

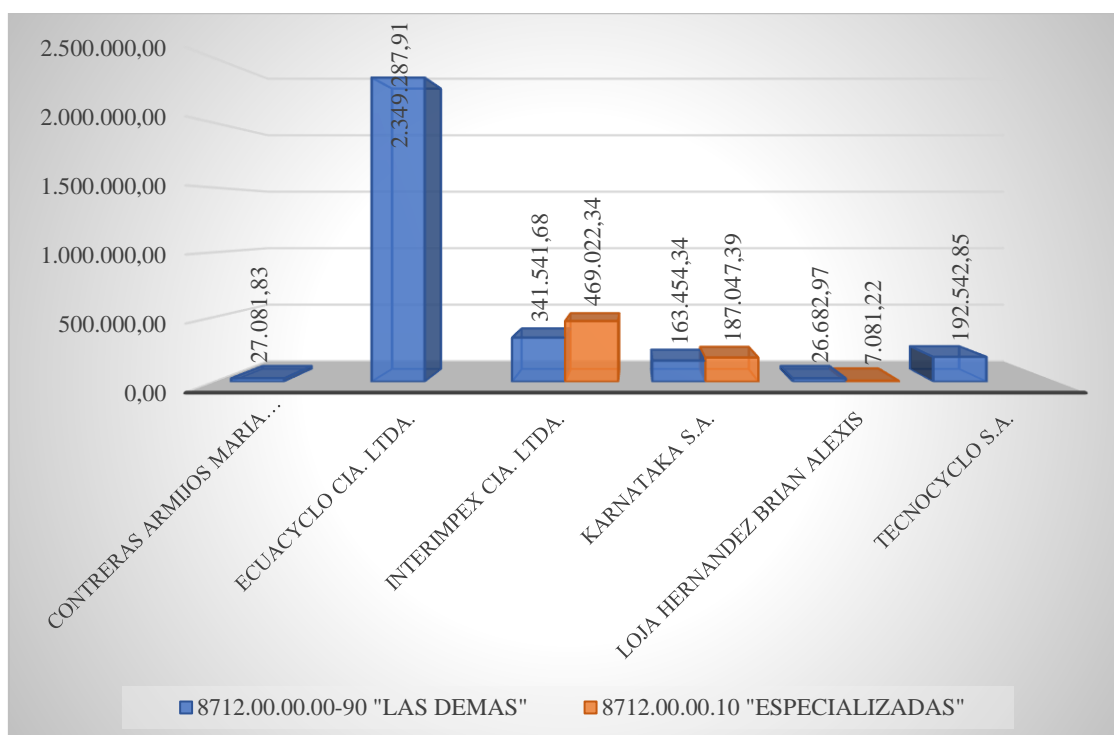


Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

De las importaciones registradas en el año 2019, el 73% ingresó cancelando el arancel (ad-valorem); a diferencia del año 2020 en el que se observa un decremento notorio ya que, solamente el 27% de las importaciones pagaron el tributo en mención.

Gráfica 7

Empresas que más importaron bicicletas por clasificación arancelaria, en el Azuay, en el año 2019



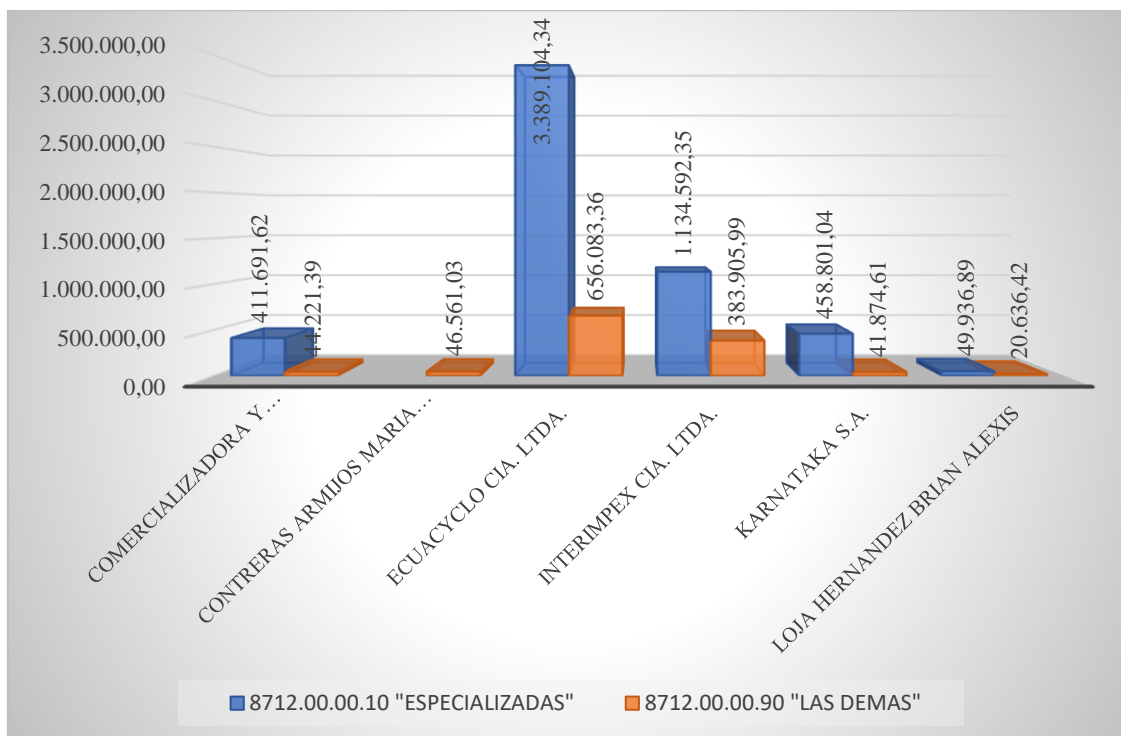
Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

Para el año 2019 en lo referente a las bicicletas consideradas como “las demás” Ecuacyclo Cía. Ltda. fue la empresa que más importó con un CIF de \$2'349.287,91 importando únicamente bicicletas consideradas como “las demás”, seguida de Interimpex Cía. Ltda. con un CIF de \$341.541,68 y Tecnocyclo S.A. con \$192.542,85.

En la clasificación arancelaria de bicicletas especializadas, tres empresas fueron las que importaron bicicletas sin arancel, siendo Interimpex Cía. Ltda. la empresa que más importó con un CIF de \$469.022,34, Karnataka S.A. con \$187.047,39.

Gráfica 8

Empresas que más importaron bicicletas por clasificación arancelaria, en el Azuay, en el año 2020



Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

Las bicicletas especializadas en el año 2020, son las de mayor importación siendo la empresa Ecuacyclo Cía. Ltda. la que encabeza con un CIF de \$3'389.104,34, Interimpex con \$1'134.592,35 y Karnataka S.A. con \$458.801,04. Cabe indicar que las empresas Ecuacyclo e Interimpex también importaron bicicletas consideradas como “las demás” pero en tercer lugar la Comercializadora y Distribuidora Metrosur S.A. en lugar de Karnataka. S.A.

5.2. ANÁLISIS POR EMPRESA DE LAS IMPORTACIONES

Es importante analizar las importaciones en relación a las empresas que se dedican a la importación de bicicletas en el Azuay en el periodo comprendido entre 2019 y 2020, considerando el valor del CIF que es la base para calcular el ad-valorem.

Tabla 5*CIF de la importadora Karnataka S.A. en el Azuay en el año 2019-2020*

SUBPARTIDAS	2019	2020	% Variación
8712.00.00.00 - 8712.00.00.90	\$163,454.34	\$41,874.61	-74.38%
8712.00.00.10	\$187,047.39	\$458,801.04	145.29%

Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

En el año 2020 la empresa Karnataka S.A. presenta una disminución del 74.38% con respecto al 2019 en lo referente al valor CIF, es decir el ingreso con respecto al ad-valorem es menor, puesto que la base de cálculo disminuye considerablemente. La partida arancelaria en la que no se cancela el arancel presentó un incremento del 145.29% con respecto al año anterior.

Tabla 6*CIF de la importadora Interimpex Cia. Ltda. en el Azuay en el año 2019-2020*

SUBPARTIDAS	2019	2020	% Variación
8712.00.00.00 - 8712.00.00.90	\$341,541.68	\$368,843.29	7.99%
8712.00.00.10	\$469,022.34	\$1,134,592.35	141.91%

Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

Para la empresa Interimpex en las dos partidas arancelarias existió un incremento en las importaciones siendo la de crecimiento significativa la clasificación 871200.00.10 con un crecimiento del 141.91% con respecto al año anterior; mientras que la partida con la que se cancela el arancel tan solo creció en un 7.99%

Tabla 7*CIF de la importadora Metrosur S.A. en el Azuay en el año 2019-2020*

SUBPARTIDAS	2019	2020
8712.00.00.90	\$0.00	\$44,221.39
8712.00.00.10	\$0.00	\$411,691.62

Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

La empresa Metrosur S.A. solo presenta en el año 2020 importaciones siendo la partida 8712.00.00.10 la de mayor importación por un CIF total de \$411691,62.

Tabla 8

CIF de la importadora Tecnocyclo S.A. en el Azuay en el año 2019-2020

SUBPARTIDAS	2019	2020
8712.00.00.00 - 8712.00.00.90	\$192,542.85	\$0.00
8712.00.00.10	\$0.00	\$0.00

Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

La empresa Tecnocyclo S.A. sólo reporta importaciones en el año 2019 con partida arancelaria 8712.00.00.00 y la 8712.00.00.90 cancelando el arancel en la totalidad de sus importaciones.

Tabla 9

CIF de la importadora Ecuacyclo Cia. Ltda. en el Azuay en el año 2019-2020

SUBPARTIDAS	2019	2020	% Variación
8712.00.00.00 - 8712.00.00.90	\$2,349,287.91	\$656,083.36	72.07%
8712.00.00.10	\$0.00	\$3,389,104.34	

Fuente: COBUSGROUP. Elaboración propia

La empresa Ecuacyclo Cia. Ltda. aunque presentó un crecimiento del 72.07% en las importaciones con la partida 8712.00.00.00 o la 8712.00.00.90, lo que en su mayoría importó fue la clasificación con la que se exoneraba el pago del arancel.

5.3. ANÁLISIS FINANCIERO

Con la información de los estados financieros anuales reportados por varias de las empresas de importaciones de bicicletas en las provincias del Azuay, se procedió con el cálculo de indicadores financieros para tener un perfil económico completo de las transacciones y operaciones de las empresas entre los años 2019 y 2020¹.

¹ La información financiera de los importadores Loja Hernández Brian Alexis y Contreras Armijos María Mercedes no se encuentra en el portal de la Superintendencia de Compañías, por tal motivo no se encuentra el cálculo de sus indicadores financieros.

Tabla 10

Indicadores financieros de las empresas, años 2019 – 2020

INDICADORES FINANCIEROS	KARNATAKA S.A.		INTERIMPEX CIA LTDA		METROSUR S.A.		TECNOCYCLO S.A.		ECUACYCLO CIA. LTDA	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Razón Circulante	1,18	1,03	1,40	1,67	1,08	1,02	1,14	2,00	6,72	1,73
Prueba Ácida	0,84	0,73	0,75	1,07	0,39	0,12	0,74	1,46	4,22	0,86
Rotación de inventario	0,98	0,53	1,84	3,21	1,41	2,07	1,27	1,27	1,87	1,37
Solvencia	1,36	1,33	1,19	1,13	1,08	1,02	0,79	0,81	1,67	1,34
ROE	0,92	-12,82	1,34	12,53	3,57	7,13	-23,07	-15,52	16,13	32,31
ROI	0,44	-2,95	2,25	3,76	-4,23	0,27	13,70	7,01	11,66	13,80
ROA	0,24	-3,20	0,22	1,45	0,26	0,15	6,30	3,62	6,49	8,28
ROS	0,78	-21,70	0,20	1,17	0,48	0,12	7,43	5,35	6,37	12,93

Fuente: Elaboración propia

La empresa KARNATAKA S.A., presentó una razón circulante de \$1,18 en el 2019 y de \$1,03 en el 2020; cuyos valores se redujeron de un año a otro, debido en gran parte al aumento de préstamos, obligaciones financieras e inventario, lo cual generó que reduzca la liquidez de la compañía; en otros términos, no tuvo la capacidad suficiente para cubrir cada dólar de endeudamiento a corto plazo. Inclusive, una vez deducidos los inventarios totales por medio de la aplicación del índice de prueba ácida se verificó que la disponibilidad de efectivo no era tan líquida si no lograban vender todos sus inventarios, ya que este rubro apenas cubría \$0,84 por cada dólar de endeudamiento para 2019, mientras que para 2020 se redujo aún más a \$0,73.

En relación a la rotación de inventario la empresa tuvo un valor de rotación de 0,98 veces en el 2019; en tanto que, para el 2020 fue de 0,53 veces; índices que indican que los productos no se vendieron eficientemente como debían o empezaron a contar con un stock excesivo, por lo que incidió de forma negativa en la capacidad de almacenamiento.

Con referencia a la solvencia de la importadora, para el 2019 el indicador fue de \$1,36 dólar del activo total; mientras que, para el 2020 fue de \$1,33 dólar del activo total, denotando una disminución en el mismo.

De acuerdo a los indicadores de rentabilidad, el rendimiento sobre la inversión de los accionistas (ROE) para el 2019 fue de 0,92% en comparación al año 2020 el coeficiente fue de -12,82%, el primer año expuso una baja rentabilidad, pero para el siguiente año exhibió ineficiencia en la gestión de recursos para producir utilidades con los activos totales que dispone la compañía, imposibilitando su crecimiento y con nula capacidad de aportar a sus accionistas la utilidad esperada.

Al mismo tiempo, el retorno de las inversiones (ROI) indicó que las inversiones de la compañía en promedio generaron una rentabilidad para el 2019 de 0,44%; es decir, que por cada \$100 dólares que invirtieron obtuvieron \$100,44, como resultado los recursos invertidos produjeron ingresos no satisfactorios, demostrando un bajo desempeño de las inversiones. Para el 2020 fue de -2,95%, lo cual manifestó pérdida en la inversión realizada.

Por otra parte, la rentabilidad económica (ROA) reflejó que los activos de la empresa en promedio generaron una rentabilidad del 0,24% durante el 2019, independientemente de la forma en cómo estuvo financiada (deuda o patrimonio). Estos datos indicaron una mínima eficiencia en la producción de utilidades con los activos que disponía la importadora, dando a conocer bajos rendimientos sobre las inversiones realizadas. Sin embargo, para el 2020 el ROA fue de -3,20%, evidenciando que la empresa invirtió gran cantidad de capital en mercadería por medio de deuda, sin ingresos.

Conforme a la rentabilidad sobre las ventas (ROS), durante el 2019 se generaron ganancias de 0,78%; mientras que, para el 2020 el índice fue de -21,70%. Se observó que el primer año la empresa tuvo un crecimiento bajo; sin embargo, para el siguiente periodo reveló problemas financieros inminentes, debido a la ineficiencia en la administración respecto a la salida de productos y a la generación de desperdicio en los recursos.

Para la empresa INTERIMPEX CIA LTDA la razón circulante para el 2019 fue de \$1,40 para respaldar sus obligaciones financieras, deudas o pasivos a corto plazo; en tanto que, para el 2020 fue de \$1,67, lo cual implicó mayor solvencia y capacidad de pago de la importadora respecto a sus obligaciones en un plazo corto. No obstante, estos resultados no garantizaron que los activos en un momento determinado pudieran generar un flujo de efectivo constante que establezca a la compañía cumplir pertinentemente sus obligaciones. Lo anterior muestra que se requiere activos corrientes realizables y con alta

rotación de inventario. En cambio, la prueba ácida indicó una cobertura \$0,75 por dólar de endeudamiento, sin tomar en cuenta el inventario, que varió en \$0,32 para el año 2020 fue de \$1,07; esto exhibe que la empresa tuvo un incremento significativo después de haber deducido sus existencias, con el fin de mantener una inversión alta en activos corrientes y financiarse con fondos de largo plazo, siendo los primeros menos rentables y los segundos más riesgosos y de más alto costo.

Con respecto a la rotación de inventario, se renovó 1,84 veces en el 2019; mientras que, para el 2020 fue de 3,21 veces; el primer año exhibió una mínima rotación de inventarios, la compañía se vio en la necesidad de usar recursos más líquidos como préstamos para pagar sus obligaciones a corto plazo con proveedores y recurrir a otras estrategias para rotar la mercadería; el nivel de rotación aumentó para el siguiente periodo; sin embargo, se figuró un sobre stock de productos, lo cual ocasionó aumento en los gastos de mantenimiento y reparación.

La solvencia definió un indicador de cobertura a largo plazo de \$1,19 y \$1,13 dólares del activo total en el 2019 y 2020, respectivamente; el nivel de solvencia de la empresa podía cubrir el nivel de deuda a largo plazo en 0.19 y 0.13 por cada dólar respectivamente.

La rentabilidad financiera para los accionistas (ROE) fue mayor en el 2020 en un 12,53%, la utilidad neta aumentó notablemente en relación al periodo anterior, especialmente por el incremento en los ingresos por ventas. En el 2019 el índice fue de 1,34%. Además, la participación del patrimonio fue menor y la utilidad neta se redujo representativamente, también aumentaron los gastos no operacionales, lo cual incidió en la reducción de la cuenta, cabe destacar que para ambos años los costos de ventas aumentaron en la misma proporción que las ventas. De acuerdo al retorno de las inversiones (ROI) reflejó un coeficiente de 2,25% y 3,76%, tanto para 2019 como 2020, respectivamente. Se observa que para el periodo posterior hubo un incremento porcentual de 1,51%, revelando que los recursos invertidos produjeron ingresos por ventas, producto de un mediano desempeño de las inversiones.

La rentabilidad económica (ROA) presentó una rentabilidad de 0,22% para el 2019 y 1,45% para el 2020, los valores evidenciaron un bajo grado de eficiencia en la generación de utilidades con los activos que cuenta la compañía sobre las inversiones

realizadas. A diferencia del 2020 se manifestó una menor rentabilidad del activo provocada por la falta de eficiencia en la gestión de los mismos.

En relación a la rentabilidad en las ventas (ROS) produjeron ganancias de 0,20% por cada dólar de las ventas en el 2019 y el 1,17% para el periodo posterior; estas ratios muestran un leve aumento en la eficiencia operativa para el 2020, debido a que se incrementaron los ingresos y los beneficios.

En la empresa METROSUR S.A., se observó que la empresa tuvo la capacidad de generar \$1,08 por cada dólar de endeudamiento a corto plazo, de acuerdo a índice de razón circulante en el 2019, mientras que para el 2020 disminuyó a \$1,02; los valores indican carencia de capacidad para cubrir las obligaciones a corto plazo respecto a los estándares establecidos; esta situación surge por el incremento de la cuenta proveedores para mantener un stock de productos y la baja recuperación de cuentas por cobrar.

Se contempló para los años 2019 y 2020 que el índice de prueba ácida disminuyó de \$0,39 a \$0,12, revelando que la empresa disminuyó la inversión en activos corrientes y evitó financiarse con fondos de largo plazo. Por ende, se detectó que la disponibilidad de efectivo no fue tan líquida sino se lograba vender todo el inventario. Conforme a la rotación de inventario expuso que la compañía rotó sus existencias 1,41 veces en 2019; mientras que, para el 2020 el inventario se renovó 2,07 veces; los valores tuvieron una variación figurativa; empero, se hallan fuera de los límites aceptables, indicando que los productos no se están vendiendo en el tiempo estipulado, esto ocasionó que se eleven los costos de almacenamiento.

El indicador de solvencia mostró una disminución en el coeficiente para el 2020; es decir, de 1,08 a 1,02; los valores informaron que la compañía presentó una escasez de fondos propios, además no tuvo la capacidad para satisfacer todos sus compromisos de pago, tanto a corto como a largo plazo. En otro orden de ideas, la rentabilidad financiera (ROE) fue del 3,57% para el 2019; mientras que, para el 2020 se ubicó en 7,13%, se visualizó una mayor rentabilidad de la empresa sobre sus fondos propios. Por el contrario, la rentabilidad económica sobre las inversiones de la compañía reveló una reducción del 0,26% al 0,15% para el 2019 y 2020. Las razones mostraron que el ROE es superior al ROA en ambos periodos; determinando que parte de los activos fueron financiados con deuda, desencadenando en el aumento de la rentabilidad financiera.

Con respecto al retorno de las inversiones (ROI) se estableció un índice de -4,23% para el 2019 y 0,27% para el 2020; ambos valores exhibieron que no existió rentabilidad y la inversión no fue eficiente. La rentabilidad sobre las ventas (ROS) fue de 0,48% para el 2019, esto significó que la empresa fue muy ineficiente y generó más gastos para obtener beneficios; no obstante, para el 2020 el índice fue de 0,12% debido a un aumento en los costos de ventas para incrementar las ventas con el fin de estabilizarse.

La empresa TECNOCYCLO S.A., presentó una razón circulante de \$1,14 para el 2019; en cambio, el 2020 reveló un valor de \$2 por cada dólar de deuda; lo que quiere decir que la compañía tuvo la capacidad suficiente para cubrir cada dólar de deuda a corto plazo.

Por otro lado, el ratio de la prueba ácida aplicada a la empresa expuso una cobertura \$0,74 por dólar de endeudamiento en el 2019; en tanto que, para el año 2020 se localizó en \$1,46, sin tomar en cuenta el inventario, los resultados expresaron que la importadora se encontró en la capacidad de cubrir sus obligaciones de pago corrientes; influyendo positivamente en la liquidez de la compañía para hacer frente a situaciones inesperadas; además, pudo asumir el pago de las obligaciones que tenía la empresa con sus proveedores internos y externos, produciendo confianza en los acreedores.

En relación a la rotación de inventarios, los índices para ambos años fueron de 1,27 veces, esto indica que el producto no se estuvo vendiendo de acuerdo a lo esperado, afectando a la capacidad de almacenamiento; por ende, a los costos de bodegaje. Asimismo, la solvencia definió un indicador de cobertura a largo plazo de \$0,79 dólar del activo total en el 2019; mientras que, para el 2020 fue de \$0,81 dólar del activo total representando la falta de recursos propios y capacidad para cumplir con las obligaciones adquiridas en todos los plazos.

La rentabilidad financiera de los activos con respecto a los recursos que se invirtieron (ROE) fue de -23,07% para el 2019 y para el 2020 fue de -15,52%; evidenciando poca eficiencia en la generación de utilidades con los activos totales que tiene la empresa. Por el contrario, la rentabilidad económica de las inversiones de la compañía (ROA) fue de 6,30% en 2019, denotando altos rendimientos sobre las inversiones efectuadas; sin embargo, para el 2020 se ubicó en 3,62%. Es necesario

mencionar que para ambos casos el ROE es inferior al ROA, lo cual indicó un apalancamiento negativo; en otros términos, la deuda es superior a la rentabilidad.

Por otro lado, el retorno de las inversiones (ROI) refleja que las inversiones de la importadora generaron una rentabilidad del 13,70% durante el 2019; esto significa que los recursos invertidos produjeron ingresos positivos respecto a las inversiones. Más bien, en el 2020 el índice fue de 7,01%, disminuyendo a la mitad a causa de decrementos en la utilidad operacional por la reducción en ventas. Del mismo modo, la rentabilidad en las ventas (ROS) mermó de 7,43% a 5,35% entre el 2019 y 2020 debido a la disminución de las ventas.

En la empresa ECUACYCLO CIA. LTDA se observó que la empresa tenía la capacidad de generar \$6,72 por cada dólar de endeudamiento a corto plazo, de acuerdo a índice de razón circulante en el 2019, mientras que para el 2020 disminuyó a \$1,73; por ende, la empresa no dispuso de liquidez para cubrir las deudas de corto plazo, en otras palabras, la compañía tuvo la necesidad de transformar los activos en efectivo para respaldar sus obligaciones.

Como se puede apreciar de los resultados obtenidos en el año 2019 por cada dólar de pasivo corriente la importadora tuvo \$4,22 para afrontar sus compromisos corrientes y en el 2020 este índice se redujo a \$0,86 para respaldar su deuda. En efecto, una vez restadas sus existencias se infirió que la compañía presentó problemas de liquidez en el segundo año, esta carencia se originó de un aumento en las cuentas por cobrar y baja rotación de inventario, así como un incremento en la cuenta proveedores.

La rotación del inventario de ambos periodos fue baja, debido a que solo renovó sus existencias 1,87 veces en 2019 y 1,37 veces para el 2020. Posiblemente se debió a mercadería con poca acogida o una excesiva inversión en inventarios, lo cual a su vez incidió en la liquidez y en costos de mantenimiento y almacenamiento.

En referencia al indicador de solvencia, se pudo observar que la empresa en 2019, a largo plazo por cada dólar de endeudamiento pudo cubrir a penas \$1,67 dólar del activo total y en 2020 este indicador fue de \$1,34 dólar del activo total; denotando que el ratio disminuyó para el siguiente periodo, los valores se concentraron en los activos corrientes y primó en la cuenta inventarios, fuente principal de los ingresos de la empresa. De igual

forma, en los pasivos corrientes, se tuvo como cuenta elemental los pasivos financieros a corto plazo, por lo tanto, la solvencia se vio afectada en el último año por su incremento.

La rentabilidad financiera (ROE) refleja el rendimiento que el patrimonio obtiene; de tal forma, que la utilidad neta del año 2020 aumentó en un 66,21%, donde el índice para el 2019 se definió un 16,13%; mientras que, para el 2020 fue de 32,31%, mostrando que los socios de la importadora alcanzaron un beneficio sobre su inversión. En cambio, el retorno de las inversiones (ROI) se incrementó en 2,14 puntos porcentuales para el 2020, el 13,80% evidencia que los recursos invertidos generaron ingresos representativos por ventas, destacando un eficiente desempeño de las inversiones.

Con respecto a la rentabilidad económica de las inversiones de la compañía (ROA) en el 2020 tuvo una variación positiva de 1,79%, con un aumento considerable de 8,28% en relación al 6,49% del 2019, lo cual revela buenos rendimientos sobre las inversiones realizadas. Al comparar el ROE con el ROA se identificó que el primero es mayor en ambos años de estudio, por lo que parte del activo fue financiado con deuda y se visualizó una tendencia al alza en la rentabilidad financiera.

La rentabilidad en ventas, durante el 2019 produjeron ganancias de 6,37% por cada dólar de las ventas (ROS) y en 2020 se incrementó a 12,93%, denotando una alta eficiencia en la empresa al momento de generar beneficios a partir de sus ingresos.

5.4. DISCUSIÓN

El estudio tuvo como finalidad analizar la reforma arancelaria y su efecto económico-financiero en las empresas importadoras de bicicletas del Azuay desde el año 2019 hasta el 2020, así como, conocer los resultados y la rentabilidad que dichas reformas provocan en las empresas.

Los resultados hallados en la investigación, demuestran que durante el 2020 el mercado de las bicicletas tuvo un efecto positivo en las ventas, debido a que las personas utilizaban este medio como transporte para realizar varias actividades diarias y sumado a esto la emergencia sanitaria se potenció el uso del velocípedo; por ende, sus importaciones. En el mismo contexto, en Colombia las importaciones de bicicletas en el 2020 crecieron un 22%, pasando de 405.875 unidades en 2019 a 493.539, las cuales tuvieron como propósito utilizarlas para hacer ejercicio y como medio de transporte por

las restricciones sanitarias (Estrategia Aduanera, 2021). Asimismo, en Perú en el 2019 se importaron 329,060 unidades y para el 2020 fueron 539,783 unidades, con una subida del 64%, la bicicleta se empleó para evitar contagios y reducir costos de traslado, también para el servicio de delivery (Gestión, 2021).

Conforme a los resultados se estableció que, en la mayoría de los casos analizados, se incrementaron los valores en las importaciones del 2019 al 2020 siendo las bicicletas consideradas como “especializadas” las que aumentaron con significancia, es decir aquellas que no pagan ad-valorem; señalando que, en el año 2019 el 73% canceló arancel y en el 2020 disminuyó siendo tan solo el 27% de importaciones que cancelaron dicho valor. Arévalo et al. (2016) manifiesta que los cambios arancelarios son muy importantes a considerar por la influencia que pueden provocar en el comportamiento de los sectores empresariales, las modificaciones arancelarias inciden de forma positiva en las importaciones; por ello, los empresarios tienden a implementar medidas económicas que les ayuden a optimizar sus recursos aplicando estrategias para no reducir sus ventas. Este escenario se presenció durante los años de estudios ante los cambios en los aranceles de las bicicletas, para el 2019 las importaciones se incrementaron en un 42,58% respecto al año anterior a causa de las nuevas disposiciones del COMEX, las cuales favorecieron al 2020.

Ante el crecimiento en gran medida de las importaciones, el cambio de la reforma arancelaria en el ratio financiero de la liquidez afectó significativamente ya que algunas empresas no contaban con liquidez, puesto que, la disponibilidad de efectivo no era tan líquida si no se lograba vender todos sus inventarios; debido a que aumentaron los préstamos, obligaciones financieras gastos financieros; así como una baja rotación de inventarios y en algunas un sobre stock. Cabe indicar también que, la perturbación de la emergencia sanitaria hizo que las empresas enfrentaran problemas de liquidez (Blanco et al., 2020). Asimismo, Menacho (2020) indica que la liquidez se ve afectada en épocas de crisis, debido al incremento en los periodos de cobro a los clientes, esto incide en la generación de efectivo en actividades operacionales; de igual modo, Morán (2020) expone que las compañías suelen otorgar mayores plazos a clientes y aplazar pagos a proveedores; para impulsar la demanda de sus productos.

Esta reforma en lo que respecta al indicador de la solvencia impactó en que, la mayoría de empresas cuentan con más de \$1.00 para poder cubrir sus obligaciones a largo

plazo debido a que se consideraban los inventarios (lo importado) para calcular dicho ratio y como se pudo observar anteriormente las empresas incrementaron sus importaciones y por ende sus inventarios.

Este arancel en el indicador financiero de eficiencia afectó en el inventario de mercaderías puesto que, en la mayoría de importadoras, las empresas no tenían una alta rotación en ciertos productos o empezaban a contar con demasiado inventario afectando a los costos de almacenaje, mantenimiento y bodegaje.

Con respecto a la rentabilidad gran parte de las importadoras revelaron un ROE mayor que el ROA por lo que se evidenció un crecimiento en la rentabilidad financiera, ya que parte del activo se financió en mayor medida con deuda. Por otro lado, el ROI de la mayoría de empresas indicó que los recursos invertidos han generado ingresos significativos por ventas, como resultado de un eficiente desempeño de las inversiones.

El impacto en el ROS en tres de las cinco empresas analizadas demostró que, hubo un decremento en sus ganancias ya sea por una merma en las ventas o porque su costo de ventas y gastos aumentaron; pero las dos empresas que más importaron en los años 2019 y 2020 tuvieron un incremento en sus ingresos y beneficios.

Los párrafos anteriores determinaron que el sector de las bicicletas experimentó una transformación drástica a raíz de las nuevas reformas arancelarias y la crisis sanitaria, el régimen benefició a muchas empresas, pero aquellas que no disponían de recursos suficientes padecieron el impacto poco favorable en el ámbito económico-financiero.

6. CONCLUSIONES

Se infirió que existió un antes y un después característico en las importaciones de bicicletas. Durante el 2013 y 2014 las importaciones eran bajas, para el 2015 se fueron incrementando progresivamente debido al cambio en los valores de aranceles para este tipo de mercancía, los costos en las piezas se redujeron, creando una nueva forma de importar las bicicletas, el cual se fundamentaba en ensamblar los productos por componentes en el país con el fin de abaratar costos. A partir de las nuevas disposiciones en el 2019, hubo un incremento en las importaciones del 42,58% respecto al año, las cuales favorecieron a las empresas durante el 2020. Por ello, las razones que motivaron la implementación de la resolución 019-2019 del COMEX se basaron en la baja tasa importaciones de esta mercancía en los periodos anteriores; por lo que se buscó generar mayor volumen de importación en los productos para obtener mayor rentabilidad, disminuir costos y crear un P.V.P más accesible para el consumidor.

Las empresas ecuatorianas incrementaron sus importaciones durante los años 2019 y 2020. Lo anterior, viene ligado a un coste mayor en el FOB, CIF, Fletes, y Seguros mientras que el Advalorem disminuyó debido al impacto que tuvo la reforma en este mercado.

La situación financiera de las importadoras analizadas reveló en su mayoría una disminución considerable en su liquidez cuando no se consideraban los inventarios para el cálculo, en la solvencia la mayoría contaba con más de \$1.00 para cancelar obligaciones a largo plazo considerando el inventario, en su eficiencia la rotación de inventarios demostró baja rotación y un sobre stock; mientras que en sus ventas y rentabilidad tuvieron un incremento notable. No obstante, aunque una empresa genere ventas y presente un alto margen de beneficios, no necesariamente puede ser líquida, esto ocurre porque muchas veces los ingresos y gastos no coinciden con el flujo de entradas y salidas de efectivo de la compañía. En cuatro empresas se evidenció que esta condición fue producto de excesivo inventario, porque buscaban mantener un stock de productos para mejorar sus descuentos por volumen de compras; sin embargo, la mayoría de estas no se materializaron a tiempo antes de la venta, debido a la baja rotación de inventario.

Ante este escenario, la mayoría de empresas no produjeron ingresos satisfactorios con los recursos invertidos, demostrando un bajo desempeño de las inversiones; empero, otras aun cuando revelaban problemas financieros inminentes, debido a la ineficiencia en la administración respecto a la salida de productos obtuvieron un incremento en sus ventas y beneficios sobre su inversión, destacando una adecuada administración de recursos a nivel financiero y económico.

En conjunto a lo expresado con anterioridad, se requiere que las empresas generen propuestas económicas para hacer frente al impacto del régimen arancelario adoptado por el gobierno, para evitar una mayor desestabilización cuando se presenten estas circunstancias en el país y más aún cuando estas vienen acompañadas de contingencias como por ejemplo el COVID-19.

REFERENCIAS

- Aguirre Sajami, C.R., Barona Meza, C.M., y Dávila, Dávila, G. (2020). La rentabilidad como herramienta para la toma de decisiones: análisis empírico en una empresa industrial. *Revista Valor Contable*, 7(1), 50-64.
https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1396
- Alvarado, L. y Caro, A. (2021). *Proceso logístico para la importación de textiles*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12010/24404>.
- Álvaro, N. P., Fuentes, F., y Alcivar, D. (2015). La situación de la bicicleta en Ecuador: *Avances, retos y perspectivas*. *Friedrich Ebert Stiftung*.
<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>
- Araque, W. (2018). Barreras invisibles al comercio, las medidas no arancelarias y la capacidad exportadora de las empresas: Entrevista a Cristian Ugarte. *Estudios de la Gestión: revista internacional de administración*, 3, 167-172.
<https://doi.org/10.32719/25506641.2017.3.8>
- Arévalo Briones, K., Pastrano quintana, P., y González Guanín, C. (2016). Análisis económico-financiero ante las reformas arancelarias. Caso de estudio: empresas importadoras de Ecuador. *Revista Publicando*, 3(7), 476-491.
https://fca.uta.edu.ec/v4.0/images/OBSERVATORIO/dipticos/Diptico_N57.pdf
- Baena Rojas, J. J. (2018). Barreras arancelarias y no arancelarias como restricciones al comercio internacional. *Revista Venezolana de Gerencia*, 23(83), 543-562.
<https://doi.org/10.37960/revista.v23i83.24263>
- Banco Central del Ecuador (2014). *Evolución de la balanza comercial enero-noviembre 2014*.
<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201501.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2020). *La economía ecuatoriana creció 0,1% en 2019*. Banco Central del Ecuador. <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1359-la-economia-ecuadoriana-crecio-01-en-2019>
- Banco Central del Ecuador. (2021). *La pandemia incidió en el crecimiento 2020: La economía ecuatoriana decreció 7,8%*. Banco Central del Ecuador.
<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1421-la-pandemia-incidio-en-el-crecimiento-2020-la-economia-ecuadoriana-decrecio-7-8>

- Blanco, R., Mayordomo, S., Menéndez, A., y Mulino, M. (2020). *Las necesidades de liquidez y la solvencia de las empresas no financieras españolas tras la perturbación del Covid-19*. Banco de España Ecuasistema, 1-32.
<https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSerias/DocumentosOcasionales/20/Fich/do2020.pdf>
- Bosso La Rosa, A. (2016). *Análisis de las reglas generales de interpretación para clasificar las mercancías y su importancia en el quehacer aduanero del Ecuador*. (Tesis de grado). Facultad de Comercio Internacional, UTMACH.
 Recuperado de
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/9104/1/ECUACE-2016-CI-DE00016.pdf>
- Calendario Tributario. (2021). *¿Qué son los aranceles y cómo influyen en la economía ecuatoriana?* Calendario Tributario. <https://calendariotributario.org/ec/que-son-los-aranceles/>
- Cancino Gómez, R. (2016). El arancel. *Amicus Curiae*, 1(7), 37-59.
<http://revistas.unam.mx/index.php/amicus/article/viewFile/57468/5099>
- Carchi Arias, K. L., Crespo García, M. K., González Malla, S. E., y Romero Romero, E. J. (2020). Índices financieros, la clave de la finanza administrativa aplicada a una empresa manufacturera. *INNOVA Research Journal*, 5(2), 26-50.
<https://doi.org/10.33890/innova.v5.n2.2020.1193>
- Castaño Ríos, C. E., Acevedo Zuluaga, S., Madrid Ramírez, F., y Soto Zuluaga, E. A. (2016). Rendimiento financiero en empresas productoras de cemento, cal y yeso de Antioquia en el período 2008 al 2013 y su relación con el PIB del sector manufacturero. *Revista Science Of Human Action*, 1(1), 8-36.
- Castrellón Calderón, X., Cuevas Castillo, G. Y., y Calderón, R. E. (2021). La importancia de los estados financieros en la toma de decisiones financiera-contables. *Revista FAECO SAPIENS*, 4(2), 82-96.
- Castro Ponce, H. D., Mejía Montalván, M. M., Villamar Tutivén, K. J., y Vizueta Bajaña, J. J. (2020). Importancia del estado de flujo de efectivo en una microempresa agrícola. *Revista Científica Aristas*, 2(1), 28-42.
- Cervantes, A. (2005). *Competitividad e internacionalización de las pequeñas y medianas empresas mexicanas*. (Tesis de grado). Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. Recuperado de
<https://repositorio.unam.mx/contenidos/407429>

- Código Orgánico de la Producción , Comercio e Inversiones. (2018). Registro oficial Suplemento 351. 21 de agosto de 2018. (Ecuador).
<https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>
- Código Tributario. (2018) Codificación 9 de 2018. 21 de agosto de 2018. (Ecuador).<https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literala2/CODIGO%20TRIBUTARIO.pdf>
- COMEX. (2021). Resolución No. 002-2014.<https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/Resoluci%C3%B3n-MCE-STCOMEX-002-2014.pdf>
- COMEX. (2021). Resolución No. 010-2021. <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/07/RESOLUCION-010-2021..pdf>
- COMEX. (2021). Resolución No. 019-2019.<https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/08/RESOLUCI%C3%93N-COMEX-019-2019.pdf>
- Constitución del Ecuador. (2008). Constitución del Ecuador.
<https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/Constitucion.pdf>
- Díaz, V. (2020). La pandemia abrió campo a la movilidad sostenible en bicicleta. *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/pandemia-movilidad-sostenible-bicicleta.html>
- El Telégrafo. (2021). *Aumenta el uso de bicicletas en jóvenes*. El Telégrafo.
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/aumenta-el-uso-de-bicicletas-en-jovenes-por-estas-razones>
- Enríquez, C. (2021). La reforma arancelaria traerá una reducción de precios a escala nacional. *Revista Líderes*. <http://www.revistalideres.ec/lideres/reforma-arancelaria-reduccion-precios.html>
- Espinoza Cume, A. I. (2020). NIIF y su viabilidad en los estados financieros. *Revista Científica FIPCAEC*, 5(3), Article 3. <https://doi.org/10.23857/fipcaec.v5i3.268>
- Estrategia Aduanera. (2021). Pandemia incrementa importaciones de bicicletas, en Colombia. *Estrategia Aduanera. Revista Mexicana de Comercio Exterior*.
<https://www.estrategiaaduanera.mx/pandemia-incrementa-importaciones-de-bicicletas-en-colombia/>
- Gestión. (2021). Importación de bicicletas aumentó en 215% entre enero a octubre. *Gestión Noticias*. <https://gestion.pe/economia/importacion-de-bicicletas-aumento-en-215-entre-enero-a-octubre-segun-la-ccl-nndc-noticia/>

- González, D.L., y Vinueza Luna, J.L. (2019). Afectación de las importaciones de calzado de gimnasia y entrenamiento por la aplicación de las medidas arancelarias y para – arancelarias, periodo 2010 – 2017. *Yura: Relaciones Internacionales*, 18, 46-63. http://world_business.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2019/04/18.3-Afectaci%C3%B3n-de-las-importaciones-de-calzado-de-gimnasia-y-entrenamiento-por-la-aplicaci%C3%B3n-de-las-medidas-arancelarias-y-para-%E2%80%93-arancelarias-periodo-2010-%E2%80%93-2017.pdf
- Herrera Freire, A. G., Betancourt Gonzaga, V. A., Herrera Freire, A. H., Vega Rodríguez, S. R., y Vivanco Granda, E. C. (2017a). Razones financieras de liquidez en la gestión empresarial para toma de decisiones. *Quipukamayoc*, 24(46), 151-160. <https://doi.org/10.15381/quipu.v24i46.13249>
- Holguín, D. (2020). Negocios de bicicletas en Ecuador reportan hasta 300% más ventas. *Revista Vistazo*. <https://www.vistazo.com/portafolio/negocios-de-bicicletas-en-ecuador-reportan-hasta-mas-ventas-BXVI199976>
- Huerta González, A. (2017). Impacto de la política proteccionista de Estados Unidos en la economía mexicana. *Economía UNAM*, 14(42), 118-135. <https://doi.org/10.1016/j.eunam.2017.09.005>
- INEC. (2017). A pedalear... Día mundial de la bicicleta. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/InfografiasINEC/2017/170417.Bicicleta.pdf>
- INEC. (2017). Bicicleta. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Infografias-INEC/2017/170417.Bicicleta.pdf>
- INEC. (2021). Uso de la bicicleta. Instituto Nacional de Estadística y Censos. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>
- INEI. (2008). Anexo No.3 Metodología para el cálculo de indicadores de las empresas con ventas netas mayores a 300 UIT. Instituto Nacional de Estadística e Informática. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib0932/anexo03.pdf
- Importaciones Ecuador (06 de enero de 2022). *Clasificación arancelaria de Mercancías*. Importaciones Ecuador <https://www.importacionesecuador.com.ec/merceologia/clasificacion-arancelaria-de-mercancias/>

- Izaguirre Olmedo, J. A., Bazurto Campuzano, E. D., y Plúa Muñoz, M. C. (2019). Impacto de la Sobretasa Arancelaria Implementada en el 2015 sobre el Nivel de Importaciones y el Pleno Empleo en el Ecuador. *INNOVA Research Journal*, 4(3), 65-73. <https://doi.org/10.33890/innova.v4.n3.2019.991>
- Jara, M. (2017). Ministro de Comercio Exterior confirma la eliminación de salvaguardias desde el 1 de junio. *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/comercioexterior-pablocampana-salvaguardias-importaciones-ecuador.html>
- Jara Quevedo, G., Sánchez Giler, S., Bucaram Leverone, R., y García Regalado, J. (2018). Análisis de indicadores de rentabilidad de la pequeña banca privada en el Ecuador a partir de la dolarización. *COMPENDIUM: Cuadernos de Economía y Administración*, 5(12), 54-76.
- Lafuente, F. (2012). Aspectos del comercio exterior.. B - EUMED. <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/lc/bibliotecaups/titulos/34500León>
- Serrano, L., Becerra Erraiz, M., y Tomalá Quesada, I. (2020). Ecuador: Crecimiento económico determinante de las exportaciones, consumo intermedio y PIB per cápita, período 2010-2018. *Journal Business Science - ISSN: 2737-615X*, 1(2), 82-93. https://revistas.uleam.edu.ec/index.php/business_science/article/view/55
- López Rodríguez, C. E., Pérez Suarez, L. M., Amado Quiroga, F. J., y Castillo Areiza, Y. (2020). Indicadores de rentabilidad, endeudamiento y ebitda en el entorno de la inversión en las plataformas tecnológicas. Un estudio en administradoras de fondos de pensiones. *FACE*, 20(1), 61-75.
- Lozano, A. (2017). Las barreras no arancelarias como dificultad a superar para exportar a Canadá. *Revista Logos Ciencia y Tecnología* 8(2), 221-234. <https://www.redalyc.org/pdf/5177/517754056020.pdf>
- Marcillo Cedeño, C. A., Aguilar Guijarro, C. L., y Gutiérrez Jaramillo, N. D. (2021). Análisis financiero: Una herramienta clave para la toma de decisiones de gerencia | 593 *Digital Publisher CEIT*. 6(3), 87-106.
- MARÍ VIDAL, S. ; MATEOS RONCO, A. Análisis económico-financiero: supuestos prácticos. ed. Valencia: Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia, 2014. 145 p. Disponible en: <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/57383?page=1>.

- Menacho Córdova, S. (2019). *Cuentas por cobrar, su importancia en la liquidez en empresas industriales o servicios, instalados en la ciudad de huacho 2019*. [Tesis de Pregrado]. Universidad Nacional Jose Faustino Sánchez Carrión. <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/bitstream/handle/UNJFSC/4429/SANDRO%20MATELINI%20MENACHO%20CORDOVA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2014). Resolución 012-2014. https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/Resolucion-012_2014.pdf
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2017). Resolución 020-2017. <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/RESOLUCI%C3%93N-COMEX-020-2017.pdf>
- Ministerio de Telecomunicaciones. (2019). Equipos tecnológicos ya ingresan al Ecuador con cero aranceles – Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información. Ministerio de Telecomunicaciones. <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/equipos-tecnologicos-ya-ingresan-al-ecuador-con-cero-aranceles/>
- Molina, J., Oña, J., Tipán, M., y Topa, S. (2018). Análisis financiero en las empresas comerciales de Ecuador. *Revista de Investigación SIGMA*, 5(01), 8-28. <https://doi.org/10.24133/sigma.v5i01.1202>
- Monroy González, L. L., y Simbaqueba Prieto, N. (2017). La importancia de los indicadores de gestión en las organizaciones colombianas. *Ciencia Unisalle*, 1(1), 1-18.
- Morán Gortaire, R. (2020). Relación entre la gestión del inventario y el flujo de efectivo, luego del efecto Covid-19. Universidad de las Américas. <https://www.udla.edu.ec/2020/05/relacion-entre-la-gestion-del-inventario-y-el-flujo-de-efectivo-luego-del-efecto-covid-19/>
- Morelo Pereira, D. J., y Torres Castro, D. (2021). Técnicas e indicadores de rendimiento financiero aplicados al estado de resultados en empresas comerciales y de servicios colombianas*. *Cuadernos de Contabilidad*, 22. [https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/CC/22%20\(2021\)/383667957006/](https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/CC/22%20(2021)/383667957006/)
- Morocho Campos, H., Astudillo León, S., Jara Cobos, N., y Reinoso Avecillas, F. (2020). Implementación de un laboratorio de ensayo de bicicletas en el Ecuador. 125RISTI, N.o E30, 06/2020 *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologias de Informação*, 30, 125-138.

- Nogueira Rivera, D., Medina León, A., Hernández Nariño, A., Comas Rodríguez, R., y Medina Nogueira, D. (2017). Análisis económico-financiero: Talón de Aquiles de la organización. Caso de aplicación. 38(1), 106-115.
- Nolazco Labajos, F. A., Mejia Huerta, K. P., y Sicheri Monteverde, L. G. (2020). La Liquidez en los procesos económicos de una empresa de decoración de interiores, *Lima 2019. Espí-ritu Emprendedor TES*, 4(1), 1-12.
<https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n1.2020.178>
- Ollague Valarezo, J. K., Ramón Ramón, D. I., Soto Gonzalez, C. O., y Novillo Maldonado, E. F. (2017). Indicadores financieros de gestión: Análisis e interpretación desde una visión retrospectiva y prospectiva. *INNOVA Research Journal*, 2(8.1), 22-41. <https://doi.org/10.33890/innova.v2.n8.1.2017.328>
- Organización de Naciones Unidas. (2020). Día Mundial de la Bicicleta. Organización de Naciones Unidas; United Nations.
<https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>
- Organización Mundial del Comercio. (2012). Aranceles. Organización Mundial del Comercio. https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm
- Parrales Carvajal, V. M., Aguirre Sanabria, M. E., Velasco Flores, Á. S., y Bastidas Arbeláez, T. Z. (2020). Los estados financieros y la toma de decisiones en las pymes. *Journal of Science and Research*, 5(CICACI), 127-145.
- Pita Mendoza, J. (2020). Incidencia de las políticas arancelarias en el desempeño económico de las pymes del sector comercial. *Universidad Politécnica Salesiana*, 1(1), 1-19.
- Puerta Guardo, F., Vergara Arrieta, J., y Huertas Cardozo, N. (2018). Análisis financiero: Enfoques en su evolución. *Criterio Libre*, 16(28), 85-104.
<https://doi.org/10.18041/1900-0642/criteriolibre.2018v16n28.2125>
- ProColombia (2019). Guía práctica para clasificar la partida arancelaria de su producto. http://www.procolombia.co/sites/default/files/guia_practica_para_clasificar_la_partida_arancelaria_de_su_producto.pdf
- Quinga Murgueitio, E. (2022). *La recaudación de impuestos en el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo en tiempos de pandemia*. (Tesis de pregrado). Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/35498>
- República del Ecuador Consejo Nacional de Planificación. (2016). Plan Nacional para el Buen Vivir 2017-2021. Consejo Nacional de Planificación.
<https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp->

- content/uploads/downloads/2017/09/Plan-Nacional-para-el-Buen-Vivir-2017-2021.pdf
- Reyes, Altamirano, R. (2018). *Código Fiscal de la Federación: aplicación práctica de los principios básicos fiscales y de las obligaciones y derechos de los contribuyentes* (2ª ed.). Tax Editores Unidos. <https://corporativojuridico-aragon.com.mx/gallery/c%C3%B3digo%20fiscal%20de%20la%20federaci%C3%B3n-aplicaci%C3%B3n%20pr%C3%A1ctica%20de%20los%20principios%20b%C3%A1sicos%20fiscales%20y%20de%20las%20obligaciones%20y%20derechos%20de%20los%20contribuyentes%20by%20dr.%20rigoberto%20reyes%20altamirano.pdf>
- Rojas, F.S., Ramírez, D.A., y Chamorro, C.L. (2020). Análisis del ciclo de liquidez, ciclo de caja y el capital de trabajo neto operativo en los hospitales públicos nivel 2, departamento de Antioquia (Colombia). *Revista Espacios*, 41(08), 28. <http://www.revistaespacios.com/a20v41n08/a20v41n08p28.pdf>
- SENAE. (2017). Para Importar. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL_FINAL_1_DE_ENERO_R93.pdf
- SENAE. (2017). Para Importar. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- SENAE. (2021). Importaciones. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. <https://www.aduana.gob.ec/importaciones/>
- SUPERCIAS. (2017). Portal de Información. Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/portaInformacion/sector_societario.zul
- SUPERCIAS. (2017). Tabla de indicadores. Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. https://www.supercias.gob.ec/bd_supercias/descargas/ss/20111028102451.pdf
- Torres, J. G. (2016). Barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira Norte de Santander y su incidencia en la Integración Regional Suramericana. 21(42), 33-43.
- Vega, V., Paredes, R., Estévez, A., y Pinda, B. (2019). *Tributación básica para pymes* (1ª ed.). Editorial Jurídica del Ecuador. https://www.researchgate.net/profile/VladimirVega/publication/335527397_TRIBUTACION_BASICA_PARA_PYMES/link

s/5d6b52ee299bf1808d5cc8c0/TRIBUTACION-BASICA-PARA-PYMES.pdf

Vila, R. Torrado, M y Reguant, M. (2019) Análisis de regresión lineal múltiple con SPSS: un ejemplo práctico, REIRE, ISSN 2013-2255

Villamar Dávila, Y.A., Pastaz Barreto, M.L., y Castillo, F. (2017). Barreras arancelarias y no arancelarias a las importaciones de textiles en Ecuador y su impacto en los niveles de rentabilidad en la industria nacional. Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, 1-27.

<https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/importaciones-textiles-ecuador.html>

Weineck, J. (2001). Salud, ejercicio y deporte. Paidotribo

ANEXOS

1. Resumen de los estados financieros de las importadoras en el año 2019

Empresa	Activos Corrientes	Pasivos Corrientes	Patrimonio neto	Pasivo Total	Activo Total	
KARNATAKA S.A.	\$19.342.479,00	\$16.368.759,00	\$6.813.253,00	\$19.109.371,00	\$25.922.624,00	
INTERIMPEX CIA LTDA	\$ 1.254.477,38	\$ 897.666,54	\$ 203.411,79	\$ 1.052.269,17	\$ 1.255.680,96	
METROSUR S.A.	\$ 931.432,53	\$ 864.482,22	\$ 66.950,31	\$ 864.482,00	\$ 931.432,53	
TECNOCYCLO SA	\$ 2.267.379,00	\$ 1.992.075,00	\$ -628.576,44	\$ 2.928.289,00	\$ 2.299.712,20	
ECUACYCLO CIA. LTDA	\$ 7.896.339,26	\$ 1.175.327,89	\$3.501.249,88	\$ 5.197.938,00	\$ 8.699.187,40	
Empresa	Ventas	Costo de Ventas	Utilidad Neta	Utilidad Operativa	Inventario	Inventario Promedio
KARNATAKA S.A.	\$ 8.101.027,00	\$ 5.942.399,00	\$ 62.786,00	\$ 114.500,00	\$ 5.525.023,38	\$6.069.094,50
INTERIMPEX CIA LTDA	\$ 1.395.347,11	\$ 1.193.910,29	\$ 2.727,70	\$ 28.223,34	\$ 577.807,56	\$ 649.050,43
METROSUR S.A.	\$ 500.825,11	\$ 448.296,99	\$ 2.388,00	\$ -39.374,00	\$ 591.415,84	\$ 317.803,28
TECNOCYCLO SA	\$ 1.952.773,00	\$ 1.115.486,00	\$ 144.994,00	\$ 314.982,00	\$ 792.410,00	\$ 876.448,00
ECUACYCLO CIA. LTDA	\$ 8.865.421,15	\$ 7.244.555,96	\$ 564.913,74	\$ 1.014.609,85	\$ 2.937.916,12	\$3.876.646,06

2. Resumen de los estados financieros de las importadoras en el año 2020

Empresa	Activos Corrientes	Pasivos Corrientes	Patrimonio neto	Pasivo Total	Activo Total	
KARNATAKA S.A.	18109662	17575027	6199263	18624663	24823926	
INTERIMPEX CIA LTDA	1985679,55	1187528,54	233351,6	1777722,29	2011073,89	
METROSUR S.A.	3510153,24	3448784,91	72088,01	3448786	3520872,92	
TECNOCYCLO SA	2183828	1090623	-530183	2804939	2274757	
ECUACYCLO CIA. LTDA	19528704	11307138,9	5173779	15021115	20194894	
Empresa	Ventas	Costo de Ventas	Utilidad Neta	Utilidad Operativa	Inventario	Invetario Promedio
KARNATAKA S.A.	3663565	2842364	-794945	-731240	5193877	5359450
INTERIMPEX CIA LTDA	2502988,6	2081044,5	29239,08	75706,09	718237,58	648022,57
METROSUR S.A.	4184328,37	3812597,26	5137,7	9455	3095598,11	1843506,975
TECNOCYCLO SA	1539085,55	878130	82302	159493	592819,78	692614,89
ECUACYCLO CIA. LTDA	12931627,3	8684994,93	1671879	2786870,59	9766264,89	6352090,505