



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

“Impacto económico y financiero del establecimiento de  
cuotas de importación de vehículos durante el periodo 2012 –  
2016. Estudio de caso Eurovehículos S.A.”

Previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y

Economía Empresarial

ELABORADO POR:

Nancy Viviana Solís Rodríguez

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

Econ. Juan Gabriel López, Mgs.

Guayaquil, 25 de julio del 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

## SISTEMA DE POSGRADO

### CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por la Ingeniera Nancy Viviana Solís Rodríguez, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial

Guayaquil, 25 de julio del 2018

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

\_\_\_\_\_  
Econ. Juan Gabriel López, Mgs.

REVISORES:

\_\_\_\_\_  
Econ. Jack A. Chávez G., Mgs.

\_\_\_\_\_  
Ing. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs.

DIRECTOR DEL PROGRAMA

\_\_\_\_\_  
Econ. María Teresa Alcívar Avilés, Ph.d



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

## SISTEMA DE POSGRADO DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, Nancy Viviana Solís Rodríguez

### DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “Impacto económico y financiero del establecimiento de cuotas de importación de vehículos durante el periodo 2012 – 2016. Estudio de caso Eurovehículos S.A” previa a la obtención del Grado Académico de Magíster, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del trabajo de titulación del Grado Académico en mención.

Guayaquil, 25 de julio del 2018

EL AUTOR

---

Nancy Viviana Solís Rodríguez



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

## SISTEMA DE POSGRADO

### AUTORIZACIÓN

YO, Nancy Viviana Solís Rodríguez

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulada: “Impacto económico y financiero del establecimiento de cuotas de importación de vehículos durante el periodo 2012 – 2016. Estudio de caso Eurovehículos S. A.”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 25 de julio del 2018

EL AUTOR

---

Nancy Viviana Solís Rodríguez

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios y a la virgen María por guiarme, cuidarme, protegerme y por su amor infinito poniendo a las personas apropiadas en mi largo caminar, quienes han formado parte para cumplir mis sueños en la vida. A mis padres Gerardo e Isabel que son mis modelos a seguir y que gracias a su ejemplo de trabajo y amor me han dado las fuerzas necesarias para salir adelante. A mi amado esposo Geovanny Salazar, a mis hijos Sebastián y Sofía quienes son mi inspiración y los motores principales en mi vida que gracias a su apoyo incondicional, paciencia y sacrificio han permitido que alcance y cumpla esta meta profesional. A mis tíos, hermanos, primos quienes poseen tanta sabiduría y siempre buscan transmitir sus conocimientos y enseñanzas para ponerlo en práctica en mi diario vivir. A todos aquellos que de una u otra manera formaron parte para la culminación de esta maestría. Y a mis maestros por mi formación universitaria; especialmente al economista Juan Gabriel López por el apoyo, experiencia y tiempo brindado para desarrollar este trabajo de titulación.

## **DEDICATORIA**

Dedico este proyecto a Dios, a la Virgen por ser los guías en el sendero de cada acto que realizo en mi vida; a mi esposo Geovanny Salazar y a mis hijos Sebastián y Sofía por ser las razones de mí existir y por su perenne apoyo incondicional en mi trayecto profesional y estudiantil.

## INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	1
Capítulo I .....	4
Planteamiento del problema.....	4
Antecedentes .....	4
Justificación.....	7
Planteamiento del problema .....	8
Formulación del problema.....	10
Metodología tipo de investigación .....	10
Objetivo general .....	12
Objetivos específicos .....	12
Capítulo II .....	13
Marco Teórico.....	13
Antecedentes .....	13
Teorías del comercio internacional .....	15
Ventaja comparativa – especialización.....	16
Heckscher Ohlin – productividad .....	19
Barreras arancelarias.....	19
Marco legal.....	20
Capítulo III .....	27
Política arancelaria .....	27
Análisis del sector .....	27
Ratios financieros del sector automotriz.....	32
Ratio de liquidez .....	34
Ratio de solvencia .....	34
Ratio de gestión.....	36
Ratio de rentabilidad neta .....	38
Situación del sector automotriz ecuatoriano.....	38
Producto Interno Bruto .....	47
Balanza de pagos.....	51
Análisis de la balanza comercial del Ecuador .....	52
Especificación del análisis cuantitativo .....	53
Análisis de la investigación .....	54
Entrevista.....	55
Resultados de la entrevista.....	68
Eurovehículos S.A.....	73
Combustibles más amigables con el medio ambiente .....	76
Conclusiones y Recomendaciones.....	79
Conclusiones.....	79

Recomendaciones .....	80
BIBLIOGRAFIA .....	82
APÉNDICE .....	87

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Vehículos de diferentes gamas y montos de tributos en dólares.....	2
Tabla 2: Empresas y marcas en el sector automotriz del grupo Eljuri en Ecuador ....	6
Tabla 3: Confrontación de precios de vehículos nuevos de Estados Unidos, Colombia, Chile, Perú versus Ecuador .....	7
Tabla 4: Ventaja comparativa de los productos en cada país .....	17
Tabla 5: Porcentajes del ICE a pagar en el rubro de vehículos vigente en la ley Reformatoria para la Equidad Tributaria.....	21
Tabla 6: Cuota anual en miles de dólares por concesionaria .....	22
Tabla 7: Cuota anual en miles de unidades por concesionaria .....	23
Tabla 8: Entidades registradas en el sector automotriz en el año 2016.....	30
Tabla 9: Cronograma de desmontaje arancelario .....	30
Tabla 10: Ratios financieros del sector automotriz (vehículos) – año 2016.....	33
Tabla 11: Resumen de ventas de la industria automotriz desde el año 2000 hasta el 2016.....	40
Tabla 12: Composición de las ventas en Ecuador en miles de dólares.....	41
Tabla 13: Venta de vehículos según la marca .....	44
Tabla 14 Recaudación de impuesto a los vehículos motorizados en miles de dólares desde el año 2012 hasta el 2016.....	46
Tabla 15: Triangulación de datos.....	70
Tabla 16 Ventas, utilidad, impuestos y posición en ventas de Eurovehículos S.A...	74
Tabla 17: Indicadores financieros de Eurovehículos S.A.....	74



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Confrontación de precios de vehículos nuevos de Estados Unidos, Colombia, Chile, Perú versus Ecuador.....	7
Figura 2: Ventas anuales de vehículos.....	39
Figura 3: Producción nacional de vehículos en el Ecuador .....	42
Figura 4: Importación anual de vehículos... ..	42
Figura 5: Exportación anual de vehículos... ..	43
Figura 6: Recaudación de impuesto a los vehículos motorizados en miles de dólares desde el año 2012 hasta el 2016 .....	46
Figura 7: Crecimiento del PIB .....	47
Figura 8: Evolución del PIB .....	48
Figura 9: Balanza de pagos .....	51
Figura 10: Balanza comercial .....	52
Figura 11: Gasto público versus importaciones expresado en millones de dólares... ..	60
Figura 12: Las 5 fuerzas de Porter .....	65

## INTRODUCCIÓN

El Servicio de Nacional de Aduana (2012, p.6) a través de la resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el registro oficial suplemento N 730 del 22 de junio del 2012, aprobó la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como para el valor de la importación de vehículos; la normativa tuvo salvedades que fueron registradas en el artículo seis de la resolución y omitió las importaciones de autos para el Estado, funcionarios, diplomáticos, entidades, personas discapacitadas que se hallen supeditadas a la ley de inmunidades, privilegios y franquicias diplomáticas, así también, eximió a los vehículos que forman parte del plan renova que son declarados bajo régimen aduanero de perfeccionamiento y son destinados a la exportación, puntualizó en el artículo cuatro de su contenido que las cuotas establecidas no son transferibles a favor de terceros.

El diario El Comercio (2017) anunció que la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) hizo referencia a que en una concesionaria el vehículo está sometido a la cancelación de impuestos y aranceles desde que ingresa al país hasta su compraventa, entre los primeros impuestos que paga el importador registra el arancel conocido como *ad valorem* que varía de acuerdo al tipo de auto, los porcentajes fluctúan entre el 35 y 40 % sobre el precio del Costo, Seguro y Flete (CIF), posteriormente registró el 0.5% sobre el precio CIF del Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA), además sufrió el Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) cuyo trámite y pago fue obligatorio realizar el mismo día de la nacionalización, también aplicó el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) que osciló entre el 5 y 35% conforme el precio del automotor, y finalmente el Impuesto al Valor Agregado (IVA), si bien es cierto el ICE se debió liquidar en el momento de la importación también fue forzoso gravar en la última fase de comercialización, es decir que tanto el ICE como el IVA se convirtieron en impuestos sobre los mismos impuestos, teorizando que toda esta carga tributaria incidió en los precios de venta de los vehículos.

Tabla 1

*Vehículos de diferentes gamas y montos de tributos en dólares*

Gamas de Vehículos	Baja	Media	Alta
Precio de Venta	19,990	37,000	75,990
Advalorem	3,932	6,552	9,007
ICE	835	4,233	17,282
ISD	491	935	1,287
FODINFA	49	94	128
IVA	2,445	4,544	9,332
Total Impuestos	7,752	16,358	37,036
% de impuestos sobre el precio del bien	39%	44%	49%

**Nota.** Fuente: El Comercio. (2017). Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/tributos-vehiculos-precio-economia-ventas.html>

En la Tabla 1 se confirió un ejemplo de un auto de gama baja que se vendió en USD19,990 de los cuales USD7,752 correspondió a tributos, un SUV de gama media que costó aproximadamente USD37,000 cerca de USD16,358 constituyó a aranceles, mientras que un auto de gama alta evaluado en USD75,990 alrededor de USD37,036 formó parte de impuestos; es decir, que del total de la venta de los vehículos alrededor del 39% fue directamente para el estado.

En el libro de economía internacional Carbaugh (2009, p.25) afirmó que los países no pueden desarrollarse en aislamiento económico, político, social; y que sus empresas, ingresos, empleos, estándares de vida, entre otros, se vinculan con las economías de sus socios comerciales, de hecho, la decisiones de los gobiernos tanto en las políticas económicas nacionales no se deben aplicar ni formular sin antes realizar evaluaciones de sus impactos con las economías de otros países, de la misma manera las decisiones concernientes a las políticas de comercio exterior deben analizarse en virtud a la afectación al consumidor puesto que las importaciones de bienes o servicios que en el extranjero resulten a un precio más barato, obedecen a que esos países disponen de recursos que abaratan el bien o servicio mientras que el costo para producir el mismo producto en el país le resultará más alto puesto que posiblemente necesite más recursos, lo que impactará en el precio del bien o servicio.

El diario Andes (2015) replicó que Rafael Correa ex presidente del Ecuador insistió que las medidas de restringir las importaciones son esenciales en un escenario pernicioso ocasionado por la caída del precio del barril del petróleo principal producto exportador del mercado ecuatoriano que ha conllevado a abaratar las importaciones y encarecer las exportaciones reduciendo el ingreso de divisas, ante ese contexto, las medidas arancelarias permitirán incrementar las ventas, crear fuentes de trabajo e incitar a la industria nacional, puesto que el consumidor se verá obligado de alguna manera a consumir los productos nacionales, presumiendo que los productos importados suban sus precios, solo de esta forma, se cambiará la estructura de consumo que privilegiaba a lo importado y fortalecerá la dolarización sistema monetario que rige al país desde el año 2000, agregó que solo de esa forma el estado se constituiría en uno de los principales beneficiarios experimentando el incremento en sus ingresos por la elevación de aranceles.

# Capítulo I

## Planteamiento del problema

### Antecedentes

En el libro la riqueza de las naciones (Smith, citado por Landes, 1999, p.227) expresó que en el mundo existen diversos escenarios económicos que conlleva a los países a tomar fuertes medidas para prevenir o salir ante una posible crisis y que las medidas no siempre obtienen el efecto deseado; hizo referencia a ciertas causas que ha provocado para que los países opten por implementar las barreras arancelarias como consecuencia de: la volatilidad del entorno macroeconómico originado por factores externos no controlables, el endeudamiento excesivo, gastos elevados, entre otros.

Si alguna lección puede sacarse de la historia del desarrollo económico es que la cultura es el factor determinante del porque hay naciones ricas y naciones pobres; Europa Occidental triunfó gracias al espíritu de empresa; y relató como la cultura, los valores, actitud y voluntad pueden guiar la conducta de una población facultándoles vivir mejor; acentuando que el conocimiento debe transmitirse de generación en generación, fue de esa manera que los europeos e ingleses lograron realizar la primera revolución industrial consiguiendo que su tecnología e instituciones partieran hacia otros territorios, concluyendo que la clave radica en el compromiso con respecto al trabajo, más que la prosperidad.

Según Piketty (2014, p.472) la fiscalidad no es una cuestión técnica, es sobre todo un problema político y filosófico que radica en el corazón de cada movimiento tal vez la más importante de todas las disputas políticas, el autor precisó que sin impuestos, la sociedad no tiene un destino común y la acción colectiva es imposible; es así, que los impuestos recaudados logran financiar una parte significativa a diferentes áreas como: comunicación, transporte, salud, educación, vivienda, cultura, ganadería, agricultura, pesca, deporte, social, seguridad y demás; permitiendo que estos servicios los reciba la población de forma gratuita.

La mayoría de los países que alguna vez adquirieron una economía de manera centralizada han optado por abandonar el sistema e incluirse en una economía de mercado en donde las empresas son las responsables de decidir a quién contratar y qué fabricar y las familias, por su parte, deciden dónde trabajar y qué desean comprar con sus ingresos; en ese sentido, el comercio posiblemente podría mejorar el bienestar de los ciudadanos puesto que los precios y el interés personal orientarían sus decisiones, y probablemente el país se especializaría mejor en determinada actividad, y de esa forma, podría comprar y disfrutar de una mayor cantidad y variedad de bienes y servicios a un menor precio, tanto que las familias como las empresas se beneficiarían entre sí, considerando que en la economía mundial son tantos los socios como los competidores (Mankiw, 2012, p. 18).

En el catastro del Servicio de Rentas Internas en el año 2017 el grupo Eljuri ocupó la tercera posición en importaciones en el país, presentado la familia un significativo aumento económico en la década de los años setenta, el grupo reveló que la base para su ampliación fue almacenes Juan Eljuri así como también la diversificación de los negocios, el conglomerado fue considerado un gran actor en el sector automotriz, siendo importador y concesionario, además mantiene negocios en Venezuela, Colombia, Perú y México, a esto se sumó entre sus propiedades a Aymesca que se dedica al ensamblaje de camiones Hyundai y vehículos Kia (El Comercio, 2016).

Tabla 2

***Empresas y marcas en el sector automotriz del Grupo Eljuri en Ecuador***

Nombre de empresas	Marca
Aekia S.A.	Kía
Negocios Automotrices Nechyundai S.A.	Hyundai
Aymesa S.A.	Kía – Hyundai
Metrocar S.A.	Chevrolet
Quito Motors S.A. Comercial e Industrial	Ford
Asiauto S.A.	Kía
Kmotor S.A. Kmot	Kía
Fisum S.A.	Volkswagen
Asiacar Sociedad Anónima	Hyundai
Intrans Ecuador S.A.	Volkswagen – Audi
Neoauto	Hyundai
Quito Mercantil Automotriz Merquiauto S.A.	Ford
Recordmotor S.A.	Honda – Volkswagen
Ecsyauto S.A.	Hyundai
Motricentro Cía. Ltda.	Kía
Eurovehículos S.A.	Skoda
Indianegocios S.A.	Mahindra

**Nota.** Fuente: El Comercio (2016). Recuperado de:  
<http://www.elcomercio.com/actualidad/volkswagen-vehiculos-ensamblaje-juaneljuri-ecuador.html>

En la Tabla 2 se detallan las empresas y marcas que son de propiedad del Grupo Eljuri en el Ecuador, que representa casi el 80% del sector automotriz.

Para el trabajo de titulación a la empresa que se estudiará será EUROVEHÍCULOS S.A., esta empresa se dedica a la venta de vehículos automotores, cuenta con una matriz la misma que está ubicada en la ciudad de Guayaquil en el km 2.5 de la Av. Carlos Julio Arosemena s/n, y mantiene establecimientos adicionales como Vehículo Skoda Guayaquil, Talleres Skoda Guayaquil, Repuestos Skoda Guayaquil, Vehículos Skoda Quito, Talleres Skoda Quito, Repuestos Skoda Quito, Repuestos Skoda, Boutique Skoda, Boutique Skoda Quito (SRI, 2018).

## Justificación

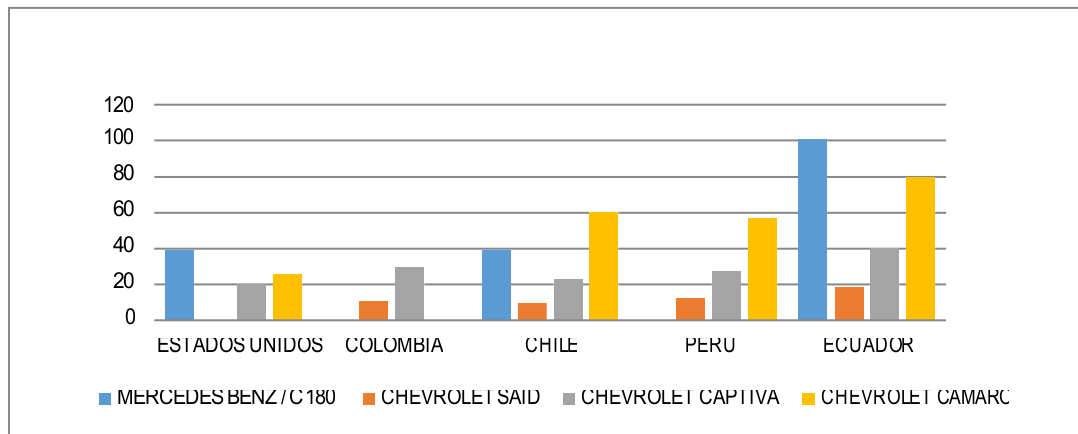
Tabla 3

### *Confrontación de precios de vehículos nuevos de Estados Unidos, Colombia, Chile, Perú versus Ecuador*

PAÍS	MERCEDES BENZ / C 180	CHEVROLET SAID	CHEVROLET CAPTIVA	CHEVROLET CAMARO
ESTADOS UNIDOS	39,000		20,200	25,700
COLOMBIA		10,700	29,774	
CHILE	39,000	9,800	23,000	60,250
PERÚ		12,500	27,000	57,000
ECUADOR	101,000	18,100	39,990	80,000

**Nota.** Fuente: Universidad San Francisco de Quito. (2016). Recuperado de: <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/5809/1/124827.pdf>

En la Tabla 3 se muestra que en los últimos años más o menos en un 110%, consecuentemente las medidas arancelarias afectaron de manera directa al precio final del vehículo, siendo el precio más elevado de vehículos nuevos comparado con los precios de los países de la región como son Colombia, Perú, Chile y Estados Unidos.



*Figura 1.* Confrontación de precios de vehículos nuevos de Estados Unidos, Colombia, Chile, Perú versus Ecuador.

Fuente: Universidad San Francisco de Quito. (2016). Recuperado de <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/5809/1/124827.pdf>.

La industria automotriz tiene gran importancia en la economía del país debido a las fuentes de empleo y a los relevantes ingresos, registrando en el censo nacional económico consumado en el 2010 29,058 establecimientos y alrededor de 100,000 plazas de trabajo distribuidas el 85% en actividades de comercio, 12% en



manufactura y el 3% en servicios, no obstante, el precio promedio de automóvil nuevo en el año 2011 más vendido en Ecuador pasó de los USD16,900 a USD20,250 se evidenció un crecimiento aproximado del 20%, provocando en las ventas de autos una disminución de 127,641 que fueron vendidos en el año 2011 año que antecede a la ejecución de las medidas arancelarias versus 77,899 de ventas registradas en el año 2015, la reducción fue más o menos del 39% (Dahik, 2016).

La presente investigación tiene como propósito el análisis del impacto de la restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos en Eurovehículos S.A., basada en la normativa legal resolución N 66 aprobada el 15 de junio de 2012 por el Comité de Comercio Exterior dentro del estudio del sector automotriz se examinarán las políticas comerciales y arancelarias que fueron implementadas, su relación con la demanda y la oferta segmentada del mercado de automóviles nuevos en Eurovehículos S.A. y los posibles efectos provocados en la importación y exportación y consiguientemente en la balanza comercial.

### **Planteamiento del problema**

El Comercio (2015) publicó que la página web de la AEADE propagó cifras que hicieron referencia al aumento de precios en los vehículos registrando una caída notoria en la demanda de los compradores, es decir, que entre enero y agosto del 2015 se vendió 59,346 vehículos nuevos, lo que representó 21.6% menos que el mismo periodo del año 2014, provocando que en ocho meses se vendiera 16,346 vehículos menos, la reducción en las ventas fue causado por la implementación de los cupos tanto para la importación de unidades como para el ingreso de partes y piezas para el ensamblaje, sumándose la incorporación de nuevas medidas como los dispositivos de seguridad, la perspectiva negativa de la economía, la restricción del crédito que incitó a una mayor contracción del mercado, entre otros.

El Comercio (2015) detalló que en el 2014 la caída de las ventas de los vehículos livianos como automóviles, camionetas, jeeps y furgonetas fue del 23.2% y

en lo referente a las unidades vehiculares pesadas fue del 51.7% menos en relación al mismo mes del 2018 provocado por la sobretasa arancelaria, en tanto que para los segmentos de camionetas y automóviles, las ventas en el mismo periodo registraron los niveles más bajos de los últimos ocho años; adicionalmente la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEAE) expuso que los valores superaron incluso el nivel del 2009 que por efecto de la crisis mundial el mercado nacional experimentó también medidas restrictivas y reducción en las ventas.

El gerente de la AEAE Manuel Murinho testificó que el descenso entre el 25% y 30% en las ventas del 2014 son a consecuencia de la reducción de la demanda de los clientes, quienes aparentemente estaban prorrogando sus compras debido a la contracción de la economía nacional; agregó que los bancos son más cuidadosos con la entrega de créditos para vehículos y que las entidades financieras han incrementado garantías para aprobar el préstamo, con lo cual exigen al cliente mayor cuota inicial y menores plazos; complementó que el ensamblaje de la misma forma se redujo al 7% entre enero y mayo del 2014 (El Comercio, 2015).

José Barahona presidente de MARESA aseguró que es una realidad la reducción de la demanda, anteriormente se disfrutaba de un mercado restringido y la demanda era mucho mayor que la oferta, pero hoy en día a pesar que los cupos bajaron el sector no está en la capacidad de vender el cupo asignado. De igual manera, Diego Luna presidente de la AEAE murmuró que el mercado automotor perdió dinamismo y que el escenario se ha presentado incierto y complejo, debido a que la industria automotriz ha vivido un estancamiento de ventas desde el 2012 por la aplicación de la normativa arancelaria, además, aseveró que las ventas de vehículos importados y ensamblados se desplomaron y que no llegaron a las ventas ejecutadas en el 2011, cuando crecía a un 11% anual en promedio, y que a más de las medidas se sumaron los nuevos parámetros de seguridad, factor que influyó en la contracción de la demanda de los compradores por la perspectiva que se presumía que se perdería el empleo en las próximas semanas, meses o años, viviendo tanto el país como el sector total incertidumbre (El Comercio, 2015; El Comercio, 2016).

## **Formulación del problema**

¿Cuál es el impacto económico y financiero que provocó el establecimiento de cuotas de importación de vehículos en Eurovehículos S.A.?

¿Cómo afectó la aplicación de las cuotas de importación en el volumen de ventas de la empresa Eurovehículos S.A.?

## **Metodología tipo de investigación**

La metodología de investigación que se utiliza es el estudio de caso y la investigación documental; el estudio de caso (López y Jácome, 2016) propone el método para el análisis de problemas en el ámbito empresarial pues permite encontrar soluciones personalizadas, tomando en cuenta las restricciones institucionales de cada organización. Del mismo modo (García citado por López y Basantes, 2016, p.20) expresó que la naturaleza exploratoria del estudio de caso presenta a este método cualitativo como un medio muy útil al momento de analizar fenómenos en el entorno comercial dado que facilita la obtención y tratamiento de información necesaria para la resolución de problemas y toma de decisiones de la dirección comercial.

Este tema de titulación se basará en un análisis de tipo cualitativo, puesto que se evaluará las medidas arancelarias adoptadas por el gobierno de Rafael Correa, especificando su incidencia en el sector automotriz en la empresa Eurovehículos S.A., se tomarán algunos conceptos y variables referentes a las actividades de ensamblaje y a la comercialización de vehículos a través de distintos índices que permitan medir los niveles de concentración y el poder de mercado de cada uno de los operadores para describir el impacto económico y financiero por el establecimiento de cuotas de importación de vehículos.

El estudio de caso permite conocer en forma amplia y detallada uno o muy pocos objetos de investigación, de hecho, estudia cualquier unidad de un sistema para estar en condiciones de conocer algunos problemas generales del mismo, (Monge

citado por López y Basantes, 2015) suscribió que este tipo de investigación arroja información sobre importantes variables, interacciones, y procesos teniendo en cuenta características del comportamiento de esa unidad en su ciclo de vida total o un segmento de él, consume que es un examen ordenado de diversos aspectos de un mismo fenómeno o entidad social como una persona, un proceso, un programa, un evento, una institución o un grupo social, siendo su propósito entender la peculiaridad del caso, en el intento de conocer cómo actúan todas las partes que los componen y las relaciones entre ellas para en un marco global donde lo que interesa es comprender el significado de una experiencia.

El escritor Galán (2011) determinó que la investigación documental tiene como objetivo elaborar un marco teórico conceptual que contribuya con información a determinadas preguntas y facilite resultados a la investigación, esta técnica se basa en la revisión de libros, enciclopedias, diccionarios, artículos, revistas, tesis, informes técnicos, manuscritos, mapas, obras literarias, periódicos, programas investigativos, bosquejos de estudio, sumarios, fascículos, índice, panfletos, sumarios, etc., que han sido realizados por una organización una persona o grupo que pretende obtener información algo más fidedigna.

La investigación documental examina vía la observación y consulta de diferentes instrumentos escritos, conseguir información, registros, censos, datos, sobre el trabajo, tema, titulación que se requiere estudiar, con la intención de disponer de instrumentos, material teórico y científico que se anhela realizar; cesa que la exploración básicamente radica en una práctica que se dirige hacia la elección y compilación del material bibliográfico y de información a través de la opinión, crítica, juicio y lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos (Baena citado por El Pesante, 2016).

## **Objetivo general**

Analizar el impacto económico del establecimiento de aranceles y cuotas en las importaciones de vehículos en la empresa Eurovehículos S.A.

## **Objetivos específicos**

- Conocer los aranceles aplicados a la importación de vehículos en la empresa Eurovehículos S.A.
- Identificar los flujos económicos por precio CIF (Cost Insurance and Freight) y el volumen de exportación de vehículos en la empresa Eurovehículos S.A.
- Describir el efecto del establecimiento de aranceles y cuotas en la importación de vehículos en los diferentes sectores económicos de Eurovehículos S.A. durante el periodo 2012 – 2016.

## Capítulo II

### Marco Teórico

#### Antecedentes

Según Mera y Macías (2014) en la región cinco integrada por las provincias de Los Ríos, Santa Elena, Bolívar, Galápagos y Guayas (a excepción de los cantones de Guayaquil, Duran y Samborondon) el modelo de sustitución de importaciones que implementó el gobierno de Rafael Correa ayudó a fomentar el desarrollo de la producción nacional, ya que provocó descenso en las importaciones, aumentó la recaudación de los impuestos como el IVA e ICE, reflexionando que el IVA que se dejó de percibir por importaciones fue compensado con la recaudación del IVA concebido por las ventas y exportaciones, dichos rubros estimularon los ingresos de divisas, Mera y Macías recalcaron que la medida fue estratégica puesto que protegió a la producción nacional e incentivó a las pymes, completaron que la recaudación de tributos influyó significativamente en la sostenibilidad económica, finalizaron determinando que a este proceso también se conoce como industrialización por sustitución.

Aguilar y Mancera (2015) diagnosticaron que las regulaciones ejecutadas por el gobierno en el 2012, contribuyó al incremento de las ventas de vehículos usados activando la producción nacional, a tal punto que las ensambladoras de MARESA y General Motors optaron por implementar el servicio de latonería, arreglo de carrocería y pintura tanto interna como externa, permitiéndoles ofrecer al cliente durabilidad, eficacia y calidad, enfatizaron que la producción de automóviles alcanzó 8% más desde enero hasta octubre del 2012 en comparación con el mismo lapso de tiempo del año anterior; es decir, que subió aproximadamente 69,458 unidades, en lo relacionado a la distribución fue 29,824, automóviles 15,572 camionetas todo terreno 1,990 furgonetas y 1,404 camiones; al mismo tiempo, promovieron la exportación alrededor del 19% más escalando en 18,899 vehículos, las unidades escrutadas de mayor exportación fueron 6,590 camionetas, seguido por 6,379 automóviles, continuando 4,570 unidades a todo terreno y ultimando 1,360 furgonetas.

El ensamblaje de automóviles en el Ecuador se elevó a causa de las medidas restrictivas a la importación de vehículos implementadas por el gobierno nacional que entró en vigor en el 2012, dando oportunidad a la industria ensambladora local permitiéndole conseguir, abastecer y satisfacer las demandas del mercado nacional, puesto que los carros importados fueron más costosos por los aranceles que le atribuyen en comparación con los ensamblados en el país, volviéndose el carro local más accesible para el consumidor, y favoreciendo a la reducción de importaciones y al equilibrio de la balanza comercial y a la economía del país (Aguilar y Mancera, 2015).

Para Riera (2016) el impacto cualitativo de las disposiciones arancelarias medido a través de entrevistas fue calificado de malo a regular, bajo el contexto de que varias empresas desaparecieron y otras tuvieron que reducir hasta el 50% de sus empleados, dedujeron que las salvaguardias no cumplieron con la propuesta de rescatar e impulsar la producción nacional; mermando que el sector automotriz mejorará su situación y logrará crecer siempre y cuando el sector se tecnifique, innove e invierta en tecnología, Riera ultimó que durante el proceso de implementación de la normativa se detectó diferencias en la distribución de productos importados puesto que las empresas automotoras mayoristas disponían de cupos más altos en las cuotas de importación de vehículos, permitiéndoles a estas entidades distribuir a las pequeñas, medianas empresas y comerciantes, dando como resultado inequidad en la cadena productiva en relación a la venta, importación y exportación, razona que la resolución hubo que aplicarse con el mismo orden a todos los actores del mercado.

Tanto Aquíño como Huayamave (2015) acentuaron que el cliente al momento de comprar tiende a elegir los vehículos importados por su calidad, y que la comercialización de autos nuevos, usados y partes importadas sufrieron recesión por los impuestos, creen que fue la razón desmotivadora principal que incidió directamente en el precio final del producto afectando la venta de los vehículos nuevos, causando un estancamiento, que fue evidenciado con la contracción de las

ventas del 6.2% en el 2013, es decir que se vendió 7,506 unidades menos que el 2012, el sector preveía expectativas para los años posteriores, sin embargo los anhelos se derrumbaron debido a que el gobierno decretó prórroga para la vigencia de los cupos de importaciones de vehículos hasta el 31 de diciembre de 2015, según la resolución N 049 - 2014 creando aún mayor incierto en el panorama de este sector.

### **Teorías del comercio internacional**

Para Pecina (2006) la primera teoría del comercio internacional surgió en Inglaterra a mediados del siglo XVI y fue conocida como mercantilismo, la teoría estimaba que el oro y la plata eran los pilares fundamentales de la riqueza nacional y eran esenciales para un comercio vigoroso, se presumía que era conveniente para un país mantener un excedente de comercio, a través de un mayor nivel de exportación, puesto que al hacerlo, el país acumularía oro, plata e incrementaría su riqueza y prestigio nacional, esta doctrina defendía la intervención gubernamental para lograr un excedente en la balanza comercial, el error del mercantilismo consistió en creer que el comercio es un juego de suma cero.

Pecina (2006) expone que en la actualidad los gobiernos saben que pocos países en el mundo pueden tener mayor exportaciones que importaciones, ya que no tienen los recursos para ser autosuficiente y exportar el excedente de su producción después de haber satisfecho el consumo nacional, pero el estudio de la balanza de pagos sigue siendo un referente importante para analizar el comportamiento de una economía, considerando que no siempre se puede obtener superávit, pese a que un déficit puede ser no tan malo, sobre todo cuando no representa un porcentaje importante en el Producto Interno Bruto y cuando puede ser compensado por un ingreso de capitales, por otro lado los recursos estáticos como el oro y la plata han dejado de ser los fundamentos de la riqueza de los países, y se han sumado recursos dinámicos como la tecnología, servicios que hoy por hoy son los que realmente generan riqueza e influencia a los países; es así que la economía desde hace cientos



de años ha manifestado que la riqueza de las empresas radica en la integración de los países más no en la exclusión.

Samuelson y Northdaus (2001, p.659) advirtieron que la vía más segura para alcanzar bienestar y mejorar el nivel de vida, está en abrir las economías al sistema comercial mundial; fomentando la especialización que a largo plazo aumenta la productividad y permite el intercambio en los distintos países por los costos decrecientes en la producción y por las diferencias de los gustos y preferencias, la apertura de mercados amplía los horizontes comerciales de los países que participan de las economías abiertas, el comercio y el dinero fluyen libremente, ya que la población puede elegir el producto, por ejemplo, un país puede exportar petróleo mientras que otro banano, los canadienses pueden beber vino, los alemanes pueden producir automotores, los norteamericanos pueden comer plátano y la mayor parte de los países pueden ver películas de Hollywood, etc.

### **Ventaja comparativa – especialización**

Rothbard (2012) ostentó que numerosos críticos han interpretado que el sistema Ricardiano ha realizado una contribución histórica al pensamiento económico y a la defensa de la libertad de comercio, al destacar la importancia e incitar a los países a especializarse en lo que son más eficientes y consecutivamente intercambiar esos productos, puesto que en esos casos ambos países se beneficiarían, enalteció el imprescindible hecho que un impuesto proteccionista de un territorio puede provocar daños irreparables a los sectores competentes, a los clientes de dicho país y de la misma manera a los países del resto del mundo.

Ecuador tiene una clara ventaja comparativa en la producción del banano frente a Alemania concedida por la posición geográfica, las propiedades de la tierra, el extraordinario clima, la baja incidencia de enfermedades, peste y plagas durante el ciclo de producción, entre otras condiciones que han aportado a los productores pequeños, medianos y grandes abastezcan durante todo el año el mercado mundial,

adjudicando y reconociendo al banano ecuatoriano a nivel internacional no solo por la calidad de la fruta, sino por ser socialmente, ambientalmente y económicamente sustentable (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones citado por Fuenmayor, 2016).

Alemania tiene ventaja comparativa ante Ecuador en la fabricación de autos, produciendo las marcas Mercedes Benz, Volkswagen, Posche, entre otras, este diario asimila que Alemania dispone de amplia inversión a lo largo de toda la cadena de valor automotriz, la misma que se centra en producir vehículos con sistemas de propulsión alternativos, movilidad eléctrica, mayor seguridad, conducción automatizada y/o desarrollo de asistencia, eficiencia del motor de combustión convencional, reducción de las emisiones de CO2, optimización de los procesos de producción, calidad, entre otros; de la misma forma el país mantiene inversión en investigación, desarrollo, tecnología, innovación, etc., y recalca que estos factores le han permitido mantener y mejorar la posición competitiva a nivel de Ecuador, Europa y el mundo, a esto se ha sumado la gran influencia histórica que ha tenido la industria alemana en el mercado del automóvil (Verband Der Automobilindustrie, 2016).

Tabla 4

***Ventaja comparativa de los productos en cada país***

Producto	Alemania	Ecuador
Vehículos	Ventaja comparativa	
Banano		Ventaja comparativa

**Nota.** Fuente: Rothbard. (2012). Recuperado de: <http://www.miseshispano.org/2012/04/la-ley-ricardiana-de-la-ventaja-comparativa/>

En la Tabla 4 se presume que Alemania deberá especializarse en la producción de vehículos pensando que utiliza menos recursos que Ecuador y reflexionando que Ecuador tiene gran ventaja comparativa sobre Alemania al producir el banano ya que los costos son más bajos, de tal forma que Alemania, Ecuador u otro país del mundo deberá elaborar productos en los que emplee menos recurso, sea superior y sobre todo mantenga relevante ventaja competitiva

España no produce autos porque los costos de mano de obra son más altos comparados con otros países como República Checa, Eslovaquia, factor relevante a la hora de ganar competitividad, es tanto así que España para fabricar un vehículo de gama media empleó el costo de mano de obra 26 euros por hora, el doble de lo que le costó a la República Checa y Eslovaquia, esta es una de las principales razones por las cuales las empresas externalizan sus procesos de producción optando por ensamblar automóviles en países en donde no solo los costos laborales les resulte más barato, sino también donde les es factible adquirir partes y piezas, tecnología, conectividad, seguridad, calidad, infraestructura, personal cualificado, impuestos, volumen, etc., de tal forma que los vehículos no se ensamblan en un solo país sino en diferentes como por ejemplo los Peugeot, Renault en Francia; Fiat en Italia; Mercedes Benz, Volkswagen en Alemania; Mazda, Honda, Toyota, Nissan en Japón; adicionando que el auto de origen norteamericano modelo Chevrolet es ensamblado en Ecuador, todo con la finalidad de conseguir ventaja competitiva y mayor beneficio económico, por cuanto se concluye que el país de origen del vehículo no determina el ensamblaje (El Español, 2016).

Otro ejemplo que el diario Todo Noticias (2017) hizo referencia fue a las principales importaciones que realizó Argentina en vehículos, partes y piezas, en virtud a que los insumos para fabricar un auto está por arriba de otras naciones, sobresaltando que duplica a Brasil y triplica a México y si la comparación se hacían con China o India, la Argentina perdía casi 10 a 1, colmó, que no afecta solamente los insumos sino también los impuestos, a esto se agrega la escala de producción que es otro factor importante, que según la Asociación de Fábricas y Automotores (ADEFSA) se logra niveles óptimos de competitividad si se producen mínimo 50,000 unidades de un solo modelo, y que por debajo de ese volumen todo es más caro e ineficiente; por lo expuesto finalizó que a Argentina le ha resulta y le resulta más barato importar autos y dedicarse a producir y exportar harina de soja, maíz.

## **Heckscher Ohlin – productividad**

Llano (2011) marcó que de acuerdo con la teoría de la dotación de factores de Heckscher y Ohlin el comercio internacional proporciona un sustituto para el movimiento de recursos de un país a otro, teniendo en cuenta que la dotación de factores entre los países no son iguales, un posible efecto en el mercado serían los precios de los factores, los movimientos de capital y de trabajo; es así que los países que tienen capital abundante se especializan en productos intensivos en capital y los exportan a países donde el capital es escaso, en ese sentido, el capital toma la forma de productos y se redistribuye a través del comercio exterior, por ejemplo, cuando los trabajadores polacos emigraron a Francia, los salarios aumentaron en Polonia porque el trabajo se volvió más escaso; y los salarios en Francia se redujeron debido a la escasez del trabajo.

## **Barreras arancelarias**

Según Ávila y Gillezeau (2008, p.7-32) comentaron que trabajar con leyes frágiles, débiles y con mínimas economías de escala, para tratar de encontrar el precio justo, provocan desequilibrios macroeconómicos y sociales, por tal razón, frente a las desventajas competitivas diversos países emplean políticas proteccionistas que buscan crear una base de capital nacional que les conceda generar ahorro interno y facilitar un proceso de acumulación rápido y sostenible, que consiga ampliar la exportación de servicios y manufactura, aunque no siempre logran la meta ambicionada ya que la implementación de las barreras arancelarias en algunos casos promueven contradicciones intrínsecas, aumentando las tensiones en la competitividad internacional.

Samuelson y Northaus (2001, p.683) puntualizaron que durante siglos: “los gobiernos han recurrido a los aranceles y a los contingentes para recaudar ingresos e influir en el desarrollo de determinadas industrias, acentuaron que la política arancelaria ha sido suelo fértil para las revoluciones y las luchas políticas”. Para el

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (2016) las barreras legales que más se emplean en un país son las arancelarias, las mismas que son tasas oficiales que se utilizan para desanimar el ingreso o egreso de productos y mercancías en un determinado territorio, se piensa que mientras el impuesto es más alto seguramente será más complejo que ingrese y pueda combatir contra la producción local, el arancel verosímilmente incidirá en los precios de los productos importados; los tipos de aranceles que se conocen son los *ad-valorem* y los específicos, de ellos se desprenden los siguientes:

- Arancel de valor agregado o *ad-valorem* es el que se calcula sobre un porcentaje del valor del producto CIF, por ejemplo el 5% del arancel del valor CIF se aplica en las restricciones a los vehículos.
- Arancel específico es un pago establecido por cada unidad de medida del bien importado, se basa en criterios como el peso, por ejemplo cinco dólares por cada kilo de ropa nueva.

### **Marco legal**

El 6 de julio de 2009 a través de la normativa N 494 se adoptó la salvaguardia cambiaria, pero en el mes de octubre del mismo año fue publicado y eliminado de la lista a los productos del sector automotriz. No obstante, por otro lado en aquel año la administración de Correa implementó numerosos mecanismos como la medida pico y placa que inició en Quito el 3 de mayo de 2010 que entró en vigor con la finalidad de sacar de circulación alrededor de 80,000 unidades, quitando el acceso por seis horas cada día conforme con el dígito final de la placa, consecuentemente en el 2012 las resoluciones N 94 y N 101 habilitaron el uso de los depósitos comerciales, y considerando el riesgo de cierre que tenían varias empresas ratificándose los cupos originalmente asignados a cada importador (AEADE, 2015).

Tabla 5

***Porcentajes del ICE a pagar en el rubro de vehículos vigente en la ley Reformatoria para la Equidad Tributaria***

Serie	Autos y Suv's	Camiones y furgonetas	Suv's	Aplica a todo vehículo	Aplica a todo vehículo
Precio del vehículo	hasta USD20,001	hasta USD30,001	entre USD20,001 y USD30,001	entre USD30,001 y USD40,001	más de USD40,001
Porcentaje	5%	5%	15%	25%	35%

**Nota.** Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2015). Recuperado de: <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2015.pdf>

En la Tabla 5 se visualiza los porcentajes de las nuevas normas técnicas que causaron aumento tributario a 2,800 partidas arancelarias del 5 hasta el 35% aproximadamente.

Tanto Cremades y Zubeldia (2015) dogmatizaron que el Ecuador aumentó las trabas a las importaciones conforme a las numerosas normativas arancelarias aprobadas en el año 2012 y varias cláusulas de medidas para arancelarias y otras barreras a la importación en el 2015, perturbando cerca del 30% del volumen de las importaciones, testificaron que el gobierno de Rafael Correa tomó aquellas decisiones arriesgadas y duras ante la situación de desequilibrio fiscal y el déficit de la balanza comercial y que su gobierno ambicionaba aumentar la exportación para subir los ingresos fiscales y dificultar la introducción de mercancías para reducir la salida de divisas y de esa forma lograr cambiar la matriz productiva en distintos sectores como: energético, agroindustrial, educación, turismo, automotriz, etc.

La AEADE (2015) parlamentó que ante la inquietud creada en el sector automotriz por la ejecución de las medidas arancelarias del 35% hasta el 40% en el último mes del año 2010, el incremento del ISD del 2 al 5% en noviembre del 2012, la puesta en marcha de la ley de regulación de créditos de vivienda y vehículos en junio del 2012 y la resolución N 66 del COMEX en junio del mismo año, que tuvieron como propósito la restricción cuantitativa anual de importación para vehículos, y que dicha medida aparentemente tenía vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014, la entidad aludió que las políticas desplomaron y provocaron en el sector automotriz nacional cambios negativos significativas.

Tabla 6

*Cuota anual en miles de dólares por concesionaria*

Nombre de concesionaria	Cuota asignada en miles de dólares
AEKIA S.A.	33,350
ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	298
ALVAREZ BARBA S.A.	10,711
AMBACAR CIA. LTDA.	5,696
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	92,073
AUTOSHARECORP S.A	14,769
CAMC TRUCK CIA. LTDA.	166
CASABACA S.A.	9,826
CETIVEHICULOS S.A.	1,187
CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	495
CINASCAR DE ECUADOR S.A.	2,875
CORPORACION CARRERA S.A	6,001
DAIHAUTO S.A.	205
DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	238
EUROVEHICULOS S.A.	2,504
FISUM S.A.	16,705
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	39,027
GERMANMOTORS S.A.	2,253
IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	11,232
INTRANS ECUADOR S.A.	1,764
MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	17,504
MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1,264
MECANOSOLVERS S.A.	880
MOSUMI S.A.	8,323
NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	82,731
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13
PIEDRAMUNDO S.A.	406
QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59,608
RECORDMOTOR S.A.	2,450
SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483
STARMOTORS S.A.	5,306
TEOJAMA COMERCIAL SA	464
TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	326
TOYOCOSTA S.A.	9,723
TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	60,724
VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	988

**Nota.** Fuente: SENAE (2012). Resolución N 66. Recuperado de [http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex\\_R12-066.pdf](http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex_R12-066.pdf)

En la Tabla 6 se describe la cuota anual en miles de dólares por concesionaria que el uno de enero de cada año a través del SENAE se renovaba automáticamente, según la resolución N 101.

Tabla 7

***Cuota anual en miles de unidades por concesionaria***

Concesionarias	Cuota anual en miles de unidades
AEKIA S.A.	33,350
ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	359
ALVAREZ BARBA S.A.	10,724
AMBACAR CIA. LTDA.	6.833
AUTEC S.A.	609
AUTOBRIT S.A.	392
AUTODELTA CIA. LTDA	188
AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1,171
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	92,785
AUTOS CHINA ACCPASS CIA. LTDA	718
AUTOSHARECORP S.A	17,224
CAMC TRUCK CIA. LTDA.	198
CASABACA S.A.	16,845
CELIMPOR S.A.	384
CETIVEHICULOS S.A.	205
CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	495
CINASCAR DE ECUADOR S.A.	3,043
CORPORACION CARRERA S.A	6,001
DAIHAUTO S.A.	205
DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	419
DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	241
ECONOCORP S.A.	966
EUROVEHICULOS S.A.	2,518
FISUM S.A.	18,126
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	63,496
GERMAN MOTORS S.A.	1,473
GOTELL S.A.	794
IMPORTADORA NORIMPORT	2,484
IMPORTADORA TOME BAMBAMBA S.A.	11,232
INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	2,004
INTRANSECUADOR S.A.	1,764
ITAL-LLANTA CIA. LTDA.	740
KAWA MOTORS S.S.	54
MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A.	17,504
MARESA	
MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1,264
MECANOSOLVERS S.A.	880
MOSUMI S.A.	8,323
NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	82,731
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13
PIEDRAMUNDO S.A.	406
QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59,608
RECORD MOTOR S.A.	2,470
REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA S.A.	1,986
SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483
STARMOTORS S.A.	5,527
TEOJAMA COMERCIAL SA	464
TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	353
TOYOCOSTA S.A.	9,723
TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	60,724
VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	988

**Nota.** Fuente: SENAE. (2013). *Resolución N 101*. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-1011.pdf>



En la Tabla 7 se señala la cuota anual en miles de unidades por concesionaria que el uno de enero de cada año a través del SENAE se renovaba automáticamente, según la resolución N 101.

El Servicio Ecuatoriano de Normalización (2016) designó la reforma de la Norma Técnica RTE INEN 034 que tuvo el objetivo de establecer los elementos mínimos de seguridad obligatorios para todo vehículo que ingrese al parque automotor ecuatoriano sea importado, ensamblado o fabricado en el país, el reglamento hizo excepción a los vehículos prototipos destinados para el desarrollo de un nuevo modelo que pertenezcan a ensambladoras o comercializadoras, a transporte ferroviario, equipo caminero y agrícola, a vehículos de competencia deportiva, vehículos clásicos, históricos y de colección.

- Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad
- Condiciones ergonómicas (Asientos y sus anclajes)
- Frenos
- Control electrónico de estabilidad
- Neumáticos
- Suspensión
- Dirección
- Chasis motorizado
- Carrocería
- Ventilación
- Vidrios
- Cinturones de seguridad
- Parachoques frontal y posterior
- Barras anti empotramientos posteriores para vehículos pesados
- Protección para impacto frontal y lateral
- Bolsas de aire (AIR BAGS)
- Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón.
- Cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior
- Capó

En la sesión del 29 de diciembre de 2014 el SENA E (2014) resolvió prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015 la vigencia de la resolución N 66 así como sus respectivas reformas de conformidad con el anexo 1 descrito en la tabla 6, debido a que la economía fue abatida e impactada fuertemente y negativamente por la disminución del precio internacional del barril del petróleo, la normativa conjeturó el acortamiento de la asignación para el ingreso de vehículos hasta el 57% y para el ensamblaje de partes y piezas cerca del 22%, sin embargo, aisló a los productos procedentes de la Unión Europea (UE), pero incorporó los elaborados por las marcas de vehículos europeos en otros países particularmente en América Latina .

El SENA E (2015) resolvió mediante la resolución N 050 de la sesión del 30 de diciembre de 2015 que rigió desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2016, que todas las importaciones de los vehículos completamente armados provenientes de cualquier país incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantuvo acuerdos, podrán superar en importaciones al año el valor de USD280,927.37 en valor FOB o la cuota de 23,285 unidades, recalcó que los saldos no utilizados correspondientes a la cuota mensual de USD4,210,213.91 no serán acumulables tanto en términos FOB como en unidades.

Conforme a la legislación aduanera y basándose en la ley de inmunidades, privilegio y franquicias diplomáticas, exceptuó de la medida a los vehículos de los diplomáticos, funcionarios y personas con discapacidad, donaciones; así mismo a los automóviles que forman parte de los planes o programas que impulsa el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO P) y vehículos que constituyen parte de menajes de casa como parte de incentivos a la producción (SENA E, 2015, p.5).

En la resolución N 006, artículo XVIII, sección B, del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros del año 1994 (GATT), suscribió la capacidad de un país en desarrollo, miembro que cuando padezca de problemas para equilibrar la balanza de pagos y necesite mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que

pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a las amenazas de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico. También señaló: “Ejecutar parcialmente el cronograma de desmantelamiento de la medida de salvaguardia por balanza de pagos, previsto para el mes de abril de 2016, eliminando únicamente el nivel del 5% de sobretasa arancelaria” (SENAE, 2016, p.1-3).

## **Capítulo III**

### **Política arancelaria**

#### **Análisis del sector**

La AEADE (2016) asintió que la producción automotriz ecuatoriana nació en la década de los años cincuenta cuando empresas del sector de tejido como metalúrgico produjeron algunas partes y piezas resistentes, cabinas, sillones para buses; mientras que en la década de los años setenta la producción superó las 5,000 unidades; consecuentemente en el año de 1987 la producción subió 54.21% y con el plan de vehículo popular llegó a 12.127 en 1988, posteriormente, con la vigencia de la zona de libre movilidad que rigió cuatro años más tarde entre Venezuela, Colombia y Ecuador se abrió las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda, marcas que integran la cadena productiva ecuatoriana en el país existen diversas agrupaciones que forman parte de la industria automotriz, entre ellas se destacan:

- La Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), el principal objetivo es establecer bases sólidas en la industria automotriz; otorgando apoyo técnico a las empresas afiliadas con la ayuda de organismos públicos y privados.
- Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), su finalidad es encomendar de que se cumplan a cabalidad las leyes y estatutos establecidos por los gobiernos de turno.
- Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC), se encarga de vincular a los proveedores de carrocería.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), está integrada por distribuidores y concesionarios de automotores, se encarga de brindar servicios de defensa gremial, asesoramiento y demás.

Desde aquella época las empresas internacionales han liderado, guiado el tránsito y transmisión de tecnología en las industrias de ensamblajes y autopartes, tal es que la producción local de componentes, partes, piezas e insumos conciben un encadenamiento productivo integrando a la metalmecánica, acería, fundición,

metalúrgica, petroquímica, yacimiento, minera, excavación, pozo, perforación, petrolera, moldeable, cristal, energía, robótica, androide, y sistemas elementos necesarios para el ensamblaje del vehículo. A lo largo de la historia del mercado automotriz se han constituido legalmente en el Ecuador cuatro ensambladoras, las cuales serán enunciadas brevemente:

- Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA) desde 1973.
- OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A. en 1975 siendo la ensambladora con el mayor número de unidades producidas.
- Manufacturas Armadurías y Repuestos del Ecuador (MARESA) en 1976 ensambló camiones pick-ups y autos para pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial como Mazda y Fiat, MARESA suspendió oficialmente sus operaciones de ensamblado en diciembre de 2015.
- En febrero de 2012 se instaló la ensambladora Ciudad del Auto (CIAUTO) en Ambato produciendo los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall.

La AEADE (2012) declaró que desde el año 2002 hasta el 2011 se conservó una inclinación de crecimiento y que se inspeccionó estadísticas de 69,372 vehículos vendidos, valor record, recordando que fue un periodo de alto dinamismo político, la entidad ratificó que llegó el 2012 un año arrollador debido a la aprobación de la normativa arancelaria que ocasionó: limitar el libre comercio, condicionar la oferta y la sana competencia, reducir la demanda, frenar el crecimiento de las empresas del sector, perturbar el crecimiento del empleo y la satisfacción al cliente, etc., dicha normativa firmada por autoridades del gobierno en junio de 2012 estableció la asignación de las cuotas o cupos de importación tanto en unidades como en dólares FOB, la asignación se basó en la reducción del 30% de los valores importados por las empresas en el año 2010, tanto las cuotas como los cupos fueron renovados automáticamente.

La AEADE (2012) aseguró que los factores como el ISD que contempló del 2 al 5% en el 2011, las normativas impuestas desde el 2012 hasta el 2016 que defendían íntegramente las cuotas o cupos de importación, la incorporación de la Ley de Regulación de Créditos de Vivienda y Vehículos en junio del 2012, el reglamento de los elementos mínimos de seguridad de vehículos automotores, ocasionaron dificultad tanto en el acceso a los usuarios a financiamientos para la adquisición de un vehículo acortando el 35% los niveles de aprobación de créditos como en la subida de precios en los vehículos suscitaron horribles variaciones en las ventas en el mercado nacional.

Tanto las medidas arancelarias como el reglamento de la Ley de Tránsito exigieron a las concesionarias y/o comercializadoras entregar a sus compradores matriculados los vehículos nuevos, se comparó el proceso de matriculación con otros países de la región en donde el procedimiento físico no tomaba más de 10 minutos mientras que en las dependencias de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) el trámite tardaba no menos de 10 días laborables, las excusas de la ANT era que los procesos sufrían las demoras por cambios administrativos, a esto se multiplicó que el comprador tenía que esperar más tiempo por los expedientes en las notarías públicas, en las oficinas de inscripción de documentos, y para los automóviles con adhesión a fideicomisos en las entidades que gestionan políticas tributarias, todo este ciclo de espera engendró a los clientes fastidio y en ciertos casos serios perjuicios monetarios, que les resultó incomprensible que en pleno siglo XXI se pierda tanto tiempo para recibir su vehículo y más aún cuando ya había cumplido con los pagos (Ponce, citado por AEADE, 2012).

Desde el 2012 hasta el 2016 el sector automotor enfrentó una significativa disminución en el sector como fruto de los efectos del comercio internacional y de la restricción a los ingresos de CDK y vehículos livianos y subida de impuestos que en el caso de vehículos pesados como camiones alcanzó una sobrecarga arancelaria del 50%, a esto se añadió el entorno inseguro que integran ciertos magnitud de modelos ensamblados e importados en la nueva estructura política y disposición técnica da

seguridad de autos que no se comercialicen en el país, desafiando un mercado pasivo, que no presentó mayores oportunidades de crecimiento, lo que repercutió directamente sobre las empresas, la recaudación fiscal y las fuentes de empleo dañando las actividades del sector (AEADE, 2016).

Tabla 8

***Entidades registradas en el sector automotriz en el año 2016***

Establecimientos	Cantidad	Empleos
Ensambladoras	4	1534
Firmas autopartistas	92	4710
Comercializadoras e importadoras (vehículos)	1271	13971
Comercializadoras e importadoras (motocicletas)	137	592
Carrocerías	81	35994
Empresas dedicadas a otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes, etc.)	27483	

**Nota.** Álava, G. y Villón, I.,(2017). Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/24188/1/Proyecto%20de%20Investigacion%20-%20An%C3%A1lisis%20de%20la%20disminuci%C3%B3n%20progresiva%20de%20los%20aranceles%20por%20el%20Acuerdo%20Comercial%20con%20la%20Uni%C3%B3n%20~1.pdf>

En la Tabla 8 se registran los censos realizados por el INEC en los años 2010 y 2014 se registraron 29,068 entidades que ejercían actividades vinculadas con el sector automotriz, de los cuales el 70% brindaban mantenimiento y reparación de vehículos y del 30% unas se dedicaban a comercializar nacionalmente las partes y piezas para ensamblajes, y otras a la venta al por mayor y menor de accesorios, combustible; además se identificó reducciones significativas en el campo del empleo puesto que en el 2010 se creó 90,012 plazas de trabajo cifra que cayó en el 2014 a 56,801

Tabla 9

***Cronograma de desmontaje arancelario***

Sobretasa	abril de 2017	mayo de 2017	junio de 2017
15%	10.00%	5.00%	0.00%
25%	16.70%	8.30%	0.00%
40%	26.70%	13.30%	0.00%

**Nota.** Fuente: SENA. (2016). Resolución N 006-2016. Recuperado de: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Resolucion-006-2016.pdf>

En la Tabla 9 mediante la resolución N 006-2016 vigente desde el 30 de abril del 2016, señaló el cronograma del desmantelamiento del desmontaje arancelario que arrancará en abril, seguirá en mayo y concluirá en junio de 2017, se aclaró que el desmonte se manejará en forma parcial por cuanto algunos importadores mantienen stock de vehículos con precios elevados.

Tras un periodo aproximado de 11 años finalmente en noviembre del 2016 se firmó el acuerdo con la UE que entró en vigencia en enero de 2017, esta alianza fue descrita la más importante pues se consintió como un instrumento que favorecería la exportación de los productos no petroleros, las inversiones, el comercio y el desarrollo económico, el convenio fue tomado como promotor del progreso de la actividad automotriz del país, por cuanto la institución ha tomado con gran convicción y expectativa el acceso al mercado más grande del mundo puesto que no existirán fronteras, ni barreras comerciales para la industria (AEADE, 2016).

Comentó el presidente ejecutivo Genaro Baldeón de la AEADE que la liberación de las medidas arancelarias impuestas a los vehículos, el acuerdo comercial más trascendental de las últimas décadas, la exención de ciertas clases de neumáticos, el revocamiento del instructivos altamente prohibitivo encaminado al sector por parte de la superintendencia de control de mercado, las varias oportunidades para disponer de informes y certificaciones vinculados con la seguridad vehicular, la ampliación de plazos para aprobar los automóviles, entre otros; fueron catalogadas las mejores, más acertadas y oportunas decisiones que ha tomado el gobierno, las mismas que ayudarán a crear un ambiente de confianza en el sector, presumiendo que probablemente mejorarían la capacidad de previsibilidad y planificación en los años venideros (AEADE, 2016).

Cada vez se busca fortalecimiento en el cuidado del medio ambiente por tal razón el mercado automotor conforme al documento emitido por U.S. Department of Energy y fundamentando que el 90% de la movilización mundial depende del oro negro apreciándose que para el 2037 los derivados del petróleo empezarán a escasear,



las fábricas vehiculares anunciaron múltiples alternativas como los combustibles ecológicos que son sustitutos a los combustibles fósiles y que cuando se producen y son utilizados no contaminan la atmósfera; la electricidad y los combustibles a base de hidrógeno que no contiene emisiones de carbón y que recurren a celdas electroquímicas como manantial de energía, aparatos e instrumentos eléctricos que hoy en día es presenciado en el lanzamiento de las naves que viajan al espacio y en ciertos medios de transporte aéreos y terrestre, así también la industria automotriz ratificó que el bioetanol por sus peculiaridades no es corrosivo y se asemeja a la gasolina y se elabora del cultivo energético del grano de maíz o remolacha, sorgo, trigo, caña de azúcar, paja (AEADE, 2016, p.33).

El diario El Comercio (2017) circuló que el MIPRO y el sector automotor suscribieron un convenio ministerial N 12392 vigente desde el 2012, destinado a la industrias autopartistas que suministran piezas, componentes a las ensambladoras cuyo principal objetivo es acrecentar de forma gradual el componente local en los vehículos que asciende al 5%, de este porcentaje las ensambladoras en promedio utilizan el 15 y 16% nacional, Oswaldo Landázuri gerente comercial de Metaltronic una de las empresas que provee a las ensambladoras, marcó que un vehículo ensamblado con partes y piezas locales debe cancelar 15% en aranceles, mientras que los automóviles ensamblados en Colombia no inspeccionan impuestos, sin embargo, exaltó la alianza reconocida con el gobierno que ha estimulado certidumbre de inversión del sector privado y de fuentes de empleo a largo plazo en el sector.

### **Ratios financieros del sector automotriz**

El analista financiero Ortíz (2015) citó que los ratios o indicadores financieros muestran una realidad financiera un poco más completa de la empresa, y que se utilizan con el objeto de tratar de evaluar la situación financiera global de la organización, tanto en el aspecto de expectativa de satisfacción como del histórico para lograr determinar las acciones a llevar a cabo para la implementación de mejoras

en la gestión empresarial; por cuanto la herramienta es considerada una fuente de valiosa información a la hora de definir las decisiones financieros de la empresa.

Tabla 10

***Ratios financieros del sector automotriz (vehículos) – año 2016***

Ratio	Razón técnico	Valor
Liquidez	liquidez corriente	1,23
	prueba acida	0,79
Solvencia	endeudamiento activo	0,62
	endeudamiento patrimonial	1,03
	endeudamiento activo fijo	0,52
	apalancamiento	2,03
	apalancamiento financiero	1,39
Gestión	razón de cuentas por cobrar	2,61
	razón activo fijo o inmuebles, maquinaria y equipo	1,83
	razón de ventas	0,95
	días de cuentas por cobrar promedio	39,6
	razón periodo medio de pago	33,52
	gastos de administración y ventas	0,25
	razón de gastos financieros	0
Rentabilidad	razón financiera de rentabilidad neta del activo	0,01
	razón margen bruto	0,27
	razón margen operacional	0,01
	razón margen neto	0,01
	razón rentabilidad operativa del patrimonio	0,08
	razón rentabilidad financiera	0,03
	fortaleza patrimonial	0,08
	endeudamiento patrimonial corriente	0,6

**Nota.** Fuente: Superintendencia de Compañías. (2018). Recuperado de [http://reporteria.supercias.gob.ec/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Indicadores%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Indicadores%20Sector%20Empresa%27%5d&ui.name=Indicadores%20Sector%20Empresa&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://reporteria.supercias.gob.ec/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Indicadores%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Indicadores%20Sector%20Empresa%27%5d&ui.name=Indicadores%20Sector%20Empresa&run.outputFormat=&run.prompt=true)

En la Tabla 10 se muestran los ratios financieros de los vehículos del sector automotriz obtenidos en el año 2016

## **Ratio de liquidez**

Según la Superintendencia de Compañías (2016) la razón de liquidez permite determinar: la capacidad de transformar en efectivo los pasivos corrientes, la viabilidad o impedimento para pagar los pasivos corrientes, el índice faculta a la industria simular que ocurriría si excepcionalmente le exigieran el pago inmediato o en un año la totalidad de acreencias corrientes contraídas. El índice de liquidez corriente relaciona los activos corrientes frente a los pasivos corrientes, enfatizando que una relación adecuada es de 1 a 1; por tanto el 1.23 razona que el sector tiene la capacidad para hacer frente a sus vencimientos de corto plazo, este punto de vista es desde el acreedor, debido a que el índice es óptimo cuando el resultado positivo alcance valores más altos, esclareciendo que la industria dispone de mayor solvencia y capacidad de pago, el indicador por sí solo no aporta cuantiosa información, ya que si bien muestra la cantidad de activos que la empresa tiene en un momento dado para respaldar sus pasivos a corto, no garantiza que estos activos puedan proporcionar o ser la columna de plazo liquidez suficiente como para cumplir con sus obligaciones.

Así también la Superintendencia de Compañías (2016) señaló que el indicador de la prueba ácida o liquidez seca es más implacable que ambiciona evidenciar la predisposición de la entidad para pagar las deudas corrientes, sin acudir a las ventas de los inventarios, opera cien por ciento con valores de efectivo, bancos, cuentas por cobrar, inversiones a corto plazo y algún activo de rápida liquidación que sea diferente a mercaderías; el resultado óptimo del indicador se presume que podría acercarse a uno, no obstante, acepta por abajo de este valor, el resultado obtenido en el indicador por la industria automotriz fue de 0.79 lo que le conllevó a presumir que tiene la capacidad para cancelar sus obligaciones corrientes.

## **Ratio de solvencia**

La Superintendencia de Compañías (2016) detalló que la razón de endeudamiento o solvencia tiene por objeto medir el grado y la participación de los

consignatarios o los dueños de la industria quienes aceptan el riesgo, la conveniencia o perjuicio del endeudamiento de la compañía, tener presente que la conducción del endeudamiento es definido todo un arte y la utilización obedece a la situación real de la institución, pensando que trabajar con dinero ajeno es bueno siempre y cuando se alcance una ganancia neta mayor a los intereses por el préstamo del capital adquirido, la Superintendencia de compañías concibe que los acreedores otorgarán préstamos cuando la empresa figure de excelente liquidez, con un bajo nivel de solvencia y una rentable utilidad, elementos que presuntamente reducen el riesgo crediticio.

El endeudamiento del activo consintió determinar el nivel de autonomía financiera que mantuvo el sector automotriz al cierre del 2016 alcanzando un cálculo de 0.62; lo que modeló que el sector representó un elevado grado de independencia frente a sus acreedores, debido a que fue bajo y no alto; entretanto el indicador de endeudamiento patrimonial registró 1.03 y proporcionó medir las veces que el patrimonio fue comprometido con los acreedores de la empresa; en tanto que el índice de solvencia del activo fijo tocó 0.52 lo que conlleva a presumir que la totalidad del activo fijo lamentablemente no se puede financiar con el patrimonio de la empresa por cuanto se optó por recurrir a préstamos de terceros razonando que no obtuvo el cociente igual o mayor a uno (Superintendencia de Compañías, 2016).

El apalancamiento resultó 2.03 determinando que los recursos internos de la compañía influyeron frente a los recursos de terceros; así también, el apalancamiento financiero resultó 1.39 esclareciendo que fue rentable recurrir a la financiación ajena, reflexionando que el resultado de la razón fue mayor que uno descifrando que la resolución de obtener recursos externos otorgó mayor rentabilidad a los recursos propios reconociendo la decisión, este índice consiste en utilizar deuda para realizar una inversión, de tal forma que una parte de la inversión se financiará con fondos propios y la otra parte con fondos ajenos; la intención es aumentar la rentabilidad del capital propio mediante el aumento del importe total invertido y posiblemente se conseguirá gracias al dinero recibido (Superintendencia de Compañías, 2016).

## **Ratio de gestión**

El ratio de gestión mide la eficiencia con la cual las empresas utilizan los recursos, de esta forma, determina la eficiencia de los activos según la velocidad de recuperación de los créditos y el pago de las obligaciones; asimismo, examina la carga de los numerosos egresos de la compañía vinculados con los ingresos resultantes por las ventas, el principio esencial en el campo de las finanzas es que los activos de la entidad concedan el cumplimiento total de los objetivos financieros planteados, por cuanto mantener activos improductivos o innecesarios expresan mala gestión en el área financiera (Superintendencia de Compañías, 2016).

La Superintendencia de Compañías (2016) notificó que la razón de cuentas por cobrar reflejó 2.61 representando el número de veces que la cartera giró en promedio en un periodo determinado de tiempo que fue de un año, no formó parte del cálculo cuentas distintas a las ventas como la cuenta contable por cobrar a socios, empleados, deudores varios, entre otros, contemplando que no se iniciaron en una transacción de venta de los productos o servicios propios del giro del negocio. La razón de rotación del activo fijo o inmuebles, maquinaria y equipo resultó 1.86 detallando las unidades monetarias vendida por la inversión en activos inmovilizados de cada unidad monetaria, aunque permitió determinar la repentina insuficiencia en ventas, debido a que las ventas deben mantener simetría en virtud a la inversión en la planta y en el equipo, caso contrario afectará directamente a la reducción de las utilidades y repercutirá en la depreciación del equipo registrado elevadamente caro o en exceso, finalmente es vital concebir y cuidar los intereses de préstamos contraídos y los gastos de mantenimiento.

El indicador de rotación de ventas conocido como coeficiente de eficiencia directiva midió la efectividad de la administración que arrojó 0.95, por lo tanto expuso que la eficiencia en la utilización del activo total no fue en su totalidad, ya que se cree que mientras mayor son las ventas con determinada inversión la dirección del negocio es más eficiente. Con respecto al indicador período medio de cobranza que

ascendió a 39.67 reconoce analizar la habilidad de la compañía para recobrar el capital de las ventas y admite saber la efectividad tanto de las cuentas como de los documentos por cobrar, que supuestamente afecta a la gestión de liquidez por el tiempo extenso entre el momento que se genera la factura por las ventas y el instante en que se recibe el pago. En lo relacionado al indicativo de período medio de pago que fue de 33.52 demostró el número de días que tarda en cubrir las obligaciones de inventarios, cuando se lo comparó con el período medio de cobranza, se observó el exceso del período medio de cobranza y el período corto de pago a los proveedores (Superintendencia de Compañías, 2016).

La Superintendencia de Compañías (2016) pregonó que el indicador de gastos de administración y ventas derivó 0.25, diagnosticando que posiblemente la empresa puede presentar margen bruto prácticamente tolerable, pero quizás por la figura de altos gastos operacionales que prescriben el reducido margen operacional y la merma de las utilidades netas, la entidad buscará urgente prevenir la situación puesto que las expectativas de maximizar el patrimonio y las utilidades serías mínimas, además deterioraría la expectativa de capitalizar por intermedio de las utilidades lo que llevaría a un peligroso préstamo a mediano plazo, que causaría restringir los potenciales beneficios que tendría la compañía.

La razón financiera de rentabilidad neta del activo muestra la capacidad del activo para producir la utilidad en este caso consiguió 0.01, cuyo resultado fue independiente de la manera como se financió la entidad ya sea por medio de accionistas o préstamos; en lo relativo al margen bruto fue de 0.27 que evidencia la capacidad para cubrir los gastos administrativos y de ventas y generar ganancia antes de la deducción de impuestos por la rentabilidad obtenida de las ventas versus al costo de ventas, es importante no contemplar a los gastos financieros provenientes de socios, proveedores, o gastos acumulados puesto que teóricamente estos gastos no son necesarios para la operación de la empresa, por lo expuesto el índice es elemental para detectar si la compañía es o no lucrativa (Superintendencia de Compañías, 2016).

## **Ratio de rentabilidad neta**

El ratio de rentabilidad neta muestra la utilidad de la empresa por cada unidad de venta, es así que en el 2016 el indicador rentabilidad operacional del patrimonio generó 0.08 permitiendo a los dueños visualizar la ganancia de la inversión, el coeficiente no incluyó impuestos, participación de trabajadores ni gastos financieros. Entre tanto, la rentabilidad financiera fue 0.03 es el valor neto posterior a las deducciones y repartición de utilidades, asumiendo el costo de oportunidad para los propietarios de la empresas puesto que le representa mayor rendimiento a las tasas de mercado (Superintendencia de Compañías, 2016).

## **Situación del sector automotriz ecuatoriano**

Diego Luna presidente de la AEADE mencionó que en el 2013 se comercializaron aproximadamente 113,940 vehículos de todos los segmentos, aclaró que esta cifra no incluyó a las motos, Luna realizó un análisis comparativo con los valores monetarios que se obtuvieron en el año 2012 y de dicho análisis resultó que alrededor de 260 millones de dólares, es decir; que cerca del 18.6% se presumió que se dejó de importar, el valor obtenido fue interpretado como un aporte significativo para el objetivo del gobierno nacional de bajar el volumen de las importaciones para equilibrar la balanza comercial (El Comercio, 2014).

Las provincias de Guayas y Pichincha que tienen mayor número de habitantes en el país concentraron el 68% de las ventas nacionales, con el 41 y 27% pertinentemente por zona, en lo relacionado, a la participación por marcas en el mercado automotor generó: Volkswagen 2%, Renault 2%, Hino 3%, Ford 4%, Mazda 6%, Toyota 6%, Nissan 6%, Hyundai 9%, Kia 11% y Chevrolet 44 % que dispone de mayor porcentaje en la industria, no obstante, el diario realizó una esencial aclaración en lo concerniente a que alrededor de la mitad de los vehículos nuevos vendidos fueron ensamblados localmente (El Comercio, 2014).

La industria automotriz está encadenada a diversos campos de la economía de un país como: asegurar la movilidad de los habitantes, influir en los costos de los mercancías o servicios que se comercien para diferentes empresas o clientes en territorio nacional o internacional, permitir dinamizar la producción, el turismo, la banca, carrocería, ensamblaje, elaboración de partes, autoparte y piezas, estructura metálicas, etc., en la actualidad el sector pone a disposición del país alrededor de 29,000 empresas distribuidas en producción, comercio y servicio que buscan aportan a la activación y desarrollo económico y social (AEADE, 2016, p.5)

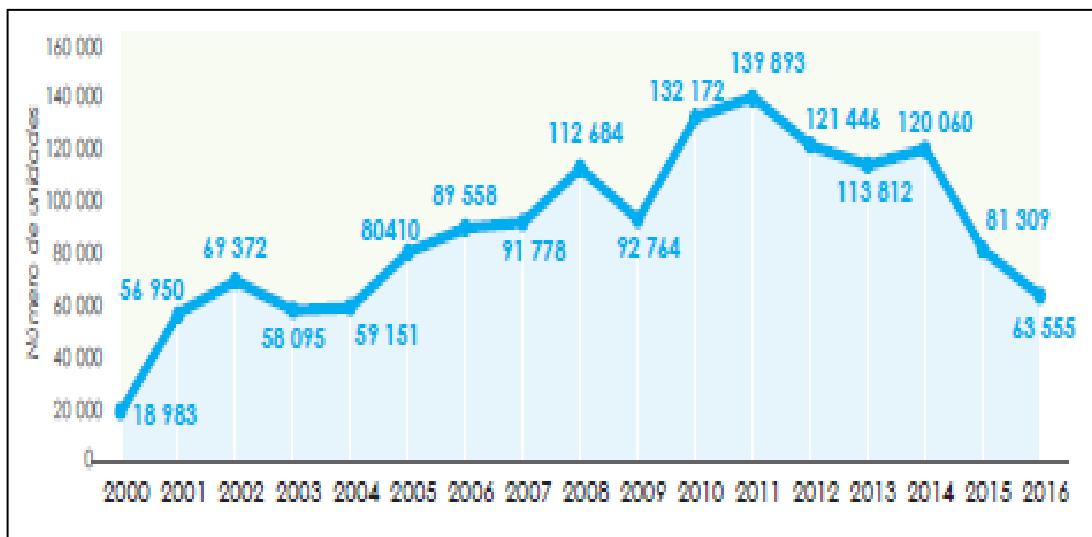


Figura 2. Ventas anuales de vehículos.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. 2016. *Informe anual*. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>.



Tabla 11

***Resumen de ventas de la industria automotriz desde el año 2000 hasta el 2016***

Año	Producción local	Exportación	Oferta producción local	Importación	Venta de Producción local	Ventas de Vehículos Importados	Ventas Totales
2000	13	5	8	8	10	8	18
2001	28	7	20	42	20	36	56
2002	27	5	22	49	21	48	69
2003	31	8	22	30	22	35	58
2004	31	9	21	38	22	36	59
2005	43	13	29	55	29	50	80
2006	51	20	31	57	31	58	89
2007	59	25	33	54	32	59	91
2008	71	22	48	70	46	65	112
2009	55	13	41	40	43	49	92
2010	76	19	56	79	55	76	132
2011	75	20	55	75	62	77	139
2012	81	24	56	66	56	65	121
2013	66	7	59	62	55	58	113
2014	63	8	55	57	61	58	120
2015	50	3	47	33	43	37	81
2016	26	1	26	31	31	31	63

**Nota.** Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). Informe anual. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>

En la Tabla 11 se describen las ventas de vehículos durante el 2012 que sumaron alrededor de 121,803 unidades, observándose una contracción de 18,000 unidades respecto al 2011 esto incumbió por las medidas de protección de importaciones; presentando un descenso del 13% es decir 8,059 unidades menos en comparación con las ventas registradas el año anterior

Tabla 12

***Composición de las ventas en Ecuador en miles de dólares***

Año	Ensamblaje Local	%	Importación	%	Total
2000	10	55%	8	45%	18
2001	20	36%	36	64%	56
2002	21	30%	48	70%	69
2003	22	39%	35	61%	58
2004	22	38%	36	62%	59
2005	29	37%	50	63%	80
2006	31	35%	58	65%	89
2007	32	36%	59	64%	91
2008	46	42%	65	58%	112
2009	43	46%	49	54%	92
2010	55	42%	76	58%	132
2011	62	44%	77	56%	139
2012	56	46%	65	54%	121
2013	55	49%	58	51%	113
2014	61	52%	58	48%	120
2015	43	54%	37	46%	81
2016	31	50%	31	50%	63

**Nota.** Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). Informe anual. Recuperado de: <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>

En la Tabla 12 la AEADE (2016) notició que las ventas de las cifras del año 2015 comparados con el 2016 se dieron una contracción del 22%, bajando al 45% la producción de vehículos, las importaciones al 12% y las exportaciones al 78%, mientras que en tractocamiones la variación fue de -72%.

Consiguientemente se lamentó por cuanto posterior a la vigencia de la ley de regulación de créditos de vivienda colocados a los vehículos a partir del segundo semestre del 2012 se notó una deducción de cerca del 35% en los niveles de aprobación de créditos en lo relacionado a la adquisición, en el entorno territorial contabilizó la máxima deducción de ventas -13%, adelantándose a Argentina y Colombia que se contrajo en 1.9 y 2.6% relativamente, mientras que en EEUU y Perú generaron los crecimientos más altos en la región 23.4 y el 13.3% (AEADE, 2015).

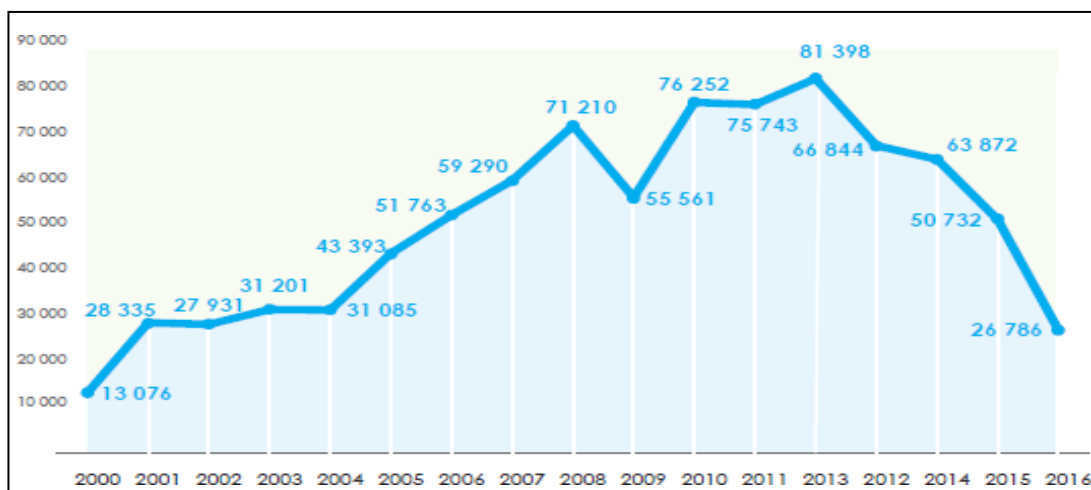


Figura 3. Producción nacional de vehículos en el Ecuador.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. 2016. *Informe anual*. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>.

La AEADE (2013) testificó que los 113,812 vehículos nuevos comercializados al cierre del 2013 equiparados con el año 2012 presentó una reducción en volúmenes de 7,634 unidades, por otra parte el ingreso de vehículos armados (CBU) rubricó 62.595 unidades, reflejando una baja de alrededor del 6% relacionado con las 66,652 unidades registradas importadas en el 2012, así también el 51% de la demanda nacional fue cubierta con carros CBU, es importante detallar los porcentajes de los países que proveen carros CBU al país como son: Corea del Sur 24.7, China 13.8, Japón 12.5, México 12.3, Colombia 9, Estados Unidos 7, Tailandia 6.9 y otros países 13.8%.



Figura 4. Importación anual de vehículos.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. 2016. *Informe anual*. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>.

La AEADE (2013) avisó que en el 2013 OMNIBUS BB, AYMESA y MARESA ensambladoras nacionales exportaron 7.213 evidenciando una deducción del 71% comparadas con las 24.815 registradas en el 2012, se cree que el Tratado de Libre Comercio entre Corea del Sur y México incidió en los resultados comparando con el mercado colombiano que mostró una deducción del 57% , con Venezuela la caída fue del 87%; otro elemento que se presume influyó en el descenso fue el tiempo que tardó los trámites de pago por medio de la comisión administrativa de divisas a los exportadores, y para rematar no fueron reconocidas las exportaciones de vehículos nacionales a otros mercados.

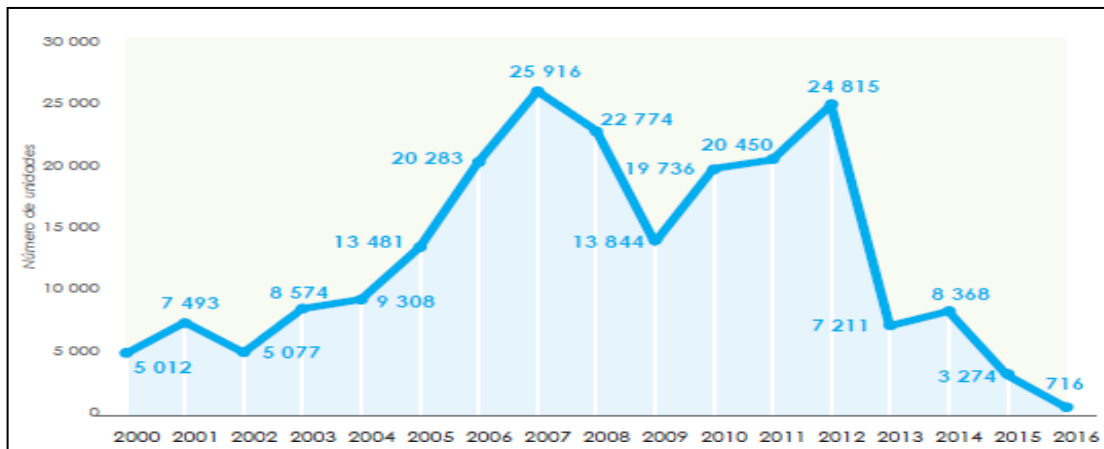


Figura 5. Exportación anual de vehículos.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. 2016. *Informe anual*. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>

El instructivo RTE INEN 034 pronosticó el vigor del uso obligatorio doble airbag frontal en los vehículos año 2013 modelos 2014, lo que generó incertidumbre a los usuarios en el trámite de matriculación de los automóviles vendidos posterior a la vigencia del reglamento, por cuanto constó autos que no disponían del segundo airbag frontal, por lo cual el gobierno publicó el modificadorio al reglamento con la resolución N 13075 de la subsecretaría de la calidad del MIPRO en la que exceptuó y permitió la nacionalización y circulación de modelos de vehículos año 2013 que fueron solicitados en fábrica y embarcados posterior a la vigencia de la política, en lo referente al mercado automotor regional de Venezuela, Colombia y Ecuador se identificó decrementos de 32, 6 y 7% que fueron confrontados con el 2012, haciendo hincapié que fueron los únicos mercados en Sudamérica que descendieron puesto que

los mercados de Argentina, México y Perú en el año 2013 crecieron el 13.6%, - 7.6% y 7.4% superando el promedio regional (AEADE, 2013).

Tabla 13

**Venta de vehículos según la marca**

Marca	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
CHEVROLET	59	42%	54	45%	50	44%	53	45%	40	50%	28	45%
KIA	11	9%	10	8%	12	11%	12	10%	7	9%	8	13%
HYUNDAI	14	11%	12	10%	9	8%	10	9%	5	7%	4	8%
TOYOTA	6	5%	6	6%	6	6%	6	5%	3	4%	2	5%
GREAT WALL	2	1%	2	2%	1	1%	2	2%	2	3%	2	4%
MAZDA	8	6%	5	4%	6	6%	6	6%	3	4%	2	4%
NISSAN	10	7%	7	6%	6	6%	6	5%	3	5%	2	4%
HINO	4	3%	3	3%	3	3%	4	4%	3	4%	2	3%
RENAULT	5	4%	2	2%	2	2%	2	2%	1	1%	1	3%
FORD	4	3%	4	4%	4	4%	4	3%	1	2%	1	3%
VOLKSWAGEN	3	3%	2	2%	1	2%	1	2%	1	1%		2%
CHERY	1	1%	1	2%	1	1%	1	1%	1	1%		1%
JAC		1%	1	1%	1	1%	1	1%		1%		1%
DFSK		-	-	-	-	-		1%		1%		1%
MERCEDES BENZ		0%		0%		0%		0%		0%		0%
HONDA		0%		0%		0%		0%		0%		0%
CITROËN		0%		0%		0%		0%		0%		0%
BYD		0%		0%		0%		0%		0%		0%
DONGFENG		0%		0%		0%		0%		0%		0%
JEEP		0%		0%		0%		0%		0%		0%
MIT SUBISHI		1%		0%		0%		0%		0%		0%
AUDI		0%		0%		0%		0%		0%		0%
FAW		-		-		-		0%		0%		0%
FUSO		-		-		-		-		0%		0%
PEUGEOT		0%		0%		0%		0%		0%		0%
GOLDEN DRAGON		0%		0%		0%		0%		0%		0%
BMW		0%		0%		0%		0%		0%		0%
FOTON		0%		0%		0%		0%		0%		0%
INTERNATIONAL		0%		0%		0%		0%		0%		0%
SKODA		0%		0%		0%		0%		0%		0%
KENWORTH		0%		0%		0%		0%		0%		0%
LIFAN		0%		0%		0%		0%		0%		0%
FREIGHTLINER		0%		0%		0%		0%		0%		0%
JMC		0%		0%		0%		0%		0%		0%
UD TRUCKS		-		-		-		0%		0%		0%
FIAT		0%		0%		0%		0%		0%		0%
MACK		0%		0%		0%		0%		0%		0%
BEIBEN		-		-		-		0%		0%		0%
YUTONG	54	0%		0%		0%		0%		0%		0%
OTRAS	1	1%	1	1%	1	1%		1%		0%		1%
TOTAL	139	100%	121	100%	113	100%	120	100%	81	100%	63	100%

**Nota.** Fuente: SENAE. (2014). Resolución N 049-2014. Recuperado de: [http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049\\_2014.pdf](http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf)

En la Tabla 13 se observa que las marcas que tienen mayoría en el mercado automotor son Chevrolet con el 45%, seguido de Kia con el 13%, y Hyundai con el 8%.

El Comercio (2015) informó que Gloria Navas presidenta de la AEADE dictó que se vendieron 65.006 vehículos nuevos durante los nueve primeros meses del 2015, que representó 25% menos comparados con el mismo periodo del año que le antecede, cuando se mostró ventas aproximadas a 86.131 que provocó contracción en el sector del 30 y 35% cotejado con el año 2010 año que no connotó restricciones arancelarias; la funcionaria explicó que la deducción de las ventas registradas en el mercado tuvo implicaciones negativas para el fisco en lo vinculado a la recaudación de impuestos como IVA, ICE ISD entre otros aranceles, por cuanto las empresas dedicadas a la comercialización de vehículos desde el año 2010 al 2015 se vieron obligado a suprimir cerca de 7.500 fuentes de empleo como consecuencia de la reducción de los volúmenes de ventas que provocó reducción en los ingresos y en las operaciones.

El diario El Comercio (2017) ratificó que el presidente de la AEA Genaro Baldeón apreció que el año 2016 fue el peor de la última década cuando vendieron 63,500 vehículos frente a las 81,309 del 2015, representando una reducción de casi el 22%, que implicó al país nuevamente experimentar la segunda mayor caída de las ventas entre los países de la región, seguido de Venezuela, en relación al 2011 se contrajo más del 50% cuando se vendió 140,000 unidades, Baldeón propagó que en el 2017 se rastreó una recuperación importante cercana al 50% comparado con el 2016, aunque estos valores permanecen aún por debajo del 2015 y muy por debajo del promedio histórico que fue alrededor de un 20%; exteriorizó que la recuperación del sector correspondió a eliminación de dos puntos porcentuales en el IVA y sobre todo al convenio con la UE.

Las autoridades hicieron referencia a que las medidas arancelarias fueron diseñados para favorecer la materia prima, los bienes de capital, así como también incentivar a la producción local para lograr fomentar el espíritu emprendedor dentro

del país, el gobierno aclaró que el peso de los valores agregados recayeron sobre aquellos productos cuyo consumo generó salida de divisas elevadas comparadas con otros productos, declararon que aspiran que las medidas tomadas no se conviertan en impedimentos para el libre comercio; ultimaron que es substancial que el dinero se conserve dentro del territorio nacional para tal efecto estuvieron prácticamente obligados a inclinarse por la ejecución de dichos mecanismos para conseguir bajar el nivel de consumo importado (Álava, G. y Villón, I., 2017).

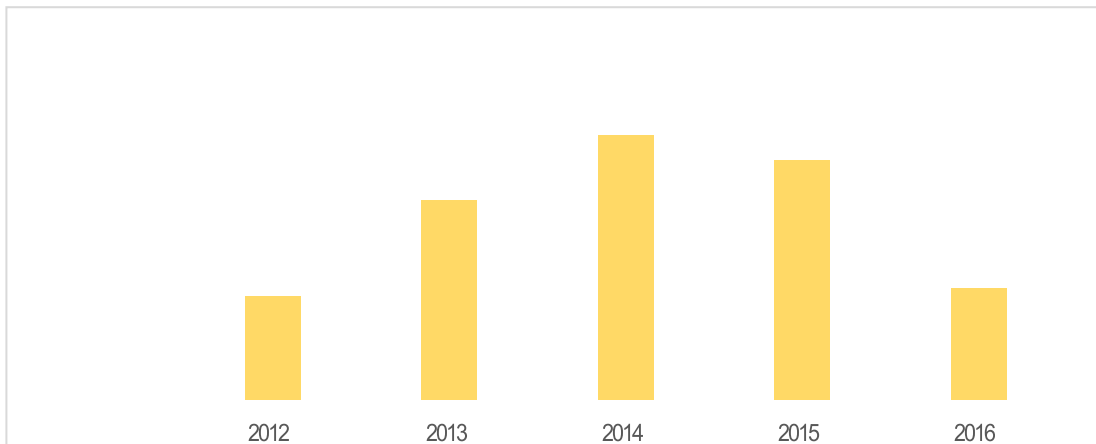
Tabla 14

***Recaudación de impuesto a los vehículos motorizados en miles de dólares desde el año 2012 hasta el 2016***

Año	Monto
2012	192.787.959
2013	213.989.208
2014	228.434.873
2015	223.066.539
2016	194.670.386

**Nota.** Fuente: SRI (2016). *Estadísticas generales de recaudación*. Recuperado de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion>

En la Tabla 14 los organismos de control hicieron hincapié al aporte significativo de la recaudación por el rubro de impuestos de los vehículos motorizados;



**Figura 6.** Recaudación de impuesto a los vehículos motorizados en miles de dólares desde el año 2012 hasta el 2016

Fuente: Fuente: SRI (2016). *Estadísticas generales de recaudación*. Recuperado de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion>

## Producto Interno Bruto

El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor monetario de los bienes y servicios finales producidos en la economía en un período determinado, que permite medir el crecimiento o decrecimiento de la producción de bienes y servicios de las empresas de cada país; los resultados del PBI reflejan la competitividad de la empresa, durante los años 2006 a 2014 Ecuador alcanzó al máximo promedio de 4.3 fomentado por los precios históricos del barril del petróleo principal producto de exportación, los altos préstamos del exterior generando elevados gastos en el sector público, inversiones simbólicas en los sectores de energía y transporte, aumento del gasto social (Banco Mundial, 2017).

Rafael Correa hizo referencia a que antes del año 2014 Ecuador presentó cifras de reducción de la pobreza del 38 al 23% y que el indicador de Gini que calcula el nivel de desigualdad en la población bajó de 0.54 a 0.47, de la misma manera, aclaró que la valuación obedeció a que los ingresos de las zonas pobres de la región adquirieron de forma rápida el porcentaje promedio, pero que posterior al año 2014 los porcentajes se agravaron por el terremoto que sufrió la zona norte occidente el 16 de abril de 2016, por los efectos de los bajos precios del oro negro, por la apreciación del dólar; factores que repercutieron en la variación del desempleo del 5 al 6% y el subempleo del 12 al 19% causando estancamiento al coeficiente de Gini (Banco Mundial (2017).

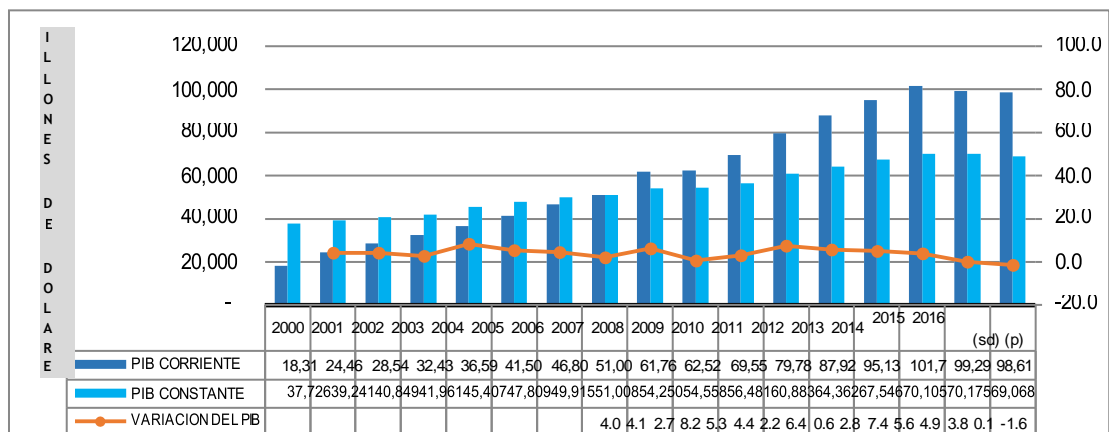


Figura 7. Crecimiento del PIB.

Fuente: López



El Banco Mundial (2017) conferenció que por la ausencia de la moneda nacional y reservas fiscales, el gobierno penosamente realizó ajustes y reducciones a la alta inversión pública y al gasto corriente, acudiendo a fuentes de financiamiento de tipo doméstico y externo, ocasionando el aumento de los pasivos públicos, por cuanto aplicó diversas medidas en busca de elevar los ingresos públicos no petroleros y prohibir los ingresos, de hecho, las políticas ejecutadas aportaron a moderar transitoriamente los efectos de la caída del precio del petróleo y el financiamiento de la reconstrucción posterior al terremoto ocurrido en la provincia de Manabí.

El país tiene que retomar la senda del crecimiento sostenible, garantizar y asegurar la estabilidad macroeconómica, cubrir los avances sociales obtenidos durante la bonanza, tratar de alcanzar las aceptaciones políticas obligatorios para adecuar la economía al nuevo contexto internacional y proteger a la población más vulnerable; todo esto, bajo el contexto en que la inversión pública no puede ser el motor del crecimiento, por tanto es indispensable que el país escudriñe implementar medidas de inversión extranjera y local para promover la movilidad del capital y el trabajo emergente, de tal forma que consiga diversificar la economía, incrementar la productividad, generar empleos para reducir la pobreza, cubrir los avances sociales obtenidos durante la bonanza, para de esa manera salvaguardar y agrandar la confianza y la participación del sector privado (Banco Mundial, 2017).

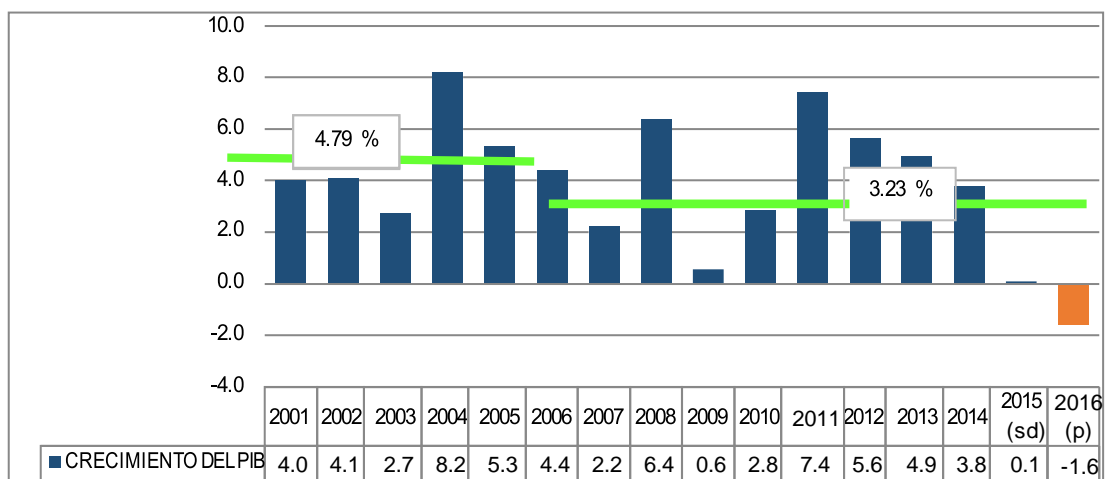


Figura 8. Evolución del PIB.

Fuente: López

El promedio de crecimiento de la economía ecuatoriana desde el 2000 hasta el 2006 fue de 4.79% favoreciendo a la economía en el 2004 momento en el que el país creció a una tasa del 8.2% por influencia de la puesta en funcionamiento del Oleoducto de Crudos Pesados (OCP) que permitió un incremento de la extracción petrolera en aproximadamente 100.000 barriles por día, para el período 2007 al 2015 el país registró un crecimiento promedio de 3.23% y el mejor año de ese período fue el 2011 cuando la economía creció a una tasa de 7.4% entre los motivos de este fuerte impulso económico estuvo el rol protagónico que ejerció el sector público en inversión de infraestructura (BCE, 2010).

Concretamente en el 2015 en donde la economía habría registrado una variación anual del PIB de 0.1 y en el 2016 en -1.6 convirtiéndose los valores en el peor resultado de decrecimiento económico en la etapa de dolarización del país; previo a estos registros, el año de menor crecimiento del PIB fue el 2009 con un 0.6%, esto como consecuencia del contagio de la crisis financiera internacional del 2007 y 2008, es tanto así, que el cambio porcentual anual del PIB real, es el indicador que en términos generales define la ruta de expansión o contracción del conjunto agregado de la economía (BCE, 2010).

La economía ecuatoriana según Dávalos (2016) recalcó que ha pasado por varios ciclos económicos, una etapa del ciclo que fue la más extensa y se situó entre el 2011 y finales de 2014 se caracterizó por un crecimiento económico acelerado, altos precios del petróleo, los commodities agrícolas y un dólar devaluado que admitieron aumento de los ingresos públicos y expansión del gasto, estos años de bonanza yacieron en forma abrupta por la presencia de un shock externo estimulado por la rápida apreciación de la moneda local y el descenso del precio del barril del petróleo que agudizaron el bajo nivel de ahorro público que se sintió en la disminución de las ventas internas, las exportaciones, la menor inversión pública y en general en una menor demanda agregada, para mediados del 2015 la economía entró en una recesión técnica, la situación se agudizó con el aumento del riesgo país y las crecientes presiones fiscales conllevando a que el Gobierno no pueda pagar sus

obligaciones pendientes con contratistas generando problemas en la cadena de pagos, con la llegada del año 2016 varios sectores productivos quebraron y el mercado laboral subió sus niveles de desempleo.

Para Pablo Lucio Paredes (2011, p.32) la economía ecuatoriana en el 2011 se recuperó de la crisis parcial ocurrida en el 2009 que pasó el PIB del 0 al 3% fundado en el alza del precio internacional del barril del petróleo que saltó de 51 a 71 dólares, inminentemente, el elevado nivel de gasto público corriente y de inversión pasó de 20.6 mil millones a 24.4 mil millones de dólares; es decir del 39.6% al 43% del PIB; estos fueron factores que impactaron positivamente en la demanda agregada, que se canalizó a través de los ingresos, y no incluyó los derivados del petróleo que cruzó de 12 a 15 mil millones de dólares, inmediatamente, el efecto de la demanda fue menor en el desarrollo de la economía que fue del 4% real y 4% de inflación es decir del 8%.

Paredes dijo (2011, p. 32-33) que el verdadero problema del país radica en el incremento de la demanda de autos, producción con mano de obra externa lo que se traslada directamente a la importación, que provoca inmovilización al mercado laboral local, desempleo y subempleo, sumándose a que las fuentes de empleo creadas provienen del sector público, lo que está ligado directamente al bajo nivel de inversión del sector privado, que ha permitido la merma de más o menos cuatro puntos porcentuales del PIB, y que para variar ante la total incertidumbre los empresarios han preferido optimizar al máximo sus recursos y aprovisionarse de materias importadas cuando se requiera.

Paredes (2011) aclaró que el crecimiento del PIB fue aproximadamente del 5% anual, este porcentaje se fundamentó en un nuevo incremento del precio del petróleo, concientizando que en algún momento se pueden abatir los elevados precios de los bienes básicos y se consideraría otro fuerte golpe para la economía, pensando en la alta dependencia y escasos ahorros fiscales que dispone el gobierno para hacer frente a cualquier imprevisto, y el tema se agrava aún más debido al elevado gasto financiado por deuda externa e interna, hoy por hoy, el potencial

desarrollo de la economía ecuatoriana que son el empleo e inversión pública están disminuyendo, por cuanto se piensa que depender y basarse en el motor estatal es la mejor receta para no crear utilidad, fomentando la gran duda o temor de saber cómo convertir eso en algo sostenible.

## Balanza de pagos

La balanza de pagos está constituida por tres cuentas que son: cuenta corriente que encierra bienes, servicios, renta y transferencias corrientes; la cuenta de capital y financiera comprende las transferencias de capital e inversión; y los errores y omisiones que consienten realizar ajustes a las cuentas. Las transacciones económicas generadas entre un país y el resto del mundo en términos explícito son registradas en este indicador (Ekos, 2016). La balanza de pagos además de ser considerada un instrumento analítico es una herramienta valiosa que permite realizar el seguimiento de los movimientos de divisas que ingresan y salen del país, registrando los movimientos asociados a las operaciones de comercio exterior, el ingreso neto de capitales por concepto de la inversión extranjera, remesas y deuda externa tanto pública como privada, entre otros rubros para la formulación de políticas económicas (Banco Central del Ecuador, 2010, p. 23).

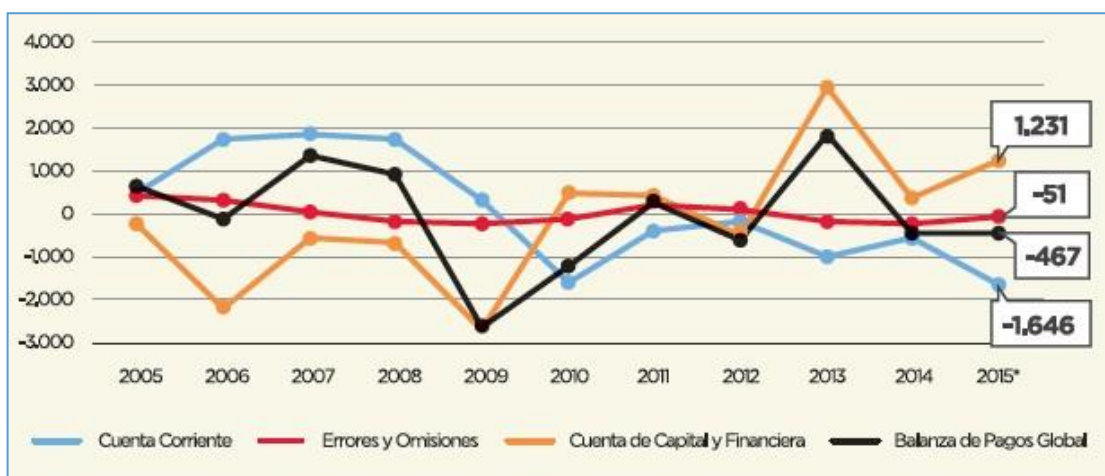


Figura 9. Balanza de pagos.

Fuente: Ekos, 2016. Recuperado de:

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7145>

Ekos (2016) difundió que hasta marzo del 2015 la balanza de pagos arrojó pérdidas aproximadas de 467 millones de dólares lo que significó una depreciación del 120% respecto al superávit alcanzado alrededor de 2.322 millones que botó el mismo periodo del 2014, la cuenta de mayor afectación en la balanza de pagos fue la cuenta corriente la misma que está fuertemente determinada por la evolución de la balanza comercial, la cual es altamente dependiente de las exportaciones petroleras y se sustentan en los precios del petróleo; mientras que fue comprobado una contracción de cerca de 439 millones de dólares en la cuenta de capital y financiera.

### Análisis de la balanza comercial del Ecuador

Jaramillo (2015) conceptualizó que la balanza comercial de un país contabiliza las entradas y salidas en un tiempo determinado y que el saldo de esta apreciable herramienta resulta de la diferencia entre exportaciones e importaciones, cuando el valor de las importaciones es inferior al de las exportaciones, el saldo es positivo, es decir, hay un superávit o excedente, y cuando el valor de las importaciones es mayor que el de las exportaciones, el saldo es negativo en ese caso existe un déficit; dentro de la balanza comercial hay dos claros participantes que son el sector petrolero y el sector no petrolero.

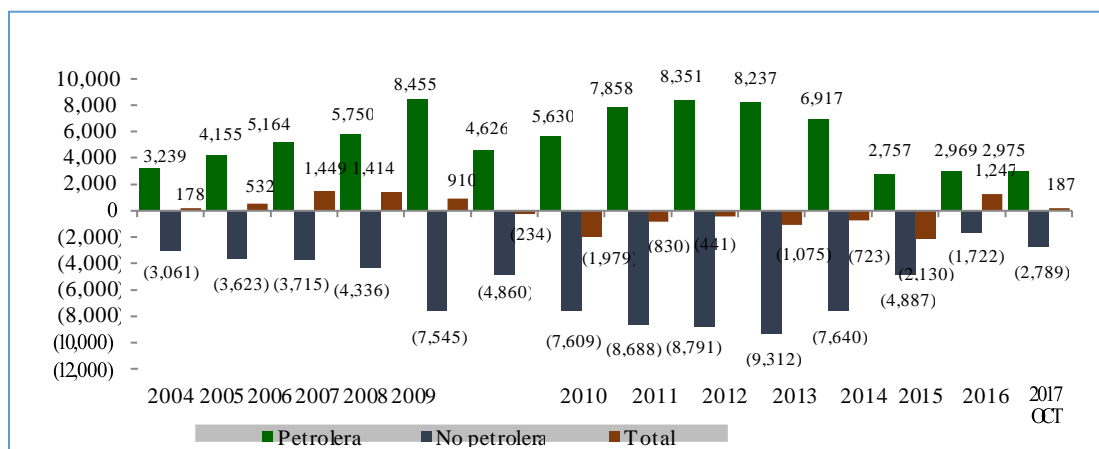


Figura 10. Balanza comercial.

Fuente: López

En el informe anual del 2015, la AEADE (2015) escribió que el sector automotor el año 2007 inició con dificultades, puesto que en los meses de enero y febrero se registró un déficit comercial de 85.9 millones de dólares, a diferencia del año 2006 que rastreó superávit de 425.1 millones de dólares, el Banco Central del Ecuador (BCE) respondió que el déficit fue provocado por la reducción del superávit de la balanza petrolera del 22,8%; adicionalmente en este año el Servicio de Rentas Internas (SRI) informó que el mercado automotriz contribuyó al país cerca de 400 millones de dólares por aranceles, tasas e impuestos, y que solo en el rubro de matrícula se recaudó USD74.356,000 un crecimiento del 6.9% comparado con el 2006.

El BCE (2010) notificó que en el mes de diciembre de 2010 se amplió al 5% en aranceles direccionados al sector automotriz como secuela del saldo deficitario que ascendió a 1.978,9 millones de la balanza comercial, el gobierno de la revolución ciudadana implementó un régimen de licencias para controlar las importaciones de vehículos armados, posteriormente reemplazó las licencias con las políticas de restricción cuantitativa anual, para evitar contradecir a las normas de la OMC y la Comunidad Andina de Naciones (CAN), organismos que prohíben expresamente restringir importaciones a los países miembros, a lo que el gobierno refutó que las medidas se deben a razones ambientales. No obstante la AEADE (2012) popularizó que el resultado de la balanza comercial petrolera es la que ha hecho que la balanza comercial tenga superávit, sin embargo la balanza comercial no petrolera ha venido presentando déficit destacándose en los últimos años marcando el 2008 por alrededor de 7.545 millones de dólares que corresponde a 14 puntos del PIB.

### **Especificación del análisis cuantitativo**

A continuación se detalla el cuestionario que se utilizó en la entrevista:

- ¿Cuál considera fue el efecto de las medidas gubernamentales tomadas por el COMEX, a través de la Resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento N 730 del 22 de junio del

2012, relacionado con la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como al valor de la importación de vehículos?

- ¿Cuál considera fue el efecto de las medidas gubernamentales tomadas por el COMEX, a través de la Resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento N 730 del 22 de junio del 2012, relacionado con la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como al valor de la importación de vehículos?
- Qué impacto considera tuvieron estas medidas con respecto al comportamiento de consumo en productos nacionales?
- ¿En qué medida cree que afectó la aplicación de las cuotas de importación en el volumen de ventas de las empresas del sector automotriz?
- ¿Cuál es el impacto económico y financiero que provocó al país el establecimiento de cuotas de importación para vehículos?
- ¿En qué situación quedó el sector automotriz luego de la aplicación de las medidas arancelarias?
- Quién cree usted que fue el/los perjudicados por el establecimiento de medidas arancelarias?

### **Análisis de la investigación**

El instrumento de investigación que se emplea es la entrevista estructurada y entrevista semiestructurada, discurriendo que el método está enfocado a profundizar información con cierto grado de exactitud tendiente a medir los fenómenos desde el punto de vista cualitativo, puesto que es flexible y abierto, y que el contenido, orden, profundidad y formulación se hallan sujetos al criterio del entrevistador, que se efectúa en medios naturales a través de conversaciones, usando una guía de temas basados en el problema, los objetivos y las variables, hacen tenacidad a que su objetivo es captar la percepción del entrevistado, sin imponer la opinión del investigador, y que de hecho modifica el orden, la forma de encauzar las preguntas o la formulación para adaptarlas a las diversas situaciones y características particularidades de los sujetos de estudio, y que permite al entrevistador que los

participantes se expresen con libertad, testificó que este tipo de entrevistas se lo hace regularmente con una grabadora que es usado como guía para obtener la información requerida (Monge, 2011).

En la primera entrevista efectuada se invitó al asesor económico y financiero ingeniero Marcos López, Master en administración de empresas; quién estuvo involucrado por más de 25 años en la banca ecuatoriana, fue intendente de mercado de valores y miembro del directorio del Banco Central del Ecuador, actualmente se dedica a la cátedra, a brindar asesorías financieras y económicas y a emitir opinión en diversos medios del país; y en la segunda entrevista se convocó al doctor en jurisprudencia Lenin Tito Ruiloba, quién fue gerente general y regional del Instituto de Talento Humano, así también colaboró en la Cancillería y en la actualidad es alcalde del gobierno autónomo descentralizado del cantón Pallatanga.

## **Entrevista**

Para López el tema de las medidas que se tomaron a nivel de comercio internacional, debían ser analizadas bajo el contexto económico en el que se vive, si bien es cierto, la dolarización no es un modelo económico sino un modelo cambiario que trajo importantes ventajas desde el 2000, especialmente porque el ingreso de las personas no sufrió pérdida de valor en el tiempo y por lo tanto la capacidad de compra y de endeudamiento mejoró, ya que se obtuvo una moneda dura que tiene capacidad liberatoria en cualquier parte del mundo, pero hay que recordar que en aquella época la economía ya estaba dolarizada puesto varias cosas como arriendos, precios de vehículos se transaban en dólares, de la misma manera los créditos estaban atados al tipo de cambio o al Unidad de Valor Constante (UVC).

Afirmó el catedrático López que el modelo cambiario de dolarización fue conceptualizado como un pasaje doloroso en la historia de la economía ecuatoriana, y que para sostener el modelo existen ciertas exigencias, tanto que el dinero al perder la capacidad de emitir se vuelve un bien adicional como cualquier otro, aclarando que si



no se obtiene el dólar, ese dólar no existe en la economía, y la única manera de traer el dólar es que las divisas que ingresen sean más de las que salen, aumentó que el país al no ser productor de vehículo sino ensamblador es preciso importar los materiales que se demandan para elaborar, por ende el sector automotriz fue y es una industria que exporta capital, que saca divisas, por tanto el sector siempre será visto en primera instancia como sector de peligro y el gobierno aplicará medidas restrictivas para confinar la salida de divisas.

El ex miembro del directorio del BCE López precisó que para el 2012 había transcurrido cerca de seis o siete años de una política fiscal desordenada causada por la administración del régimen de Correa, en la cual se dedicaron a gastar todos los ingresos que disponían, aprovechando la inundación de dinero estimulado por el boom petrolero puesto que el precio del barril llegó a 142.50 dólares, el precio más alto de todos los tiempos, por cuanto el gobierno se despreocupó de sostener y proteger la dolarización de una forma sana, para sostener y proteger el modelo cambiario de la dolarización de una forma sana convenía activar la exportación, considerando que la matriz productiva está fuertemente apoyada en la balanza petrolera ya que el sector agrícola tiene una minoría puesto que no ha sido mayormente explotado, es así que campos como el tecnológico, automotriz, entre otros, que tienen gran demanda y no se producen en el país es importante importar y en este caso la importación es buena, ya que ningún país es suficiente y subsiste basado en su producción nacional.

Señaló López que la balanza comercial había mostrado ser positiva hasta el año 2008, positiva en función de la balanza comercial petrolera, acordarse que en noviembre del 2008 el precio del barril del petróleo alcanzó el precio más alto de todos los tiempos, induciendo a la balanza comercial petrolera a obtener los 8,455 millones de dólares positivos, estos valores hacían que escondiera 7,545 millones de dólares que mantenía de balanza comercial no petrolera negativa, sin embargo la balanza comercial no petrolera negativa venía aumentando desde el 2004 de -3,061 luego pasó en el 2005 a -3,623, continuó en el 2006 a -3,715, siguió en el 2007 a -

4,336 dio un gran brinco en el 2008 a -7,545 millones de dólares, en este interín se notó la primera mini crisis inducida por el precio del barril del petróleo que bajó a 40 dólares, afectando seriamente la balanza comercial petrolera positiva que para el 2008 había sido de 8,455 millones de dólares, en el 2009 de 4,626 millones, mientras que la balanza comercial no petrolera negativa en este mismo año sufrió el primer freno y bajó a -4,860 millones de dólares.

Ponderó el analista económico Marcos López que se volvió a disparar la balanza comercial no petrolera negativa cambiando inmediatamente en el 2010 a 7,609; en el 2011 a 8,688, y siguió más o menos ese curso llegando a 8,791 en el 2012 e inclusive llegó a 9,312 en el 2013, ya allí se comenzó a sentir que la balanza comercial petrolera no fue capaz de soportar lo que suscitaba con la balanza comercial no petrolera, para aquella época había transcurrido tanto tiempo que dicho gobierno no fomentó las exportaciones no petroleras inclusive exportaciones no tradicionales para que generen la entrada de divisas y soporten las necesarias importaciones con los recursos que ostentó, en ese contexto en el 2012 escogió el camino más cómodo y optó por aplicar medidas restrictivas para desalentar la importación, y a uno de los sectores al cual direccionó fue al automotor, que consecuentemente afectó a los vehículos de alta gama de uso privado, de alguna manera el gobierno trató de enseñar a los ecuatorianos que podía importar y que no, obviamente en el 2013 no surtió el efecto real de las medidas arancelarias, pero en el 2014, 2015, 2016 y 2017 se presencié una caída drástica de las importaciones.

Atestiguó el asesor económico López que las medidas ambientales son sistemas de defensa que se emplean en el comercio exterior para no permitir el ingreso de algún producto que compita de manera fuerte en un mercado o que llene un mercado insatisfecho que no produce ese bien, por ejemplo en el caso de los productos agrícolas en las frutas se aplicó las medidas fitosanitarias, es así que Inglaterra exigió a Ecuador que los camarones que exportaba no contengan cloranfenicol, en el tema de vehículos se fueron por el tema de la contaminación ambiental y se castigó con aranceles, matrículas más altos para aquellos carros que

tenían mayor cilindraje y consumían más combustible, y seguidamente se comenzó a premiar los carros híbridos que son de menor contaminación pero no de contaminación cero y no cobraron la línea del 12% del IVA.

Insistió el ex bancario López que la normativa excluyó a los vehículos que servían como elemento para fines productivos, observándose gran cantidad de camionetas circulando en grandes y pequeñas ciudades en el país, sin embargo, los autos de alta gama fueron castigados aduciendo el tema ambiental, pero realmente es inconcebible ya que los vehículos de alta gama como Mercedes Benz, VMW, VOLVO, AUDI presumieron de mayor tecnología que les permitió presentar índices más bajos de contaminación que aquellos vehículos de baja gama, bajo cilindraje y de precio más bajo, pero a esos vehículos se castigó con mayor porcentaje en aranceles bajo el esquema de una cuestión ambiental, en el fondo no era protección ambiental, sino lo que se quería es utilizar la menor cantidad de divisas posibles.

El analista financiero López comparó el modelo económico que empleó el gobierno de Correa con el modelo del famoso economista inglés John Maynard Keynes que fue utilizado en la gran depresión de los años 30 del siglo pasado, afirmó que Keynes estudió la economía inglesa notando que la oferta agregada estaba compuesta por la producción nacional que es el PIB y por la importaciones y la demanda agregada por el consumo de las familias, por la inversión del gobierno, por las exportaciones y por el gasto del gobierno en bienes de consumo como sueldos; por lo tanto Keynes subrayó que Inglaterra estaba detenida por falta de dinero, de consumo, grandes fábricas paralizadas y que los productos ingleses eran de calidad pero no podía venderse porque no existía capacidad de compra en el consumidor ni tampoco había capacidad de compra en otros países para exportar los bienes; entonces Keynes asumió que la única forma que Inglaterra podía salir de la crisis era inundando la economía local de dinero y la única forma de inundar la economía de dinero en ese momento era imprimiendo libras esterlinas e impulsando el gasto desde el gobierno.

El ex intendente de mercado de valores López redonda que en aquel tiempo el gasto se impulsó desde el gobierno convirtiéndose en el gran motor de la economía inglesa, la diferencia fue que cuando el inglés consiguió trabajo y quería comprarse un pantalón, zapatos, autos nuevos se compró hechos en su país, por la alta calidad y por los bajos precios que presentaban en ese momento, todo el dinero que entro en la económica Inglesa sirvió para crezca la oferta, la producción nacional, causando incremento en el PIB, y las importaciones utilizaron solo para lo que necesitaban para así lograr completar el circuito económico, funcionándole el modelo a Keynes y logrando activar la economía inglesa, de hecho hay varios países que siguen el modelo, mientras que el Ecuador sigue el modelo Keynesiano de una manera novelera, el régimen decidió que el gasto público también debía empujar a la economía y en el 2007 subió el PIB apenas 2.2, ya en el 2008 con la nueva constitución rompió los esquemas de disciplina fiscal gastaron todo lo que podían y la economía le respondió y creció 6.4% , dando resultado el modelo de Keynes.

El ingeniero López determinó que sorprendentemente creció el PIB en el año 2009 al 0.6 y en el 2010 al 2.8, todo a causa de la alta generación de gasto público, no obstante se prolongó el crecimiento en el 2011 al 7.4 y finalmente cayó en el 2012 al 5.67, llegando en el 2016 a un decrecimiento de -1.6; incitando a que el crecimiento de la economía se vuelva extremadamente volátil, apreciándose que el crecimiento económico promedio fue de 3.23 desde el 2007 hasta el 2016, mientras que en el 2001 y 2006 fue de 4.79%, cabe destacar que en el 2007 el crecimiento de 8.2% sobresalió debido a las gigantescas obras del Oleoducto de Crudos Pesados (OCP).

López explicó que en el tema de la balanza comercial se observó fácilmente como las importaciones crecieron imparable desde el 2004 de 7,575 millones hasta que en el 2014 alcanzó los 26,448 millones, demostrándose así, que el incremento de las importaciones y que lo único que sostenía la economía ecuatoriana estaban ligadas directamente con el gasto público, pero que lamentablemente ese gasto no se orientó hacia el consumo nacional sino hacia las importaciones, notándose que a mayor gasto público mayor importación, es decir, no se dio lo que Keynes obtuvo puesto que la

gente quería ropa nueva pero era más barato comprar la ropa china que la ropa nacional, los ecuatorianos quería carro nuevo pero el auto no se fabrica en el país sino se ensambla, por lo tanto obligatoriamente se importaba los kits para el ensamblaje de esos vehículos.

Marcos López mencionó que definitivamente la AEADE se quejó por la caída abrupta que tuvieron las ventas de vehículos en algunas concesionarias que bajó hasta casi el 50%, evidentemente por un lado el gobierno consiguió frenar la salida de divisas, pero por otro lado afectó a toda una gama de negocios que se encontraban atrás del proceso de la importación de un vehículo como son: vendedores, talleres de mantenimientos, ventas de combustibles, lubricantes, repuestos; sufriendo contracción directa e indirecta al reducir los ingresos toda esa gama de negocios lo que se apreció en el desempleo y/o subempleo.

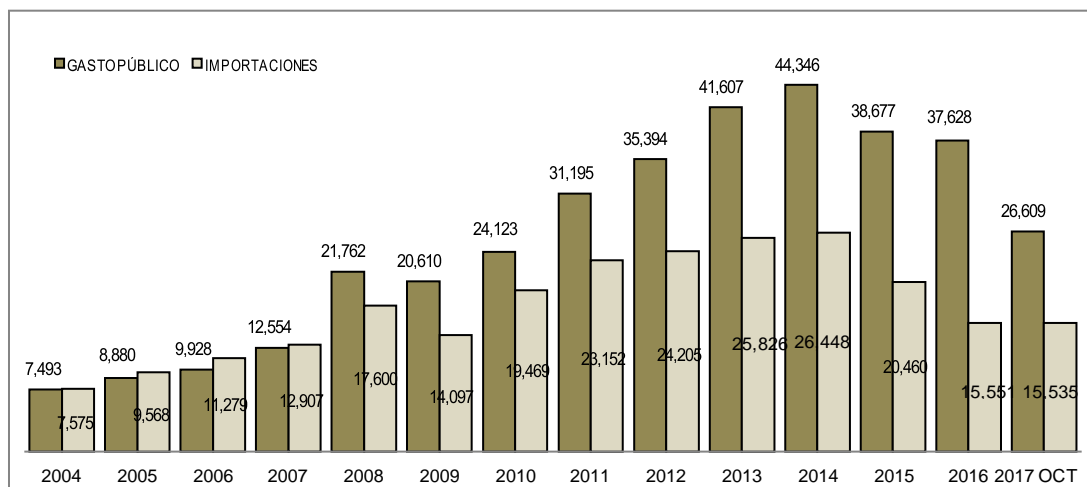


Figura 11. Gasto público versus importaciones expresado en millones de dólares.  
Fuente: López

Aclaró López que si se visualiza desde la cifra fría, se creería que el gobierno obtuvo un impacto positivo, haciendo referencia al corte rápido de la salida de divisas, concibiendo que cumplió su función, de hecho ese es un análisis sesgado conceptuando que las restricciones no abarcaron solo al área de vehículos sino diversos productos en general que sufrieron la prohibición de importación, aumento de tasas, salvaguardas arancelarias; medidas que se fundamentaron en la depreciación del dólar y la falta de competitividad con países como Perú y Colombia,

no obstante, esta comparación fue errada desde el punto de vista técnico, ya que el análisis comparativo se debió realizar con el tipo de cambio real, el mismo que se estudia con alrededor de 22 o 24 países o con los países que tiene relaciones comerciales y que constituyen el 80% o más de la balanza comercial, que en este caso son Estados Unidos y Europa que son los grandes compradores del Ecuador, en estos países la apreciación del dólar no fue tan grande.

El ingeniero López determinó que el gasto público en el 2014 llegó a 44,346 millones de dólares, para el 2016 bajó a 37,628 y en octubre 2017 registró 26,609, mientras que las importaciones cayeron en el 2014 a 26,448, en el 2016 15,551 y en octubre de 2017 a 15,551, aquí se aplica la regla que a más gasto público más importación y a menos gasto público menos importación, impactando directamente a las importaciones de materias primas necesarias para la producción de bienes nacionales y atentado a la competitividad de la producción nacional; finiquitando que al final del camino la economía salió perdiendo por cuanto se desalentó la importación de varios sectores entre ellos la industria de vehículos golpeado directamente por los costos de las materias primas y bienes de capital necesarios para el ensamblaje y/o producción.

Sintetizó López que el gobierno al no fomentar las exportaciones se vio obligado a jugar con la otra variable de la balanza comercial que son las importaciones porque en lo relacionado a la balanza de servicios que registra déficit no es factible y que la balanza de capitales mantiene déficit aún mayor, los grandes déficit fiscales en el 2016 sobrepasaron los 7,000 millones de dólares, lo que implicó alrededor del 7.5% frente al PIB, obligando al gobierno a un mayor endeudamiento que necesariamente tuvo que provenir del extranjero porque las fuentes nacionales como el BCE, el IESS han sido día a día más agotadas, creyendo que ya no es posible sangrarlos más, y de continuar haciendo préstamos a las entidades nacionales se las colocaría en una condición extremadamente precaria

Refirió el ex director del BCE Marcos López que el endeudamiento obtenido del exterior resultó extremadamente caro y encima se generaron a corto plazo, solamente para dar una cifra que corrobora en los últimos seis meses del nuevo gobierno se han contratado alrededor 6.000 millones de dólares de deuda externa lo que significó seis puntos del PIB que resultó casi un por ciento por mes de un endeudamiento, el mismo que fue catalogado demasiado agresivo, las medidas no podían dar por terminaban en un plazo porque penosamente continuaba el déficit fiscal.

López destacó que el gran origen de los problemas de la economía del Ecuador, es la indisciplina fiscal, el gastar todo y acudir al sobreendeudamiento para seguir manteniendo el elevado gasto público y la necesidad de pensar que solo el motor del sector público haría caminar a la economía, razón por la cual el gobierno extendió las medidas todo el tiempo que le fue posible y claro rebatió López como posteriormente se firmó el tratado comercial con la Unión Europea (UE), y la comunidad exigió dismantelar las salvaguardias arancelarias el país se vio obligado a bajar de forma progresiva los precios de los productos y vehículos de origen europeo.

Aludió López que las salvaguardas arancelarias son prohibidas por la Organización Mundial de Comercio, a no ser que exista un caso comprobado para su implementación, y que el gobierno logró disponer de un justificativo ante el organismo, usando el que las exportaciones perdieran competitividad con las monedas con países que mantenía mayor relación comercial y usualmente en estos países las monedas se devaluaron, lo que provocó perder competitividad frente a los bienes que esos países producen, y que de hecho, los bienes de esos países sean parecidos a los que Ecuador produce; y obviamente que con Colombia se dio el caso porque Colombia produce flores, banano y petróleo al igual que el Ecuador, aunque en Ecuador apenas se produce alrededor de 450,000 barriles de petróleo diarios mientras que en Colombia se produce cerca de un millón, es decir, ya duplicaron en producción y a pesar de ello Colombia no se considera un país petrolero ni depende

tanto del petróleo, y la comparación con Perú es similar, y Perú tampoco depende 100% de petróleo sino que se ha enfocado en los productos de la pesca.

Continúo López, evidentemente el país vende los mismos productos que Colombia y Perú, pero Colombia y Perú tienen la ventaja de tener moneda propia y acudir a devaluaciones; entonces bajo esas premisas la OMC permitió ese tipo de salvaguardas por los efectos de falta de competitividad y por devaluación, razones por las cuales el Ecuador pudo extender todo el tiempo que le fue posible y claro fue forzado a dismantelar las medidas arancelarias con el acuerdo del tratado comercial con la Unión Europea, por tal razón se observa que los productos y vehículos de origen europeo han bajado de forma progresiva los precios.

Sugirió López a la industria automotriz examinar otras salidas como por ejemplo utilizar la capacidad instalada en la producción de energía eléctrica, debido a que las autoridades aludieron que existe exceso en esta zona, por cuando el excedente que lamentablemente no podría ser exportado a Perú ni Colombia creyendo que estos países pueden cubrir sus necesidades, ni tampoco a Venezuela porque no tiene capital para pagar y ni mucho menos se optaría por vender a Argentina o Chile ya que el costo sería alto considerando el paso por el interconectado, lo recomendable sería que el sector proponga al gobierno nacional que a los carros 100% eléctricos se los libere de aranceles reflexionando que tienen cero utilización de combustible, lo que motivaría a las plantas generadoras de electricidad para que funcionen a lo que da su capacidad de producción, y la posible abundancia sería consumido por el parque automotor, imaginando que el acuerdo sería fácil de obtener puesto que hay un solo grupo económico (Eljuri) que son dueños aproximadamente del 80% del mercado automotriz y podrían lograr exclusividad en el acuerdo comercial.

Bajo ese contexto López incita a sondear a empresas que deseen invertir en el país con gasolineras que suministran de combustible a los abastecedores de carga rápida para los vehículos eléctricos en las distintas localidades y de esa forma se cerraría el circuito, la indagación que se podría figurar es que se libere todos los



aranceles en las distintas gamas de los vehículos como son baja, media, alta, puesto que el gobierno por un lado no percibiría la recaudación por aranceles pero por otro lado ganaría los ingresos marginales por la electricidad que no se produce y se está desperdiciado, solo para citar un ejemplo, subrayó, que el motor de un vehículo eléctrico es la cuarta parte del tamaño del motor del vehículo a diésel, no usa gasolina, es amigable con el medio ambiente, por lo tanto se ahorra el combustible, además es un carro que su máquina no usa aceite por lo tanto no necesita de derivados este sería estimado otro ahorro en lo referente a subsidios para el estado.

Explicó López que el gobierno tendría que analizar cuanto deja de recibir por impuestos versus cuanto probablemente dejaría de gastar en el tema de subsidios de combustibles, lubricantes, ingresos de forma marginal por la electricidad que estaría vendiendo y armonizar si es o no rentable para el país, es fundamental convertir las amenazas en oportunidades y además aportar amigablemente al medio ambiente, y desde el punto de vista económico, si el país sale tablas debería darse por bien servido ya que la rentabilidad social y la rentabilidad en cuanto a la conservación del ambiente le está dando los réditos necesarios, y si gana algo pues se ubicaría en otra posición; recaló que las ventas en la industria automotriz es un tema de copia, por ejemplo si un poco mi vecino anda en carro eléctrico yo también voy a andar en carro eléctrico, entonces un poco así funciona el mercado automotriz.

Para Marcos López las medidas arancelarias encarecen los bienes y atentan contra la calidad de vida que va teniendo el ser humano, y definitivamente siempre el perjudicado será el consumidor porque si el vehículo que anteriormente costaba USD10,000 con las medidas arancelarias costó alrededor de USD14,000; aquella gente que podía comprar el vehículo en USD10,000 posiblemente con los aranceles no le será factible comprar el mismo auto en US\$14,000, y probablemente aquel que lo compre en USD14,000 sacrificará otros bienes que podría consumir si el vehículo hubiera costado USD10,000.

Concluyó Marcos López que el gobierno tiene una visión totalmente miope que va en contra de la corriente del mundo ya que pone trabas a todo, y mantiene el temor de competir con el planeta, piensa que China, los Americanos, Colombianos, Peruanos van a vender todo más barato y que las cosas se encarecerán y que seguramente el Ecuador quebrará, y que lo que debería hacer es indagar en que es bueno para el país para buscar la especialización, porque si el colombiano es bueno en la industria textil, posiblemente el ecuatoriano puede ser bueno en la industria del cuero y entonces sería factible trabajar para ingresar fuertemente en el mercado del cuero Colombiano y solo así los Colombianos se dedicaran a la industria textilera y se daría un intercambio, para de esa forma cambiar la matriz productiva pensando en lo que se llama los clúster de producción en donde los países aprovechan las ventajas competitivas aquí el análisis de las cinco famosas fuerzas de Porter que permita establecer el nivel de competencia con otros mercados.



Figura 12. Las 5 fuerzas de Porter.

Fuente: Rincón, A., Archila, N., Río, P. (2015). Obtenido de Universidad de Escuela Colombiana de Carreras Industriales de [https://www.google.com.ec/search?q=las+5+fuerzas+de+porter+ejemplo&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwj16b2Vv7\\_ZAhWH7YMKHWitDSgQsAQIWw&biw=890&bih=568#imgrc=x8O83eWh\\_gNhvM](https://www.google.com.ec/search?q=las+5+fuerzas+de+porter+ejemplo&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwj16b2Vv7_ZAhWH7YMKHWitDSgQsAQIWw&biw=890&bih=568#imgrc=x8O83eWh_gNhvM)

El doctor Tito interpretó que en el 2012 ante la salida masiva de capitales, el gobierno no tuvo otras opciones que implementar medidas arancelarias, especialmente porque la balanza de pagos era totalmente diferenciada por el gasto

que realizaban los ecuatorianos al exterior y para lograr mantener el modelo de dolarización y retener los dólares en la economía, sobre todo por la crisis mundial incitada por las burbujas inmobiliarias de Europa y EEUU que afectó las economías de todos los países y que exceptuó a aquellos países que tienen sanciones económicas como Cuba, Corea del Norte que no tuvieron afectación; y que penosamente las medidas impactaron fuertemente al ingreso de la industria automotriz, por cuanto el sector se vio obligado a despedir de forma masiva a los trabajadores, lo que fue considerado un gran golpe de carácter social.

Tito ex gerente general del IECE expuso que hubo épocas que la economía mundial estaba en apogeo beneficiando al Ecuador, lo que fue aprovechado por el gobierno en infraestructura, salud, carreteras, vialidad, educación, en aeronáutica, petrolera, consecuentemente a largo plazo ese gasto o inversión era insostenible, una de las razones por las cuales el gobierno de Correa aplicó normativas restrictivas para frenar la salida de dólares; de hecho, en otros países como en Corea Seúl hay muchas empresas que tuvieron que fusionarse, por ejemplo la Kia con la Hyundai, de igual forma en Europa y en Japón quebraron empresas y desaparecieron algunas marcas de vehículos, solo en los países que cuentan con capital suficiente como EEUU lograron inyectar capital a las empresas los Chrysler, General Motors para que continúen operando, es fundamental que los carros de cilindraje mayor asuman responsabilidad con el medio ambiente sin inmiscuir el transporte pesado, para de esa forma frenar la contaminación del medio ambiente cualquier sacrificio y costos económicos son valederos.

El alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) del cantón Pallatanga enfatizó que el sector privado a través de la banca tiene que ser más accesible y facilitar créditos con intereses más bajos, el sector financiero no debería ser mezquino e individualista y trabajar solo para obtener lucro, de la misma manera la banca pública, estas instituciones deben otorgar préstamos a largo plazo y a intereses sumamente bajos, para que de esta manera el dinero obtenido se invierta en educación, innovación, tecnología, capacitación de talento humano para depender en

menor medida de los productos importados y elaborar productos en el Ecuador, adicionalmente convocó a los países desarrollados para que dejen de enviar tecnología obsoleta que limita la innovación en países como el Ecuador que está en vías de desarrollo, dado que estos países han heredado capitales desde hace años atrás lo que les da ventajas comparativas gigantescas.

Tito juzgó a los ecuatorianos que por cultura no prefieren productos nacionales, y seleccionan productos extranjeros de marca y costosos, aclara, que el producto extranjero no necesariamente es el mejor producto lo que hace la diferencia es la mano de obra que se ve finalmente reflejado en el precio, la sociedad es sumamente consumista, porque elige productos de moda, última tecnología, vehículos de gama alta, que provocan que los dólares se fuguen trayendo consecuencias catastróficas debido a que Ecuador es un país dolarizado.

El doctor Tito recalcó que en el mundo países muy pobres han salido del subdesarrollo citó a Corea del Sur, Japón que después de la segunda guerra mundial quedaron devastados, agregó que EEUU protegió y ayudó económicamente a estos países que hoy en día tienen el privilegio de generar ayuda internacional, tecnología, investigación, por cuanto se concibe que dentro de ese marco se procee tecnología mundial sumamente sólida, ya que desdichadamente si a EEUU, Europa, Asia, les da una gripe a países como el Ecuador da pulmonía, se anhela que los organismos internacionales como la ONU, Banco Interamericano, Fondo Monetario, Asia Pacifico cumplan con el objetivo con el que fueron creados que es de integrar y facilitar a los países en vías de desarrollo tecnología de punta para que puedan crear productos y consigan depender en menor medida de productos extranjeros para así evitar acudir a las restricciones arancelarias y permitir fluir a la economía mundial.

Para Tito es conveniente buscar otras alternativas de movilización como las bicicletas, las mismas que tienen costos más bajos comparados con los vehículos, se concibe que estas unidades generarían un impacto positivo, beneficiando al estado en términos de contaminación ambiental ya que se disminuirían las emisiones de CO<sub>2</sub>,

en lo referente a la salud mejorando la calidad de vida de los habitantes por la actividad física, en lo coherente a operación vial descongestionando vías y optimizando costos en infraestructura, es vital meditar que para disponer de la utilización masiva de estas unidades móviles que son las bicicletas se deberá contar con directrices estratégicas para la implementación de medidas que regulen y reestructuren los espacios físicos tanto públicos como privados; para de esta forma garantizar los requerimientos de la ciudadanía y disponer de otras medidas de orden cultural como sitios para estacionamientos, acceso, luminosidad, etc.

Finalizó Lenin Tito comentando que la industria automotriz quedó vulnerable y demasiada golpeada tanto que algunos ecuatorianos se inclinaron al contrabando y se trasladaban a países vecinos como Perú o Colombia en sus vehículos para realizar cambios de accesorios como por las diferencias abismales en los precio del vehículo, por tanto un vehículo modelo Ford en EEUU costaba USD25,000 y ese mismo modelo fue realmente oneroso en Ecuador que llegó a costar desde USD50,000 - USD60,000 y hasta USD70,000; el estado debe fomentar incentivos para fomentar el empleo en el transporte urbano, escolar, taxi, transporte comunitario, los mismos que son considerados elementos de trabajo, razonar que en la economía toda medida trae ventajas y desventajas y ante ese escenario el gobierno tuvo que acudir a las normativas restrictivas para mantener el alto gasto público y el déficit de la balanza comercial, se anhela que se fortalezca la matriz productivo y el empleo se reactive.

### **Resultados de la entrevista**

Ha definido a la triangulación (Denzin citado por Aguilar y Barroso, 2015, p.74-75) como la aplicación y combinación de varias metodologías de la investigación en el estudio de un fenómeno, así también han conceptualizado como técnica de confrontación y herramienta de comparación de diferentes tipos de análisis de datos con un mismo objetivo que puede contribuir a validar un estudio de encuesta y potenciar las conclusiones que se deriven; entre ellas, destaca la

triangulación de datos, triangulación de investigador, triangulación teórica, la triangulación metodológica, la triangulación múltiple.

- a) La Triangulación de datos: hace referencia a la utilización de diferentes estrategias y fuentes de información sobre una recogida de datos que permite contrastar la información recabada. La triangulación de datos puede ser:
  - Temporal: son datos recogidos en distintas fechas para comprobar si los resultados son constantes;
  - Espacial: los datos recogidos se hacen en distintos lugares para comprobar coincidencias;
  - Personal: diferente muestra de sujetos.
- b) Triangulación de investigadores: en este tipo de triangulación se utilizarán varios observadores en el campo de investigación, de esta forma se incrementa la calidad y la validez de los datos ya que se cuenta con distintas perspectivas de un mismo objeto de estudio y se elimina el sesgo de un único investigador.
- c) Triangulación teórica: hace referencia a la utilización de distintas teorías para tener una interpretación más completa y comprensiva, y así da respuesta al objeto de estudio, pudiendo incluso ser estas teorías antagónicas; este tipo de triangulación es poco utilizada ya que en la mayoría de los casos se pone en cuestionamiento o se realizan críticas referentes a las distintas epistemologías.
- d) Triangulación metodológica: Referida a la aplicación de diversos métodos en la misma investigación para recaudar información contrastando los resultados, analizando coincidencias y diferencias. Su fundamento se centra principalmente en la idea de que los métodos son instrumentos para investigar un problema y facilitar su entendimiento. Dentro de esta categoría es posible distinguir entre:
  - La triangulación intramétodo: en esta situación, el investigador utiliza un único método o estrategia de investigación empleado de forma reiterada en diferentes momentos temporales, aunque aplica distintas técnicas de recogida y de análisis de datos. El objetivo es comprobar la validez y fiabilidad de la información que primeramente se ha obtenido.

➤ La triangulación entre métodos: es más satisfactoria que la anterior y consiste en la combinación de métodos cualitativos o cuantitativos de investigación en la medición de una misma unidad de análisis, dichos métodos son complementarios y combinarlos permite utilizar los puntos fuertes y paliar las limitaciones o debilidades de cada uno de ellos, cruzar datos y observar si se llega a las mismas conclusiones. Y, la triangulación múltiple: se combina dos o más tipos de triangulación, como puede ser, la triangulación metodológica, teórica, de datos y de observadores, se basa en usar más de un nivel de análisis.

Tabla 15

**Triangulación de datos**

	Preguntas del cuestionario de la entrevista	Ing. Marco López	Dr. Lenin Tito	Contrastación
1	¿Cuál considera fue el efecto de las medidas gubernamentales tomadas por el COMEX, a través de la Resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento N 730 del 22 de junio del 2012, relacionado con la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como al valor de la importación de vehículos?	La indisciplina fiscal, el gastar todo y acudir al sobreendeudamiento para seguir manteniendo el alto gasto público y la necesidad de pensar que solo el motor del sector público haría caminar a la economía.	La salida masiva de capitales, especialmente porque la balanza de comercial era totalmente diferenciada por el elevado gasto que realizaban los ecuatorianos al exterior, por lo tanto se requería retener los dólares en la economía.	medidas arancelarias fueron impuestas a las importaciones de vehículos en virtud a la inestabilidad de la balanza de pagos.
2	¿Cuál considera fue el efecto de las medidas gubernamentales tomadas por el COMEX, a través de la Resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento N 730 del 22 de junio del 2012, relacionado con la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como al valor de la importación de vehículos?	Argumentó la contaminación ambiental y se castigó con aranceles, para aquellos carros que tenían mayor cilindraje y consumían más combustible, y seguidamente se comenzó a premiar los carros híbridos que son de menor contaminación pero no de contaminación cero y no cobraron la línea del 12% del IVA.	Los carros de cilindraje mayor deben asumir responsabilidad con el medio ambiente para de esa forma lograr frenar la contaminación, ante esta situación cualquier sacrificio y costo económico es valedero.	Las medidas ambientales son sistemas de defensa que se emplean en el comercio exterior para no permitir el ingreso de algún producto que compita de manera fuerte en un mercado o que llene un mercado insatisfecho que no produce ese bien.
3	Qué impacto considera tuvieron estas medidas con respecto al comportamiento de consumo en productos nacionales?	Lamentablemente las barreras arancelarias no afectaron en gran medida, puesto que los kits no se ensamblan en el país.	En algunos casos permitió el incremento de ventas de productos de las ensambladoras nacionales, pero en los otros productos el cliente optó por el contrabando.	Las ensambladoras locales incrementaron sus ventas.

CONTINUÓ...



...CONTINUACIÓN

4	¿En qué medida cree que afectó la aplicación de las cuotas de importación en el volumen de ventas de las empresas del sector automotriz?	La caída abrupta que tuvieron las ventas de vehículos en algunas concesionarias que bajó hasta casi el 50%. Contracción directa e indirecta al reducir los ingresos lo que se apreció en el desempleo y/o subempleo.	Impactaron fuertemente al ingreso de la industria, por cuanto el sector se vio obligado a despedir de forma masiva a los trabajadores.	Las ventas cayeron drásticamente promoviendo el desempleo y subempleo en el sector.
5	¿Cuál es el impacto económico y financiero que provocó al país el establecimiento de cuotas de importación para vehículos?	El gobierno obtuvo un impacto positivo, haciendo referencia al corte rápido de la salida de divisas, concibiendo que cumplió su función.	El estado dejó de percibir ingresos por la reducción en ventas, tasas, pero sobretodo dejó de salir dólares.	El gobierno logró detener la salida de divisas y aumentó la recaudación fiscal
6	¿En qué situación quedó el sector automotriz luego de la aplicación de las medidas arancelarias?	Afectó a toda una gama de negocios que se encontraban atrás del proceso de la importación como son: vendedores, talleres de mantenimientos, ventas de combustibles, lubricantes, repuestos, entre otros.	Quedó vulnerable y demasiado golpeado.	Quedo frágil, de hecho pequeñas empresas tuvieron que cerrar.
7	Quién cree usted que fue el/los perjudicados por el establecimiento de medidas arancelarias?	El consumidor porque si el vehículo que anteriormente costaba USD10,000 con las medidas arancelarias llegó a costar alrededor de USD14,000	El cliente por las diferencias abismales en los precio del vehículo, puesto que un vehículo modelo Ford en EEUU costaba USD25,000 y ese mismo modelo alcanzó costos desde USD50,000 - USD60,000 y hasta USD70,000	El cliente porque debido a la implantación de los aranceles los precios de los vehículos repuestos subieron.

Fuente: López y Tito

En la Tabla 15 se muestra la triangulación de datos de las entrevistas realizadas al ingeniero Marcos López y al doctor Lenin Tito.

De acuerdo a las entrevistas levantadas se puede concluir que ante una política fiscal desordenada, de sobreendeudamiento, de alto gasto público y por la salida masiva de divisas que provocó déficit en la balanza comercial producido principalmente por la reducción del precio del petróleo, para el régimen de Correa fue inevitable la ejecución de las medidas restrictivas para así desalentar la importación, abatiendo a varios sectores entre ellos el automotor, de hecho las normativas arancelarias fueron alargadas todo el tiempo que fue posible aprovechando de sistemas de defensa como las medidas ambientales que son utilizados en el comercio exterior, hasta que en el 2016 se firmó el acuerdo con la UE, exigiendo este organismo retirar los aranceles a los vehículos de origen europeo; por una parte consiguió desalentar la importación y frenar la salida de divisas pero por otra parte la industria automotriz sufrió caídas abruptas y consecuente se redujo los ingresos afectando a toda una gama de negocios que se encontraban atrás del proceso de la importación, apreciándose en el desempleo y/o subempleo.

### **Eurovehículos S.A.**

Eurovehículos S.A. es una concesionaria que pertenece al grupo Eljuri que se abrió el 22 de septiembre de 1995, para el 2011 registró 97 empleados y en el 2015 un total de 87 (Ekos, 2016); entre los objetivos que tiene la institución está en enfocarse a mercados y productos nuevos para obtener eficiencia y eficacia fundamentado en la alta motivación al talento humano, puesto que para la empresa su gente es la mayor riqueza, debido a su compromiso con el medio ambiente, este prevalece en todos los aspectos, busca mantener equilibrio y no entrar en conflicto con los recursos financieros, ecológicos y humanos, para de esa manera obtener ganancia; su principal actividad es la venta al por mayor y menor de automotores y auto-partes tanto nuevos como usados, los vehículos que comercializa son de pasajeros, minibuses, ambulancias, remolques, camiones, semirremolques, caravanas y auto caravanas; las marcas que ofrece son Skoda, Fabia, Fabia Combi, Fabia Sport, Kodiaq, Octavia, Rapid, Rapid Spaceback, Superb (Skoda, 2016).

Tabla 16

***Ventas, utilidad, impuestos y posición en ventas de Eurovehículos S.A.***

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ventas	16,750,764	16,148,231	14,207,920	14,213,868	16,103,676	9,448,303	7,679,794
Utilidad	330.,17	807,432	323,134	772,845	800,102	587,097	51,458
Impuestos		484,434	320,705	391,860	269,873	255,480	94,985
Posición en ventas	738	998	1,107	1,226	1,056	1,632	1,923

**Nota.** Fuente: Ekos. (2016). *Ventas, utilidad, impuestos y posición en ventas de Eurovehículos S.A.*  
Recuperado de: <http://www.ekosnegocios.com/empresas/empresas.aspx?ide=678>

En la Tabla 16 se reporta desde el año 2010 hasta el 2016 como las ventas generadas, las utilidades obtenidas, impuestos y la posición en ventas de la empresa Eurovehículos S.A. sufren decremento.

Tabla 17

***Indicadores financieros de Eurovehículos S.A. correspondiente al año 2016***

Indicador Financiero	%
Ingresos por ventas netas	-28.42% ▼
Ingresos de explotación	-29.14% ▼
Resultado de explotación (EBIT)	42.5% ▲
EBITDA	44.6% ▲
Beneficio neto (pérdida) para el período	-14.89% ▼
Activos totales	5.13% ▲
Margen de beneficio operativo (ROS)	2.87% ▲
Margen de beneficio neto	0.16% ▲
Retorno sobre el capital (ROE)	-0.11% ▼
Coefficiente de endeudamiento	51,3% ▲
Razón rápida	-53.53% ▼
Ratio de efectivo	-81.52% ▼

**Nota.** Fuente: Emerging Markets Group. (2016). *Indicadores financieros de Eurovehículos S.A.*  
Recuperado de: [https://www.emis.com/php/company-profile/EC/Eurovehiculos\\_SA\\_es\\_3564637.html](https://www.emis.com/php/company-profile/EC/Eurovehiculos_SA_es_3564637.html)

En la tabla 17 se muestra los indicadores financieros de Eurovehículos S.A. correspondiente al año 2016

La compañía Emerging Markets Group (2016) particularizó al indicador de ingresos por ventas netas que incluye todas las ventas para el año, menos las bonificaciones, los descuentos y las devoluciones, en el caso de Eurovehículos S.A.

los ingresos por ventas netas registraron -28.42%, el resultado se debió a las restricciones y cupos de importación que rigieron. Mientras que los ingresos de explotación de -29.14% que hacen referencia a los ingresos que se obtienen por ventas que no contemplan la actividad principal. Al EBITDA que muestra el beneficio bruto en un ejercicio económico excluyendo los intereses, impuestos, la depreciación y las amortizaciones, un elevado EBITDA no tiene porqué significar un gran beneficio ya que puede ir acompañado de un gran endeudamiento y apalancamiento, si bien su viabilidad dependerá de la gestión que se haga del proyecto; consintiendo realizar una primera aproximación a los resultados empresariales de la compañía.

El Beneficio Neto concede una representación del flujo de caja que genera, revela cuál es la capacidad para concebir beneficios a través de su actividad productiva principal, el resultado deja fuera a la amortización y depreciación, intereses, impuestos. Tanto los activos totales que descifra el uso de los activos para generar ingresos como el margen de beneficio que concierne a la categoría de los ratios de rentabilidad, estos dos indicadores asisten a los administradores hacer los ajustes necesarios para mejorar el desempeño financiero de la compañía. Los ingresos por Ventas es el dinero que entra a causa de las operaciones comerciales corrientes.

Margen de ganancia llamado también margen de beneficio neto, mide la rentabilidad y permite conocer como la empresa controla su costo además evalúa la cantidad de beneficios de una empresa gana por cada dólar de ventas. El ROE o rentabilidad sobre recursos propios, comprueba a los accionistas si le compensa mantener sus fondos en la empresa y les consiente escoger la inversión a medio o a largo plazo, cuanto más elevado sea el ROE se entiende que mayor será la rentabilidad (EMIS, 2016).

EMIS (2016) definió que el Coeficiente de Endeudamiento representa las aportaciones de terceros como entidades bancarias, accionistas o incluso otras empresa en el total de recursos financieros, por ejemplo, ante un negocio exitoso, un alto financiamiento puede conllevar una alta rentabilidad de los recursos propios; por

el contrario, si el negocio no tuviera éxito, los propietarios experimentan una pérdida moderada, ya que en una inversión pequeña los acreedores prefieren un porcentaje moderado, puesto que a menor valor de ratio de endeudamiento mayor amparo ante una fortuita quiebra de la empresa; el ratio de endeudamiento ideal se sitúa entre el 40 y el 60%, se cree que si el valor es inferior al 40% la empresa aparentemente podría estar incurriendo en un exceso de capitales ociosos, por consiguiente, pérdida de rentabilidad de sus recursos; por el contrario, si el ratio arroja un resultado mayor al 60% expresa que la empresa está soportando un excesivo volumen de deuda; un agravamiento de la situación puede conllevar a la descapitalización y por lo tanto una pérdida de autonomía de la sociedad frente a terceros.

La razón rápida o razón de prueba ácida, es una prueba rigurosa de liquidez, divide a los activos corrientes más líquidos como: efectivo, valores negociables y efectos, cuentas por cobrar; con el pasivo corriente; no incluye inventarios porque se precisa mayor tiempo para convertirlo en efectivo; los gastos pagados por anticipado u otros pagos tampoco contempla porque no son convertibles en efectivo y por tanto no pueden cubrir los pasivos corrientes; el índice de 1 se considera aceptable, ya que se interpreta que se tiene ese valor para cubrir cada dólar con las deudas inmediatas (EMIS, 2016).

### **Combustibles más amigables con el medio ambiente**

Rosales (2016) realizó comentarios referentes a que en países desarrollados como EEUU están experimentando posibles combustibles considerados sostenibles, más generosos y amigables con el medio ambiente y que probablemente podrían reemplazar parcial o totalmente a la gasolina, estos combustibles se caracterizan por no proceder de fuentes fósiles finitas por lo tanto se convertirían en una competencia sensata y real para la gasolina y el diésel, no obstante se piensa que probablemente pasarán algunas décadas para utilizarlos:

- El gas natural es un tipo de combustible de quema limpia, tiene la desventaja que la producción crea metano, siendo este elemento determinado por ser altamente ofensivo con el ambiente y colaborador del calentamiento global.
- El propano llamado también gas licuado de petróleo, produce emisiones menos contaminantes que la gasolina.
- El hidrógeno se puede mezclar con gas natural, no expone emisiones dañinas, lamentablemente por el costo no tiene aceptación.
- Metanol o alcohol de madera se sabe que puede ser utilizado en vehículos que estén fabricados con motores M85, que consiste en una mezcla de metanol 85% y gasolina 15%.
- Biodiesel proveniente del tratamiento de grasa de vegetales o animales es apreciado poco contaminante, desafortunadamente cuenta con infraestructuras muy insuficientes.
- El etanol basado en el proceso de fermentación del alcohol y destilación de cosechas de maíz, trigo que se considera puede mezclarse con gasolina para incrementar los niveles de octano, lastimosamente el uso de estos productos posiblemente elevarían los precios y la disponibilidad.
- Combustible P Serie, es una mezcla de etanol, líquidos del gas natural y un solvente derivado de la biomasa, que podría ser utilizado en vehículos flexibles, penosamente no existe mucha fabricación de este tipo de vehículos.
- La electricidad ha tenido mayor aceptación puesto que en la actualidad circulan mayor vehículos alimentados por esta energía, estos carros almacenan energía en las baterías que a su vez son recargadas enchufando el vehículo en fuentes convencionales de electricidad.

Para Fonseca, Juan (2017) en un mercado de vehículos conceptuado costoso y voluminoso, las bicicletas eléctricas podrían convertirse en medios alternativos de movilización dentro de un plan de movilidad urbana en distancias medias de hasta cinco kilómetros; se especula que estas unidades son más económicas y ecológicas puesto que disminuye las emisiones de CO<sub>2</sub>, para su uso es necesario la gestión de los gobiernos municipales, inversión en operación vial e infraestructura de ciclo vías,

implementación de un conjunto de lineamientos estratégicos para la creación de políticas públicas que se plasmen con regulaciones, reestructuración de espacios públicos y privados, sistemas de estacionamiento, entre otros, para que de tal forma garanticen los requerimientos del usuario como: ubicación, facilidad, acceso, visibilidad, flexibilidad así como también al usuario le corresponde respetar las normas de circulación, señales de tránsito, elementos vitales que deben ser discurridos para mejorar la convivencia vial.

## Conclusiones y Recomendaciones

### Conclusiones

El primer objetivo específico de este trabajo fue conocer los aranceles aplicados a la importación de vehículos, esta información se obtuvo de diario El Comercio el cual enunció que en una concesionaria el vehículo está sometido a impuestos y aranceles desde que ingresa al país hasta su compraventa, entre los primeros impuestos que paga el importador registra el arancel conocido como *ad valorem* que varía de acuerdo al tipo de auto, los porcentajes fluctuaron entre el 35 y 40 % sobre el precio CIF, posteriormente registró el 0,5% sobre el precio CIF del FODINFA, además sufrió el ISD cuyo trámite y pago se realizaba el mismo día de la nacionalización, también aplicó el ICE que osciló entre el 5 y 35% conforme el precio del automotor, y finalmente el IVA, si bien es cierto el ICE se requería liquidar en el momento de la importación también fue obligatorio gravar en la última fase de comercialización, es decir que tanto el ICE y el IVA se convirtieron en impuestos sobre los mismos impuestos, provocando que toda esta carga tributaria incidiera en los precios de venta de los vehículos.

Al identificar los flujos económicos de las tres ensambladoras registradas en el país MARESA, OMNIBUS BB y AYMESA por precio CIF y el volumen de vehículos de exportación nacional en el 2013 versus el 2014 denotaron una deducción del 71%, como consecuencia del libre comercio con el país colombiano notándose un decremento de alrededor el 57% en relación al año 2012, de igual forma se validó una baja del 87% con el mercado de Venezuela, otra razón principal que provocó el descenso en las exportaciones fue el tiempo que tardó los trámites de pago por medio de la comisión de administrativa de divisas a los exportadores, y para rematar no fueron reconocidas las exportaciones de vehículos nacionales a otros mercados.

La aplicación de aranceles y cuotas en la importación de vehículos en los diferentes sectores económicos del Ecuador afectó directamente los ingresos, puesto que los 113,812 vehículos nuevos comercializados al cierre del 2013 en comparación



con el año 2012 presentaron una reducción en volúmenes de 7,634 unidades, por otra parte el ingreso de vehículos armados (CBU) rubricó 62.595 unidades, reflejando una baja de alrededor del 6% relacionado con las 66,652 unidades registradas importadas en el 2012, así también el 51% de la demanda nacional fue cubierta con carros CBU es importante detallar los porcentajes de los países que proveen carros CBU al país como son: Corea del Sur 24.7, China 13.8, Japón 12.5, México 12.3, Colombia 9, Estados Unidos 7, Tailandia 6.9 y otros países 13.8%, en lo concerniente a la producción nacional abasteció al 49% mientras que en el 2012 el 46% y la diferencia del consumo local se aglomeró con el 14% en camionetas, 36% en automóviles, 4% para VANS y camiones 2% respectivamente para cada una.

El establecimiento de aranceles y cuotas en las importaciones de vehículos impactaron arrebataudamente en los ingresos de la empresa Eurovehículos S.A., en el 2012 la entidad obtuvo una utilidad de 323,134 dólares mientras que en el 2016 de 51,458 , en las ventas en el 2012 reconoció 14,207,920 y esa cantidad se fue reduciendo en el 2015 a 9,448,903 y cerró en el 2016 con 7,679,794, y en lo relacionado al empleo registró en el 2011 97 empleados y en el 2015 un total de 87, de la misma manera descendió en la posición de ventas puesto que en el 2012 ocupó en el puesto 1,107 y pasó al puesto 1.923 en el 2016.

## **Recomendaciones**

El sector automotriz es un mercado sensible debido a que en el país se ensambla los vehículos, y la cantidad que se ensambla no abastece los requerimientos del mercado local por lo tanto la importación es necesaria, y este porcentaje supera a la exportación afectando de cierta manera a la balanza comercial, por cuanto el gobierno de turno siempre preferirá generar medidas arancelarias para evitar la salida de divisas por este rubro, por lo tanto es perentorio que el sector incorpore en su portafolio de productos los vehículos eléctricos que no consumen combustible y que posiblemente se abastecerían de la producción de energía de las hidroeléctricas existentes en el país, así también deberían explotar el sector de bicicletas para el

descongestionamiento vehicular, esta propuesta de alguna manera mejoraría su economía a través del tiempo.

Es vital que las instituciones financieras tanto del sector público como privado extiendan los montos, plazos y minimicen los porcentajes de interés en los créditos y sean otorgados tanto a las grandes como pequeñas empresas del sector automotriz, para que la industria invierta en unidades turísticas en las regiones más visitadas por los extranjeros, así como también, en las zonas rurales olvidadas para que se conformen cooperativas de transporte y sirvan como medio de movilización, y de esa forma el mercado automotor por una parte logre cumplir con el desarrollo del país y por otra parte atienda las necesidades de los campesinos.

El gobierno tiene la obligación de evaluar de manera íntegra los procedimientos y las consecuencias de las barreras arancelarias aplicadas, en lo relacionado al tiempo adecuado para conservarlas, el porcentaje del arancel, tasa, impuesto y a cuáles o qué tipos de vehículos deben ser cargados, dichos parámetros deben ser considerados al momento de eliminar las medidas que fueron tomadas, las cuales deben ser de manera gradual, pues no es pertinente poner en riesgo la competitividad de los productos nacionales y la salida excesiva de divisas.

## BIBLIOGRAFIA

- Aguilar, S. y Barroso, J. (2015). *La triangulación de datos como estrategia en investigación educativa*. Recuperado de <http://acdc.sav.us.es/pixelbit/images/stories/p47/05.pdf> doi: <http://dx.doi.org/10.12795/pixelbit.2015.i47.05>
- Aguilar, M. y Mancera, I. (2015). *Diagnóstico del impacto de las restricciones a las importaciones de vehículos en la economía ecuatoriana*. Recuperado de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/604/1/T-ULVR-0582.pdf>
- Álava, G. y Villón, I. (2017). *Análisis de la disminución progresiva de los aranceles por el Acuerdo Comercial con la Unión Europea: Caso partida importación vehicular*. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/24188/1/Proyecto%20de%20Investigacion%20-%20An%C3%A1lisis%20de%20la%20disminuci%C3%B3n%20progresiva%20de%20los%20aranceles%20por%20el%20Acuerdo%20Comercial%20con%20la%20Uni%C3%B3n~1.pdf>
- Andes, (2015). *Presidente de Ecuador hace llamado para defender y consumir producción nacional*. Recuperado de <https://www.andes.info.ec/en/noticias/economia/16/presidente-ecuador-hace-llamado-defender-consumir-produccion-nacional>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2012). *Informe Anual*. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2012.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2013). *Informe Anual*. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2013.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2015). *Informe Anual*. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2015.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Eliminación de cupos de importación: oportunidad para que las empresas automotrices logren mayor eficiencia*. Recuperado de <http://www.aeade.net/eliminacion-de-cupos-de-importacion-oportunidad-para-que-las-empresas-automotrices-logren-mayor-eficiencia/>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Informe Anual*. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/anuario2016.pdf>
- Aquiño, S. y Huayamave, M. (2015). *Análisis del mercado automotriz e incidencia de las decisiones gubernamentales en las ventas de la marca Peugeot en la ciudad de Guayaquil*. Recuperado de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/9964/1/UPS-GT000994.pdf>
- Ávila, N. y Gillezeau, P. (2008). *Competitividad y productividad de las naciones*. Recuperado de Revista Negotium de <http://www.revistanegotium.org.ve/pdf/9/Art1.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2010). *La Economía Ecuatoriana Luego De 10 Años de Dolarización*. Recuperado de

- <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Notas/Dolarizacion/Dolarizacion10años.pdf>
- Banco Mundial. (2017). *Ecuador Panorama general*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/country/ecuador/overview>
- Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional y Globalización*. Recuperado de [http://webdelprofesor.ula.ve/economia/oscarded/materias/E\\_E\\_Mundial/Economia\\_Internacional\\_Robert\\_Carbaugh\\_12th\\_ed.pdf](http://webdelprofesor.ula.ve/economia/oscarded/materias/E_E_Mundial/Economia_Internacional_Robert_Carbaugh_12th_ed.pdf)
- Cremades, A. y Zubeldia, A. (2015). *Medidas parancelarias y otras barreras a la importación Ecuador abril 2015*. Recuperado de <https://www.camarazaragoza.com/exterior/BoletinNET/docs/DocumentoContenido5197.pdf>
- Dahik, N. (2016). *Impacto de las cuotas de importación sobre la demanda de vehículos nuevos en Ecuador*. Recuperado de <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/5809/1/124827.pdf>
- Dávalos, P. (2016). *La macroeconomía del cambio institucional*. Recuperado de Revista Ekos de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/71.pdf>
- Ekos. (2016). *Indicadores Financieros*. Recuperado de revista Ekos de <http://www.ekosnegocios.com/empresas/empresas.aspx?ide=678>
- Ekos. (2016). *Balanza de Pagos*. Recuperado de Revista Ekos de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7145>
- El Comercio. (2014). *El sector mostró sus cifras del 2013*. Recuperado de El Comercio de <http://www.elcomercio.com/deportes/sector-mostro-cifras-del-2013.html>
- El Comercio. (2015). *El sector revisa sus cifras a la baja*. Recuperado de El Comercio de <http://www.elcomercio.com/deportes/carburando-autos-automoviles-importaciones-aranceles.html>
- El Comercio (2016). *El 2016 empezó con una caída del 50% en la venta de autos*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/consumo-venta-autos-economia.html>
- El Comercio. (2016). *Las ventas del sector automotor, estancadas*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-sector-automotor-estancadas-ecuador.html>
- El Comercio. (2016). *Volkswagen iniciará ensamblaje de vehículos en Ecuador*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/volkswagen-vehiculos-ensamblaje-juaneljuri-ecuador.html>
- El Comercio. (2017). *2016, el peor año para el mercado automotor en la última década en Ecuador, según la Aeade*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-baja-mercado-automotriz-ecuador.html>
- El Comercio. (2017). *En Ecuador los tributos en los vehículos pesan hasta 49% del precio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/tributos-vehiculos-precio-economia-ventas.html>
- El Comercio. (2017). *Ensambladoras usarán más insumos locales*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/tributos-vehiculos-precio-economia-ventas.html>

- El Español. (2016). *Fabricar un coche en España es el doble de 'caro' que en la República Checa*. Recuperado de [https://www.elespanol.com/motor/coches/20160119/95740471\\_0.html](https://www.elespanol.com/motor/coches/20160119/95740471_0.html)
- El Pensante. (2016). *La investigación documental, qué es y en qué consiste*. Recuperado de <https://educacion.elpensante.com/la-investigacion-documental-que-es-y-en-que-consiste/>
- El Telégrafo. (2017). *Al levantamiento de las salvaguardias le quedan 3 fases*. Recuperado de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/al-levantamiento-de-las-salvaguardias-le-quedan-3-fases>
- Emerging Markets Group. (2016). *Indicadores financieros de Eurovehículos S.A.* Recuperado de: [https://www.emis.com/php/company-profile/EC/Eurovehiculos\\_SA\\_es\\_3564637.html](https://www.emis.com/php/company-profile/EC/Eurovehiculos_SA_es_3564637.html)
- Fonseca, Juan (2017). *La bicicleta como medio de transporte eficiente*. Recuperado de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/punto/1/la-bicicleta-como-medio-de-transporte-eficiente>
- Fuenmayor, B. (2016). *Ventaja comparativa: El banano en el Ecuador*. Recuperado de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/219-ventaja-comparativa-el-banano-en-el-ecuador>
- Galán, M. (2011). *La Investigación Documental*. Recuperado de [http://manuelgalan.blogspot.com/2011/09/la-investigacion-documental\\_1557.html](http://manuelgalan.blogspot.com/2011/09/la-investigacion-documental_1557.html)
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2016). *¿Qué son barreras arancelarias?*. Recuperado de <https://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Jaramillo, J. (2015). *¿Cómo está la balanza comercial del Ecuador?*. Recuperado de <http://investiga.ide.edu.ec/images/pdfs/2015febrero/Perspectiva%20Febrero%202015.10-13.pdf>
- Landes, D. (1999). *La riqueza y la pobreza de las naciones*. Recuperado de <http://ceiphistorica.com/wp-content/uploads/2016/04/Smith-Adam-La-Riqueza-de-las-Naciones.pdf>
- López, J. y Jácome, I. (2016). *El estudio de caso en las ciencias empresariales*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/316622901\\_El\\_Estudio\\_de\\_Caso\\_en\\_las\\_Ciencias\\_Empresariales](https://www.researchgate.net/publication/316622901_El_Estudio_de_Caso_en_las_Ciencias_Empresariales)
- López, J. y Basantes, E. (2015). *El Estudio de Caso en las Ciencias Empresariales*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/288808128\\_El\\_Estudio\\_de\\_Caso\\_en\\_la\\_Investigacion\\_Comercial](https://www.researchgate.net/publication/288808128_El_Estudio_de_Caso_en_la_Investigacion_Comercial)
- Llano, C. (2011). *El modelo Heckscher-Ohlin*. Recuperado de [https://www.uam.es/personal\\_pdi/economicas/cllano/eco\\_internacional\\_4/apuntes/T2\\_modelo\\_HO.pdf](https://www.uam.es/personal_pdi/economicas/cllano/eco_internacional_4/apuntes/T2_modelo_HO.pdf)
- Mankiw, N. (2012). *Principios de Economía*. (Trad. por Principles of Economics). México: Compañía de Cengage Learning, Inc. Corporativo Santa Fe. Sexta Edición.
- Mera, I. y Macías Y. (2014). *Análisis del impacto tributario de la restricción en las importaciones en la Región 5 periodo 2009-2013*. Recuperado de [file:///E:/Info\\_Data\\_VSolis/descargas/An%C3%A1lisis%20del%20impacto%](file:///E:/Info_Data_VSolis/descargas/An%C3%A1lisis%20del%20impacto%20)

- 20tributario%20de%20la%20restricci%C3%B3n%20en%20las%20importaciones%20en%20la%20Regi%C3%B3n%205%20periodo%202009-2013.pdf
- Monge, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa guía didáctica*. Recuperado de <https://carmonje.wikispaces.com/file/view/Monje+Carlos+Arturo+-+Gu%C3%ADa+did%C3%A1ctica+Metodolog%C3%ADa+de+la+investigaci%C3%B3n.pdf>
- Ortíz, J. (2017). *¿Qué son los ratios financieros?*. Recuperado de <https://finanzasyproyectos.net/que-son-los-ratios-financieros/>
- Paredes, P. (2015). *2010, Año en que se reactivó la economía*. Recuperado de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/71.pdf>
- Pecina, M. (2006). *Teorías del comercio internacional*. Recuperado de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/900/Teorias%20del%20comercio%20Internacional.htm>
- Piketty, T. (2014). *El Capital en el siglo XXI*. Recuperado de <http://www.cronicon.net/paginas/Documentos/Piketty-El-capital-en-siglo-XXI.pdf>
- Riera, H. (2016). *Análisis cualitativo de las medidas de salvaguardias en el sector automotriz en el Ecuador*. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10383/1/RIERA%20HENRY.%20An%C3%A1lisis%20cualitativo%20de%20las%20medidas%20de%20salvaguardias%20en%20el%20sector%20automotriz%20en%20el%20Ecuador..pdf>
- Rincón, A., Archila, N., Río, P. (2015). Las 5 fuerzas de Porter. Recuperado de [https://www.google.com.ec/search?q=las+5+fuerzas+de+porter+ejemplo&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwj16b2Vv7\\_ZAhWH7YMKHWitDSgQsAQIWw&biw=890&bih=568#imgrc=x8O83eWh\\_gNhvM](https://www.google.com.ec/search?q=las+5+fuerzas+de+porter+ejemplo&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwj16b2Vv7_ZAhWH7YMKHWitDSgQsAQIWw&biw=890&bih=568#imgrc=x8O83eWh_gNhvM)
- Rothbard, M. (2012). *La ley ricardiana de la ventaja comparativa*. Recuperado de <http://www.miseshispano.org/2012/04/la-ley-ricardiana-de-la-ventaja-comparativa/>
- Samuelson, P. y Northhaus, W. (2001). *Macroeconomía*. En Samuelson, P. y Northhaus, W. *Macroeconomía*. Edición 16. Madrid: S.A. McGraw-Hill <https://unitecorporativa.files.wordpress.com/2013/02/economc3ada-18va-edicic3b3n-paul-a-samuelson-william-d-nordhaus.pdf>
- Servicio Ecuatoriano de Normalización (2016). RTE INEN 034 “Elementos mínimos de seguridad para vehículos automotores”. Recuperado de <http://181.112.149.204/buzon/reglamentos/RTE-034-4R.pdf>
- Servicio de Rentas Internas. (2018). *Consulta de RUC*. Recuperado de <https://declaraciones.sri.gob.ec/sri-en-linea/#/SriRucWeb/ConsultaRuc/Consultas/consultaRuc>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2012). *Resolución N 66*. Recuperado de [http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex\\_R12-066.pdf](http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex_R12-066.pdf)
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2013). *Resolución N 101*. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-1011.pdf>

- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2014). *Resolución N 049-2014*. Recuperado de [http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049\\_2014.pdf](http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf)
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Resolución N 050-2015*. Recuperado de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2016). *Resolución N 006-2016*. Recuperado de <http://www.e-comex-plus.com/noticias/resoluci%C3%B3n-no-006-2016-comex>
- Skoda. (2016). *Acerca de Skoda*. Recuperado de <http://www.skoda.ec/acerca-de-skoda/>
- Superintendencia de Compañías. (2016). *Tabla de Indicadores*. Recuperado de [http://181.198.3.71/portal/samples/images/docs/tabla\\_indicadores.pdf](http://181.198.3.71/portal/samples/images/docs/tabla_indicadores.pdf)
- Superintendencia de Compañías. (2018). *Indicadores Financieros*. Recuperado de [http://reporteria.supercias.gob.ec/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Indicadores%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Indicadores%20Sector%20Empresa%27%5d&ui.name=Indicadores%20Sector%20Empresa&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://reporteria.supercias.gob.ec/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Indicadores%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Indicadores%20Sector%20Empresa%27%5d&ui.name=Indicadores%20Sector%20Empresa&run.outputFormat=&run.prompt=true)
- Todo Noticias. (2017). *Los insumos para fabricar un auto en Argentina, entre los más caros del mundo*. Recuperado de [https://tn.com.ar/autos/lo-ultimo/los-insumos-para-fabricar-un-auto-en-argentina-entre-los-mas-caros-del-mundo\\_790151](https://tn.com.ar/autos/lo-ultimo/los-insumos-para-fabricar-un-auto-en-argentina-entre-los-mas-caros-del-mundo_790151)
- Verband der Automobilindustrie. (2014). *Hechos y cifras - Información general*. Recuperado de <https://www.vda.de/en/services/facts-and-figures/facts-and-figures-overview.html>

# APÉNDICE

## Apéndice A Resolución N 66

Consignatario	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
AEKIA S.A.	13.725.741,40	2,412
	16.213.516,90	1,674
	192.577,70	9
	883.137,50	55
	8.302,00	1
	2.130.240,00	210
	86.800,00	4
	41.048,00	2
	69.048,00	7
	266.433,30	71
ALMACENES JUAN ELJURICIA. LTDA.	31.780,00	1
ALVAREZ BARBA S.A.	68.625,12	2
	640.899,67	24
	82.971,00	2
	61.935,30	1
AMBACAR CIA. LTDA.	9.857.208,36	134
	506.834,02	107
	524.835,85	85
	294.249,76	50
	241.011,69	28
	1.060.627,34	106
	59.009,72	5
	84.240,80	7
	1.305.594,33	27
	1.620.369,73	171
1137.223,36	167	
AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	342.612,90	35
	701.512,70	51
	104.647,90	7
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	7.684.759,60	979
	7.855.094,73	600
	57.993.155,76	6,909
	257.479,78	9
	125.978,00	5
AUTOSHARECORP S.A	10.650.515,55	766
	7.506.691,86	839
	273.388,50	19
	381.299,10	14
	1.183.700,00	67
	4.474.337,00	151

CONTINUÓ...



...CONTINUACIÓN

CAMCTRUCK CIA. LTDA.	15.750,00	2
	150.780,00	17
CASABACA S.A.	9.826.507,39	283
CETIVEHICULOS S.A.	468.179,60	46
	607.581,80	42
	56.590,10	5
	55.118,00	7
CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	162.838,90	10
	68.094,60	4
	140.694,40	7
	124.278,00	8
CINASCAR DE ECUADOR S.A.	984.754,72	259
	260.512,00	45
	337.820,00	95
	485.128,00	98
	807.258,49	186
CORPORACION CARRERA S.A	29.540,00	1
	95.337,20	4
	19.250,00	1
	49.700,00	1
	5.808.048,40	109
DAIHAUTOS.A.	205.365,50	4
DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	133.896,00	25
	104.195,00	24
EUROVEHICULOS S.A.	101.225,60	22
	227.546,90	48
	1.031.663,50	187
	740.626,60	127
	14.795,20	3
	388.392,20	48
FISUM S.A.	7.639.237,20	896
	8.387.380,40	536
	679.240,80	80
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	13.29.466,43	2,781
	5.400.432,40	853
	210.901,14	13
	17.115.714,07	1,572
	3.864.713,68	230
	546.182,25	27
	11.889.789,68	362
	11.169.524,10	674
GERMANMOTORSS.A.	32.810,40	2
	641.273,50	23
	670.900,44	34
	86.449,44	2
	28.450,80	1
	794.054,80	17
IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	17.500,00	1
	11.215.442,52	321
INTRANSECADOR S.A.	739.786,60	38
	730.158,80	56
	271.625,90	12
	23.100,70	1

CONTINUÓ...

## CONTINUACIÓN...

MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	5.523.210,63	456
	9.021.020,48	596
	639.904,93	23
	2.320.462,87	165
	156.625,00	14
	485.811,90	32
	11.060,70	1
	418.964,00	7
	191.911,30	20
MECANOSOLVERS S.A.	505.575,00	123
	1.925,00	1
	373.450,00	116
MOSUMI S.A.	312.843,25	15
	2.786.858,98	172
	173.493,66	7
	280.921,44	12
	258.017,06	11
	557.300,56	21
	3.721.480,39	208
	232.298,00	12
NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	29.982.016,40	5,297
	2.814.577,50	202
	46.901.817,20	5,053
	1.010.185,40	58
	956.883,20	50
	192.080,00	28
	18.590,60	1
	377.048,00	36
	30.958,20	1
	191.165,80	9
	256.137,00	31
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13.444,20	1
PIEDRAMUNDO S.A.	406.247,92	6
QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	658.157,50	46
	749.883,40	29
	1.407.980,00	79
	24.033.723,00	809
	1.841.310,80	89
	30.917.187,00	1,944
RECORD MOTOR S.A.	275.703,65	13
	1.468.495,40	85
	433.439,30	15
	273.053,20	11
SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483.388,50	8
STAR MOTORS S.A.	74.519,20	2
	334.093,20	13
	123.749,35	3
	146.588,40	4
	4.627.871,50	54
TEOJAMA COMERCIAL SA	267.340,48	20
	196.989,70	4

CONTINUÓ...

## CONTINUACIÓN...

TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	76.650,00	2
	73.850,00	3
	176.379,00	4
TOYOCOSTA S.A.	9.723.901,81	301
TOYOTA DELECUADOR S.A.	1.637.243,86	191
	10.133.283,46	691
	2.528.371,31	239
	3.819.650,43	174
	168.903,06	6
	14.162.675,10	1,152
	28.273.986,20	2,802
VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	14.805,00	1
	973.243,60	21

---

Recuperado de: [http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex\\_R12-66.pdf](http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex_R12-66.pdf)

Apéndice B  
Resolución N 50

IMPORTADOR	DÓLARES FOB		UNIDADES	
	CKD	CDK Chasis	CKD	CKD Chasis
AYMESA S.A. OMNIBUS BB	47,931,719.32	-	6,948	-
TRANSPORTES S.A. MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A.	243,000,000.00	-	37,246	-
MARESA	42,218,371.34	-	10,736	-
CIAUTO	25,998,882.78	15,861,026.55	3,937	2,403

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Resolución N 050-2015*. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>

Apéndice C  
Resolución N 101

CONSIGNATARIO	CUOTA ANUAL 2013	
	FOB	UNIDADES
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	92,785,765	10,193
NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	82,731,459	10,766
QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59,608,242	2,995
TOYOTA DEL ECUADOR S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59,608,243	2,995
GENERAL MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59,608,242	2,995
AEKIA S.A.	33,350,412	4,373
AUTOSHARECORP S.A.	17,224,033	913
AMBACAR CIA. LTDA.	6,883,997	753
FISUM S.A.	18,126,681	1,626
CASABACA S.A.	16,845,924	513
IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	11,232,934	322
TOYOCOSTA S.A.	9,723,902	301
CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	495,906	29
MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	17,504,599	1240
ALVAREZ BARBA S.A.	10,724,962	163
MOSUMI S.A.	8,323,213	458
GERMAN MOTORS S.A.	1,473,350	63
RECORD MOTOR S.A.	2,470,258	125
MECANOSOLVER S.A.	880,95	239
AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑÍA ANÓNIMA AUTOFRANCIA C.A.	1,171,190	95
MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. AVESA	1,264,373	74
VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	998,049	22
EUROVEHÍCULOS	2,518,683	438
STARMOTORS S.A.	5,527,175	79
GOTELLI S.A.	794,055	17
TEOJAMA COMERCIAL S.A.	464,330	24
DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A. DIVESA	241,808	50
CINASCAR DE ECUADOR S.A.	3,043,995	715
SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483,389	8
TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	353,479	10
INSTRANS ECUADOR S.A.	1,764,672	106
ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	359,051	80
CETIVEHÍCULOS S.A.	1,187,470	100
DAIHAUTO S.A.	205,365	4
CAMC TRUCK CIA. LTDA.	198,030	22
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13,444	1
PIEDRAMUNDO S.A.	406,248	6
DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	419,654	8
AUTEC S.A.	609,290	18
REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA S.A.	1,983,880	47
AUTOBRIT S.A.	392,653	9
ECONOCORP S.A.	966,682	22
INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	2,004,239	34
AUOTS CHINA ACCPASS CIA. LTDA	718,452	142
CLIMPOR S.A.	384,750	12
ITAL LLANTA CIA. LTADA.	740,953	17
KAWA MOTORS S.A.	54,074	9
IMPORTADORA NORMPORT	2,484,610	56
AUTODELTA CIA. LTDA.	188,012	25

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2013). *Resolución N 101*. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-1011.pdf>

## Apéndice D

### INEN- RTE-034

Partidas	Descripción
8702.10.10.80	En CKD
8702.10.10.90	Los demás
8702.10.90.80	En CKD
8702.10.90.90	Los demás
8702.90.10.80	En CKD
8702.90.10.90	Los demás
8702.90.91.11	En CKD
8702.90.91.19	Los demás
8702.90.91.21	En CKD
8702.90.91.29	Los demás
8702.90.91.91	En CKD
8702.90.91.99	Los demás
8702.90.99.11	En CKD
8702.90.99.19	Los demás
8702.90.99.21	En CKD
8702.90.99.29	Los demás
8702.90.99.93	En CKD
8702.90.99.99	Los demás
8703.10.00.11	En CKD
8703.10.00.19	Los demás
8703.10.00.21	En CKD
8703.10.00.29	Los demás
8703.10.00.91	En CKD
8703.10.00.99	Los demás
8703.21.00.80	En CKD
8703.21.00.91	Vehículos de tres ruedas
8703.21.00.99	Los demás
8703.22.10.80	En CKD
8703.22.10.90	Los demás
8703.22.90.80	En CKD
8703.22.90.90	Los demás
8703.23.10.80	En CKD
8703.23.10.90	Los demás
8703.23.90.80	En CKD
8703.23.90.90	Los demás
8703.24.10.80	En CKD
8703.24.10.90	Los demás
8703.24.90.80	En CKD
8703.24.90.90	Los demás
8703.31.10.80	En CKD
8703.31.10.80	Los demás
8703.31.90.80	En CKD
8703.31.90.90	Los demás
8703.31.90.91	Vehículos de tres ruedas
8703.31.90.99	Los demás
8703.32.10.80	En CKD
8703.32.10.90	Los demás
8703.32.90.80	En CKD
8703.32.90.90	Los demás
8703.33.10.80	En CKD
8703.33.10.90	Los demás
8703.33.90.80	En CKD
8703.33.90.90	Los demás
8703.90.00.11	En CKD
8703.90.00.19	Los demás
8703.90.00.21	En CKD
8703.90.00.29	Los demás
8703.90.00.91	En CKD
8703.90.00.99	Los demás

Fuente: Servicio Ecuatoriano de Normalización (2016). RTE INEN 034 “Elementos mínimos de seguridad para vehículos automotores”. Recuperado de <http://181.112.149.204/buzon/reglamentos/RTE-034-4R.pdf>

Apéndice E  
Cuestionario de la entrevista

---

N Preguntas del cuestionario de la entrevista

---

- 1 ¿Cuál considera fue el efecto de las medidas gubernamentales tomadas por el COMEX, a través de la Resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento N 730 del 22 de junio del 2012, relacionado con la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como al valor de la importación de vehículos?
  - 2 ¿Cuál considera fue el efecto de las medidas gubernamentales tomadas por el COMEX, a través de la Resolución N 66, adoptada en la sesión del 11 de junio del 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento N 730 del 22 de junio del 2012, relacionado con la restricción cuantitativa anual tanto para unidades como al valor de la importación de vehículos?
  - 3 Qué impacto considera tuvieron estas medidas con respecto al comportamiento de consumo en productos nacionales?
  - 4 ¿En qué medida cree que afectó la aplicación de las cuotas de importación en el volumen de ventas de las empresas del sector automotriz?
  - 5 ¿Cuál es el impacto económico y financiero que provocó al país el establecimiento de cuotas de importación para vehículos?
  - 6 ¿En qué situación quedó el sector automotriz luego de la aplicación de las medidas arancelarias?
  - 7 Quién cree usted que fue el/los perjudicados por el establecimiento de medidas arancelarias?
-



**Presidencia  
de la República  
del Ecuador**



Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación



**Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes**

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Solís Rodríguez Nancy Viviana, con C.C: # 0922959150 autor(a) del trabajo de titulación: Impacto económico y financiero del establecimiento de cuotas de importación de vehículos durante el periodo 2012 – 2016. Estudio de caso Eurovehículos S. A., previo a la obtención del grado de **MAGISTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 25 de julio del 2018

f. \_\_\_\_\_

Nombre: Solís Rodríguez Nancy Viviana  
C.C: 0922959150





## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	Impacto económico y financiero del establecimiento de cuotas de importación de vehículos durante el periodo 2012 – 2016. Estudio de caso Eurovehículos S. A.		
<b>AUTOR(ES) (apellidos/nombres):</b>	Solís Rodríguez Nancy Viviana		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):</b>	Tutor: Econ. Juan Gabriel López, Mgs. Revisores: Econ. Jack A. Chávez G., Mgs. Ing. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs.		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>UNIDAD/FACULTAD:</b>	Sistema de Posgrado		
<b>MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:</b>	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
<b>GRADO OBTENIDO:</b>	Magíster en Finanzas y Economía Empresarial		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	25 de julio dle 2018	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	94
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Sistemas de Información, Desarrollo de Sistemas		
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	sector automotriz, barreras arancelarias, endeudamiento		
<b>RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):</b>			
<p>La presente investigación tiene como propósito el análisis del impacto de la restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos, basada en la normativa legal aprobada el 15 de junio de 2012 (resolución No. 66) por el Comité de comercio Exterior (COMEX).</p> <p>Dentro del estudio del sector automotriz se analizará las políticas comerciales y arancelarias que fueron implementadas durante el periodo 2012 – 2016, su relación con el mercado de vehículos y los efectos provocados en la importación, demanda y en la oferta segmentada de automóviles nuevos en el Ecuador.</p> <p>Posterior al análisis de los puntos antes mencionados, se concluye que la restricción de estas medidas, en lo referente a las cuotas de importación en el mercado automotriz adoptadas por el gobierno de Rafael Correa, no ayudó a incrementar la producción nacional de partes sino que encareció el precio de vehículos y finalmente se incrementó el nivel de endeudamiento del consumidor final lo cual llevo a poner barreras a la inversión en este sector marcando una diferenciación de calidad y precios por la falta de competitividad de los productos nacionales frente a los importados.</p>			
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	SI	<input type="checkbox"/> NO
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	Teléfono: +593-4-6047745 / 2595700 Ext. 262/0984889660		E-mail: <a href="mailto:vivianasolisrodriguez@yahoo.es">vivianasolisrodriguez@yahoo.es</a>
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:</b>	Nombre: Econ. Teresa Alcívar		
	Teléfono: +593-4-3804600		
	E-mail: maria.alcivar@cu.ucsg.edu.ec		