



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN:**

**RESTRICCIONES ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN LAS  
IMPORTACIONES DE VEHICULOS LIVIANOS EN EL PUERTO  
DE GUAYAQUIL EN EL PERIODO 2008 -2014**

**AUTORA:**

**Chávez Merchán Mayra Alejandra**

**IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO:**

**INGENIERO EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TUTOR:**

**Econ. Morán Lopez Jorge, BA MSc**

**Guayaquil, Ecuador**

**2015**




UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL


### CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **Chávez Merchán, Mayra Alejandra** como requerimiento parcial para la obtención del Título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional.

TUTOR

  
Econ. Moran López Jorge, BA MSc

DIRECTORA (e) DE LA CARRERA

  
Lcda. Isabel Pérez Jiménez M.Ed.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

### DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Chávez Merchán, Mayra Alejandra**

#### DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **Restricciones Arancelarias y su incidencia en las importaciones de vehículos livianos en el puerto de Guayaquil; Periodo: 2008 - 2014**. Previa a la obtención del Título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional, ha sido desarrollado 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 referido.

**Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015**

**LA AUTORA**

  
\_\_\_\_\_  
**Chávez Merchán, Mayra Alejandra**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

### AUTORIZACIÓN

Yo, **Chávez Merchán, Mayra Alejandra**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Restricciones Arancelarias y su incidencia en las importaciones de vehículos livianos en el puerto de Guayaquil; Periodo: 2008 - 2014**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015**

LA AUTORA:

---

**Chávez Merchán, Mayra Alejandra**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco de una manera muy especial a Dios por bendecirme y haberme guiado a lo largo de mi carrera, sin el y sin su compañía no hubiera sido posible este gran logro.

A mi madre Mexi Merchán, por ser el pilar más importante en mi vida por darme siempre su apoyo incondicional en cada una de las etapas de mi vida, que sin duda alguna en el trayecto de toda mi vida me ha demostrado su amor, corrigiendo mis faltas y celebrando mis triunfos, que con su ejemplo de madre luchadora me ha enseñado a no desfallecer, ni rendirme ante ninguna dificultad y ser una mujer perseverante.

A mi tutor, Jorge Morán por su tiempo, compromiso, dedicación y entrega prestada en todo el lapso de mi tesis, por sus valiosos comentarios y sugerencias, mi respeto y admiración para usted.

A mis hermanos Eduardo Chavez, Anthony Chavez, Ercilia Perez e Iliana Perez, por el apoyo que siempre me brindan, son el motivo por el cual lucho día a día y puedan ver en mi un ejemplo a seguir.

A mis abuelos, por su preocupación, me han enseñado muchas cosas vitales para mi vida y me encaminaron por el buen camino.

**Mayra Alejandra Chávez Merchán**

## **DEDICATORIA**

En especial a mi mamá han pasado muchos años desde que nací, desde aquel momento o mucho antes de eso, ya estabas buscando maneras de ofrecerme lo mejor. Durante todo este tiempo has trabajado arduamente, sin descansar para que no me faltara nada, dándome tu mano amiga a cada instante con una palabra de aliento para llegar a culminar mi profesión, que sin lugar a dudar no hubiera sido posible este logro sin tu ayuda y apoyo.

**Mayra Alejandra Chávez Merchán**

## ÍNDICE GENERAL

RESUMEN .....	XIV
Palabras Claves .....	XIV
ABSTRACT .....	XV
Key Words.....	XV
RÉSUMÉ EXÉCUTIF .....	XVI
Mots - Clés .....	XVI
INTRODUCCIÓN .....	XVII
CAPITULO I: GENERALIDADES .....	1
1.1 Justificación.....	1
1.2.Descripción del Problema.....	2
1.3 Formulación del Problema.....	3
1.4 Objeto de Estudio .....	3
1.5 Antecedentes .....	3
1.6 Objetivos Generales .....	14
1.7 Objetivos Específicos .....	14
1.8 Hipótesis.....	14
CAPITULO II : MARCO TEORICO.....	15

2.1 Análisis Aeade.....	18
2.2 Marco Conceptual .....	20
2.2.1 Aseguradora.....	20
2.2.2 Asegurado .....	20
2.2.3 Accidente.....	20
2.2.4 Asesor de seguros.....	20
2.2.5 Beneficiario.....	21
2.1.6 Cobertura .....	21
2.1.7 Deducible .....	21
2.1.8 Emisión.....	21
2.1.9 Hurto.....	21
2.1.10 Indemnizar.....	21
2.1.11 Indemnización .....	21
2.1.12 Inspector.....	21
2.1.13 Perdida Total .....	21
2.1.14 Reaseguro.....	22
2.1.15Riesgo .....	22
2.3 Marco Referencial .....	22
2.3.1 Políticas arancelarias .....	23
2.3.2 Reformas Arancelarias .....	25
2.3.3 Foda de Aeade .....	26
2.3.4 Importaciones .....	28



2.4 Importaciones 2008 - 2014.....	32
2.4.1 Importación 2008 .....	29
2.4.2 Importación 2009 .....	31
2.4.3 Importación 2010 .....	32
2.4.4 Importación 2011 .....	33
2.4.5 Importación 2012 .....	35
2.4.6 Importación 2013 .....	36
2.4.7 Importación 2014 .....	36
2.5 Variables de Análisis.....	40
2.5.1 Variable Independiente .....	40
2.5.2 Variable Dependiente .....	41
2.5.3 Análisis de vehículos eléctricos.....	44
CAPITULO III : METODOS DE INVESTIGACIÓN .....	45
3.1 Nivel de Estudio .....	45
3.1.1 Explorativa.....	45
3.1.2 Descriptiva.....	45
CAPITULO IV : RESULTADOS.....	46
3.1 Estadísticas de datos Banco Central.....	46
3.1.1 Importación por país de Origen 2008 .....	47
3.1.2 Importación por país de Origen 2009 .....	49
3.1.3 Importación por país de Origen 2010 .....	51
3.1.4 Importación por país de Origen 2011 .....	53

3.1.5 Importación por país de Origen 2012 .....	55
3.1.6 Importación por país de Origen 2013 .....	58
3.1.7 Importación por país de Origen 2014 .....	60
3.2 Entrevistas.....	65
3.2.1 Entrevista Audesur S.A. ....	66
3.2.2 Entrevista Ing. Comercial. ....	69
3.4 Entrevista Econ. ....	71
CAPITULO V : DISCUSIÓN .....	75
5.1.1 Conclusiones.....	75
5.1.2 Recomendaciones.....	79
BIBLIOGRAFIA .....	81

## ÍNDICE DE TABLAS

E. Maulme posición en ventas 2010 - 2013.....	6
Kia Aymesa posición en ventas 2010 - 2013.....	8
Proveedores de vehículos livianos 2008 – 2014 .....	28
ICE Servicios de Rentas internas 2008.....	30
Aporte Tributario del sector Automotor 2010 - 2011.....	35
Estructura de ventas 2008 -2014 .....	37
Precios promedios de venta en USD 2008 -2014 .....	38
Importación Vs ensamblaje en unidades 2008 -2014.....	39
Impuestos y aranceles (En miles de dólares) 2008 -2014.....	42
Importación por país de Origen 2008 .....	47
Importación por año FOB y CIF 2008.....	48
Importación por país de Origen 2009 .....	49
Importación por año FOB y CIF 2009.....	50
Importación por país de Origen 2010 .....	52
Importación por año FOB y CIF 2010.....	52
Importación por país de Origen 2011 .....	54
Importación por año FOB y CIF 2011.....	55
Importación por país de Origen 2012 .....	56
Importación por año FOB y CIF 2012.....	57
Importación por país de Origen 2013 .....	58
Importación por año FOB y CIF 2013.....	59

Importación por país de Origen 2014 .....	60
Importación por año FOB y CIF 2014.....	61
Importación Total en FOB y CIF 2008 - 2014.....	62
Crecimiento y decrecimiento de importaciones Anuales 2008 - 2014 ....	64
Balanza comercial 2008 - 2014 .....	64

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Evolución participación mercado automotriz 2009 -2012.....	6
Distribución Provincial de ensambladores % en el mercado .....	9
Mazda evolución participación mercado automotriz 2009 2012 .....	10
Venta de Vehículos por Año 2008 -2014.....	27
Venta mensual de vehículos nuevos 2013 -2014.....	27
Importación Vehículos livianos 2008 - 2009 .....	31
Venta de vehículos unidades 2001 - 2010 .....	32
Sector automotriz IVA,ICE Y ARANCEL 2011 .....	33
Impuesto salida de divisas (ISD) .....	34
Principales compras al extranjero .....	35
Decrecimiento importación 2012 -2013 .....	36
Estructura del mercado CKD vs importaciones 2014.....	37
Precios promedios de venta en USD Vehículos Livianos 2008 -2014 .....	39
Importación vs ensamblaje nacional en USD 2014 - 2015.....	43
Importación vs ensamblaje nacional en USD Renault y Hyundai 2008 -2014 ....	43
Importación por país de Origen 2008 .....	48
Importación por país de Origen 2009 .....	50
Importación por país de Origen 2010 .....	53
Importación por país de Origen 2011 .....	55
Importación por país de Origen 2012 .....	57
Importación por país de Origen 2013 .....	59
Importación por país de Origen 2014 .....	61
Importación Total por país de Origen 2008 - 2014.....	63
Precio del Crudo del Petróleo Evolución.....	77
Precio del Crudo del Petróleo 2015 .....	77

## RESUMEN

El gobierno ecuatoriano en los últimos años ha analizado constantemente la evolución de la balanza comercial, donde los resultados han sido neto negativos (déficit) para el país, en el año 2014 el Banco Central en su informe anual muestra que hay disminución del 6.12% en las importaciones de vehículos con respecto a los años 2011-2014. Con estas estadísticas el gobierno decidió tomar medidas para mejorar la economía del país, uno de ellos es restringir las importaciones a una gama de bienes de consumo y entre ellos se encuentran los bienes no esenciales tales como vehículos y estimular su producción local. Con estas restricciones los sectores más vulnerables son los concesionarios no directamente asociados con las plantas de ensamblaje local. El plan de este estudio es conocer y demostrar el impacto que han tenido estos aranceles, salvaguardas y restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno en los diferentes sectores conectados a la industria automotriz en Guayaquil e identificar algunos de los efectos sobre la economía en general del país y sugerir soluciones a nivel de producción local, y el ajuste de manera mas precisa de las politicas gubernamentales sobre el sector.

**Palabras Claves: Aranceles, Salvaguardias, industria automotriz, Balanza Comercial, déficit.**

## **ABSTRACT**

The Ecuadorian government in the last years has constantly analyzed the evolution of the balance of Trade, where the results have been net adverse (deficit) for the country; in the year 2014 the Central Bank in its annual report shows that there is decrease of 6.12 % in the imports of vehicles with regard to the year 2011-2014. With these statistics the government decided to take measurements to improve the economy of the country, one of them is to restrict the imports to a range of consumer goods and among them one finds the non-essential goods such as vehicles and to stimulate their local production.

With these restrictions the sectors that are more vulnerable are the local dealerships not directly associated with the local assembly plants.

The plan of this study is to know and demonstrate the impact that these tariff, safeguards and quantitative restrictions imposed by the government have had on the different sectors connected to the auto industry in Guayaquil, also identify some effects on the general economy of our country, and to suggest solutions at the level of local production, and the more precise adjustment of these increases and change of the policies.

**Key Words: Tariffs, Safegards, auto industry, Balance of Trade, déficit.**

## RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le Gouvernement équatorien dans les dernières années a constamment analysé l'évolution de la balance commerciale, où les résultats ont été négatifs (déficit) pour le pays. En 2014, la Banque centrale dans son rapport annuel montre qu'il y a une baisse de 6,12 % dans les importations de véhicules en ce qui concerne l'année 2011-2014. Avec ces statistiques, le gouvernement a décidé de prendre des mesures pour améliorer l'économie du pays, l'une d'elle consiste à restreindre les importations à un éventail de biens de consommation, et parmi eux, on trouve les biens non essentiels tels que les véhicules, et de stimuler leur production locale. Avec ces restrictions, les secteurs les plus vulnérables sont les concessionnaires, les non directement associés avec les usines locales. Le plan de cette étude est de connaître et de démontrer l'impact que les tarifs, les garanties, les sauvegardes et les restrictions quantitatives imposées par le gouvernement ont eu sur les différents secteurs liés à l'industrie automobile à Guayaquil. Egalement, on identifiera leurs effets sur l'économie générale de notre pays et on proposera des solutions au niveau de la production locale et on fera un ajustement plus précis de ces augmentations et on changera les politiques si nécessaires.

**Mots - Clés: Tarifs, sauvegardes, industrie automobile, Balance commerciale, déficit**



# INTRODUCCIÓN

El gobierno nacional ecuatoriano en los últimos años ha venido analizando frecuentemente la evolución de la balanza comercial, en donde los resultados han sido netamente adversos para el país, en el año 2014 el Banco Central en su informe anual muestra que hay decrecimiento del 6.12 % en las importaciones de vehículos con respecto al año 2011-2024. Con estas estadísticas el gobierno decide tomar medidas para mejorar la economía del país, una de ellas es restringir las importaciones a una gama de bienes de consumo y entre ellas se encuentran los vehículos livianos e incentivar la producción local.

Con estas restricciones los sectores que son más vulnerables y se encuentran afectados con el automotriz y concesionarias

El diseño de este estudio es conocer el impacto que han tenido en los diferentes sectores las restricciones arancelarias impuestas y para-arancelarias por el gobierno -particularmente al Sector Automotriz-, hacer referencia general a cual ha sido el cambio en nuestra economía y sugerir alternativas y/o posibles soluciones para el sector automotriz local.

## **1. CAPITULO I GENERALIDADES**

### **RESTRICCIONES ARANCELARIAS Y SU INCIDENCIA EN LAS IMPORTACIONES DE VEHICULOS LIVIANOS EN EL PUERTO DE GUAYAQUIL EN EL PERIODO 2008 -2014.**

#### **1.1 JUSTIFICACIÓN**

El análisis de esta investigación es importante ya que nos permite tener una idea mucho más amplia y clara de lo que está sucediendo en la actualidad en nuestro país con las importaciones, en particular las importaciones de vehículos livianos. El sector automotor es un rubro sustancial ya que de ello depende la producción nacional e importación que forma parte de la industria ecuatoriana como son vehículos ensamblados que forjan grandes ingresos a nuestra economía, tanto por las exportaciones que genera como por las inversiones y plazas de empleo locales en las diferentes partes de su cadena automotriz desde ensamblaje hasta la distribución y venta.

La importancia de este estudio hace posible buscar de soluciones y sugerir estrategias para poder frenar de alguna manera las tasas arancelarias impuestas por el gobierno que parecerían ser vistos e implementando mecanismos de recaudación fiscal rápidos para sostener su política de gasto público. Sin embargo las tasas arancelarias y medidas para-arancelarias complicaran las relaciones comerciales con los países que mantenemos al momento activo intercambio, como nuestros países vecinos que ya se ven afectados - Colombia y Perú – que solicitaron una resolución a la CA (COMUNIDAD ANDINA), obligando al Ecuador a regular su política económica.

Por ende esta investigación nos permitirá ayudar a los consumidores y concesionarias ya que son quienes salen un poco más afectados cancelando los precios propuestos por los importadores y las posibles maniobras que el Ecuador tendría para hacer frente a este periodo de contradicción económica en la que vivimos. Esta toma de decisión por parte del gobierno impide que la economía se recupere ya que hay un aumento de gasto público alto y endeudamiento en el gobierno nacional, acudir a un préstamo externo podría ser una opción viable transitoriamente ya que ayudaría a equilibrar la Balanza de pagos.

## **1.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

El Gobierno Nacional a través del Comité de Comercio Exterior (Comex) decidió elevar las barreras arancelarias y de otros tipos para frenar la importación de vehículos – principalmente ya ensamblados para mejorar la balanza comercial y estimular la industria automotriz nacional lo cual repercutiría en una disminución de las ventas, empleo en el sector, particularmente en la ciudad de Guayaquil.

De acuerdo a las restricciones arancelarias que fue aprobada el 29 de Diciembre del 2014, COMEX realizó un recorte en los cupos de importación de vehículos para el país, reduciendo los cupos hasta en un 57%, entre ellas las marcas NISSAN Y RENAULT, el cupo de importación se redujo de 92 millones a 50 millones, es decir un recorte de 46%. Araujo, A. (2015)

Implica en nuestra economía una reducción en: ventas de las concesionarias, plazas de trabajo especialmente en los departamentos comerciales y talleres, dicho impuesto aumenta el precio final del vehículo. La coacción de salvaguardias y ante una baja de demanda las empresas verán reducidos sus ingresos y eso ocasionará una reducción en la mano de obra en excedente en las empresas, llegando al punto que concesionarias se verán obligadas a cerrar

ya que estar en el poder de la mano de obra local y la negociación será mas difícil.

### **1.3 FORMULACION DEL PROBLEMA**

¿Las restricciones a las importaciones del Sector Automotriz generan una disminución en la cantidad y variedad en el mercado de vehículos e incrementos en el precio final consumidor, costo comprador, para la adquisición de dicho bien y como consecuencia la disminución en la producción, actividad comercial y empleo en el sector?

### **1.4 OBJETO DE ESTUDIO**

Sector Automotriz de importación en la ciudad de Guayaquil en el periodo 2009 – 2014

### **1.5 ANTECEDENTES**

En Ecuador la producción automotriz empezó en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comenzaron con la fabricación de carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas. Cinae -Cámara de la industria Automotriz del Ecuador-, (2015).

Desde los años 60, se ha realizado un análisis de su crecimiento, Ecuador ha ensamblado vehículos por más de tres décadas, cabe recalcar que Aymesa es una de las primeras ensambladoras desde 1973 en la cual se realizó la fabricación de vehículos “Andino” con un total de 144 de un solo modelo, ensamblados por Aymesa, superando las 5000 unidades durante la época de los setenta y ochenta. Colombia y Venezuela fueron los primeros países que iniciaron con las importaciones de vehículos e inicio de igual manera con las exportaciones. Las leyes de fomento de exportaciones y la protección arancelaria incentivaron la fabricación de otras autopartes, satisfaciendo las

necesidades del mercado automotriz con el propósito de incrementar la productividad local.

En 1975, OMNIBUS BB TRANSPORTESS S.A. fue una de las más productoras en los años noventa, de la misma manera la compañía MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS DEL ECUADOR , MARESA empezó sus operaciones en el año 1979 fue otras de las operaciones que ingreso en el negocio del ensamblaje . Es importante mencionar que la ultima planta ensambladora de automotores establecida en el Ecuador fue COENANSA, CORPORACION ENSAMBLADORA AUTOMOTRIZ NACIONAL, se ubicó en Manta y pertenece al grupo Noboa, empezando sus operaciones en el año 1991 y dejo de ensamblar en el año 1997.

EL sector automotriz está constituido por tres ensambladoras de vehículos con las marcas Chevrolet (General Motors), kia (Aymesa) y Mazda (Maresa) que participan en 14 ramas de actividad económica. Debemos recordar que la presencia de empresas multinacionales en el Ecuador ha desarrollado un importante papel en la asimilación de tecnologías para las empresas de autopartes y ensamblaje de automóviles.

En el año 1992, se levanta la prohibición de importaciones en Ecuador, ingresando al país un gran número de automotores, creando una muy fuerte competencia a la industria nacional. Sin embargo, el convenio automotor que se realizó con la OMC en el año 1993, fue el motor para impulsar el desarrollo de la industria de ensamblaje y producción de autopartes.

La industria automotriz en el Ecuador se ha incrementado en los últimos 10 años, desde que entro en la dolarización, hubo un mejor nivel en la vida en los ecuatorianos, y las facilidades que ofrece el mercado financiero han permitido que una buena parte de la población económicamente activa acceda a la compra de un vehículo.

En la actualidad, las económicas relacionadas al sector automotriz han generado 90.012 plazas de trabajo, de las cuales el 83% son hombres y el 17% mujeres. En los establecimientos de Comercio se encuentran ocupadas 84.155 personas, en Manufactura 5.194 y en Servicios 663. Las ensambladoras presentes en Ecuador, General Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall. (David collaguaso, 21 noviembre 2013).

Podemos hablar de las principales concesionarias que se encuentran en nuestro país como son las siguientes:

- E. Maulme: Es un concesionario Chevrolet que opera en Guayaquil y Machala. Chevrolet y E. Maulme desde 1926 revolucionó la historia automotriz del Ecuador, en la cual comenzó su operación en 1911 el fundador de este negocio es Enrique Maulme Barrat. Dicha empresa inició como importador de cerveza, medicamentos, vinos y tónicos franceses, rollos fotográficos, bicicletas y las famosas llantas, después de un par de años incursionó en la importación de vehículo Studebaker. Se convirtió en el primer importador de General Motors con la representación de Cadillac, Pontiac, Oldsmobile, Buick y Chevrolet para el Ecuador.

Tabla N. 1  
**POSICIÓN EN VENTAS**  
 Periodo 2010 - 2013

Posición Ventas (197) 2010		Posición Ventas (226) 2011		Posición Ventas (224) 2012		Posición Ventas (217) 2013	
Ventas:	\$68.449.113	Ventas:	\$73.928.032	Ventas:	\$75.093.375	Ventas:	\$80.377.026
Activos:	\$15.551.413	Utilidad:	\$1.605.419	Utilidad:	\$2.319.686	Utilidad:	\$2.982.215
Pasivos:	\$11.188.234	Empleados:	208	Impuestos:	\$375.940	Impuestos:	\$512.235
Patrimonio:	\$4.363.179	Impuestos:	\$354.189				
Utilidad:	\$1.003.698						
Empleados:	226						

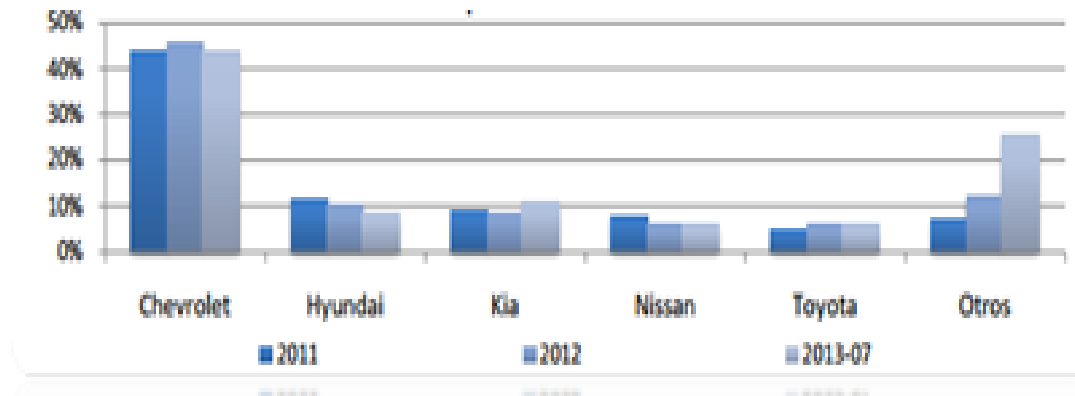
*Autor: Mayra Chávez*

*Fuente: Indicadores Financieros Ekos Negocios*

El líder en el mercado es Chevrolet al comercializar 50,195 unidades, en lo cual capto el 44.1%, seguido por Kia (10.8%), Hyundai (8,5%), Nissan (5.8%), Toyota (5.6%), mientras que las demás marcas cubren una menor proporción.

Grafico N. 1

**EVOLUCIÓN PARTICIPACIÓN MERCADO AUTOMOTRIZ**  
 % Participación del 2009 al 2012



*Autor: AEADE (Asociación de empresas Automotrices del Ecuador)*

*Fuente: <http://www.aeade.net/web/>*

- KYA (AYMESA): Considerada primera ensambladora de vehículos del Ecuador, abrió sus puertas en 1970 como un dealer en las marcas Vauxhall y Brdford se dedicó al montaje, ensamblaje y construcción de automotores. Tres años más tarde, inicio sus proyectos BTV (Basic Transport Vehicle) con la industria automotriz del Ecuador, lanzando el primer vehículo llamado Andino, un vehículo sencillo con una plataforma Bedford y un motor de 1,4 litros Vauxhall.

Aymesa en 1996, inaugura una nueva planta industrial con ELPO, siendo la capacidad de producción que llega a las 6 unidades/hora. Incorporando los modelos Corsa de 3 y 4 puertas.

En 1999, Aymesa inicia la relación con el fabricante de KIA MOTORS COMPANY de corea, con el modelo Sportage, teniendo un crecimiento importante e incorporando nuevos modelos y rompiendo consistentemente año a año records de producción. En el 2011 se incorporó a la producción de camiones la marca HYUNDAI. Siendo una compañía de gran experiencia en el mercado nacional y un exitoso exportador de vehículos.



Tabla N. 2  
**POSICIÓN EN VENTAS**  
**Periodo 2010 - 2013**

Posición Ventas (40) 2010		Posición Ventas (39) 2011		Posición Ventas (32) 2012		Posición Ventas (71) 2013	
<b>Ventas:</b>	\$214.128.972	<b>Ventas:</b>	\$263.476.706	<b>Ventas:</b>	\$297.363.880	<b>Ventas:</b>	\$196.123.315
<b>Activos:</b>	\$155.371.011	<b>Utilidad:</b>	\$47.864.977	<b>Utilidad:</b>	\$45.764.261		
<b>Pasivos:</b>	\$108.417.419	<b>Empleados:</b>	605	<b>Impuestos:</b>	\$9.474.241		
<b>Patrimonio:</b>	\$46.953.592	<b>Impuestos:</b>	\$9.353.134				
<b>Utilidad:</b>	\$22.650.335						
<b>Empleados:</b>	610						

Autor: Mayra Chávez

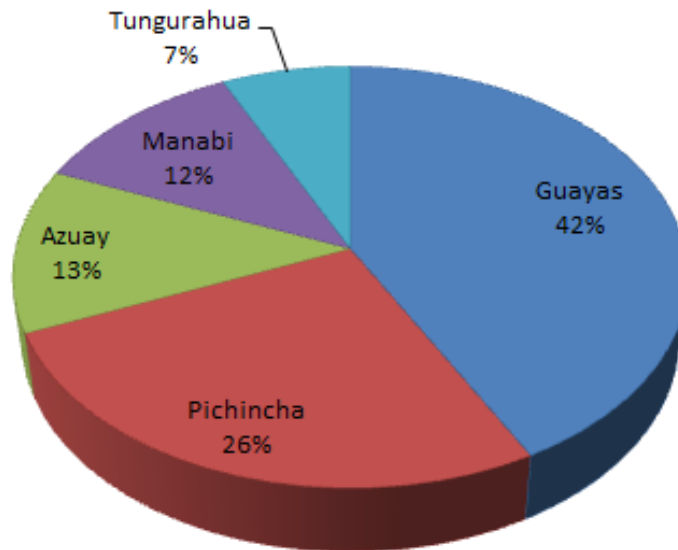
Fuente: Indicadores Financieros Ekos Negocios

El sector automotriz se encuentra ubicado en la sierra, y se encuentra conformado por 3 ensambladoras principales (Aymesa, Omnibus BB y Maresa), sus plantas de ensamblaje se encuentran en la ciudad de Quito donde se producen una variedad de automóviles y camionetas. De igual forma las empresas del sector de autopartes, están localizadas en la provincia de Pichincha, Quito. Básicamente esta estrategia es para reducir costos de logísticas.

Sin embargo, de acuerdo a la distribución provincial tenemos el siguiente porcentaje de establecimientos en nuestro país.

Grafico N. 2

**DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE ENSAMBLADORAS**  
**Número de establecimientos**  
**% Participación en el mercado**



*Autor: Mayra Chávez*

*Fuente: [www.proecuador.gob.ec](http://www.proecuador.gob.ec)*

Entre las empresas más importantes tenemos las siguientes:

- **MAZDA (MARESA):** Es una de las compañías fundadas en Japón en 1920, como Toyo Cork Kogyo, fabricante de herramienta y máquinas pesadas. Sin embargo, cambió a la fabricación de vehículos con el primer modelo, el Mazda-Go en 1931. En 1984, la compañía pasó formalmente a llamarse Mazda, el primer modelo lanzado fue 1960 el MAZDA R360.

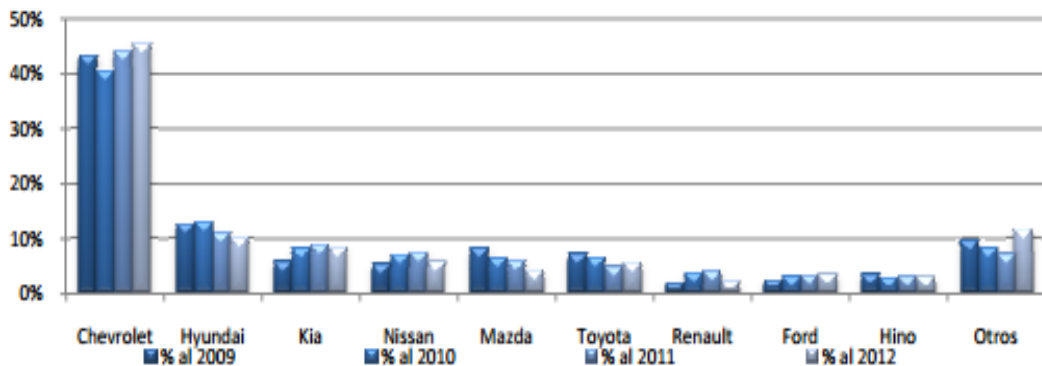
Dicha empresa en 1931, el Mazdago creado como un vehículo industrial de tres ruedas, era un estilo mitad moto y mitad comercial, que tuvo una gran aceptación en el público. En el 2001, superó la barrera de los 35 millones de unidades producidas, así mismo inicio con el desarrollo de un

coche eléctrico con cedula de combustible llamado Premacy FC-EV en la cual se hicieron una pruebas en vías públicas.

Sin duda, Ford Motor company ha tenido el control del 25 % de Mazda desde 1979 y en la actualidad controla el 33% desde 1996, Ford ha basado muchos de sus modelos en tecnología Mazda, como el Ford Probe, el último modelo norteamericano de Ford Escort o el desarrollo conjunto del Ford Escape/Mazda Tribute.

Grafico N. 3

**EVOLUCIÓN PARTICIPACIÓN MERCADO AUTOMOTRIZ  
% Participación del 2009 al 2012**



Autor: AEADE (Asociación de empresas Automotrices del Ecuador)

Fuente: AEADE y participantes del mercado

En los últimos años, el sector de vehículos livianos se ha visto afectado por más de 20 cambios y nuevas regulaciones, lo que claramente indica que no ha existido una política equilibrada y clara. El sector ha tratado de colaborar con el gobierno para llegar a una alianza publico privada en beneficio del país y los consumidores.

Es importante considerar que influyen dos factores en el sector de vehículos livianos tales como el mantenimiento de las restricciones de importación de vehículos y las medidas que afectan a la banca, ya que generan una menor disponibilidad de crédito y liquidez en la economía.

En base a esas restricciones, el gobierno solo permitirá las importaciones de aquellos modelos que deben ser de fabricación del año de importación o uno anterior, con un recorrido de 1000 Kilómetros y el previo el pago de los siguientes impuestos:

- 35% Arancel
- 5,15% Impuesto a las Contribuciones Especiales (ICE)
- 5% Salvaguardia
- 12% Impuesto al Valor Agregado (IVA)
- 0,5% FOINFA
- 0,1% Taza de Modernización
- 0,25X1.000 CORPEI

Finalmente, tal Declaración de Importación deberá ser aprobada por la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE). A falta de este documento, la CAE impondrá una multa. Tales documentos deberán constar en la lista de precios emitida por el Servicio de Rentas Interno (SRI).

- CIAUTO: Es una de la ensambladora de autos ambateña inaugurada el 13 de febrero, 2015. Ubicada en el sector de unamundo, se prevé generar cerca de 280 nuevas plazas de trabajo y promover el desarrollo de la industria automotriz. Dicha empresa opero hace dos años, con el 22% de componentes de los autos como asientos, baterías, guardachoques, radios, moquetas son ecuatorianos. Sin embargo, pese a la resolución 49 establecida por el gobierno y el comex en la que se disminuye los cupos de las importaciones en un 59%. Mediante una

alianza comercial con china y a través de uno de los mayores fabricantes de vehículos asiáticos , ensamblando en nuestro país la marca Great Wall , cumpliendo con 4 éticas que el gobierno impulsa que son las siguientes: Ética con los empleados, con la naturaleza, con el estado y los consumidores . Recuperado de <http://www.ciauto.ec/>

Según Genaro Baldeon, se implementara medidas para impulsar las exportaciones y mejorar la matriz productiva en el sector automotriz de nuestro país. Representante de Ciauto Santiago Proaño indicó que sus colaboradores se sienten complacidos de poder fabricar los insumos para los autos. Según él, el 80% del material que se utiliza en la fabricación de asientos es nacional y esperan que en este año se produzcan entre 400 y 800 autos. En el 2015, tiene planeado invertir 10 millones de dólares para el desarrollo de toda la planta.

Sin embargo, desde septiembre 2014 bajo sus niveles de producción antes se fabricaban entre 10 y 12 vehículos al año, ahora de 6 a 7 . Los cupos generan un lio por falta de materia prima.

Según Hernán Vasconez (Gerente de Ciauto), una de las consecuencias por parte de la falta de cupos e importaciones de materia prima, fue el despido de 3 trabajadores, están renovando contratos y se ven obligados a reducir el personal poco a poco. La producción bajo cuando se incrementó el arancel del 5 al 25%, algunos empleados también se encuentra en vacaciones o realizando otras funciones y están trabajando solo 3 días a la semana.

Sin embargo, el sector de autopartes que se encuentran en Tungurahua también se encuentra afectado. La manufacturación bajo de 10 autos a 7 diarios y 3 personas fueron despedidas. *Recuperado de* [www.elcomercio.com/actualidad/negocios/produccion-de-ensambladora-ciauto-cayo.html](http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/produccion-de-ensambladora-ciauto-cayo.html).

- ELJURI: Su operación inicio en 1926 con una variedad de productos, después de cuatro años iniciaron con una relación comercial con un proveedor de Japón en la cual tuvieron un importante crecimiento en los años 70. En la actualidad tienen importantes relaciones comerciales como en Canadá, México, Brasil, Italia, Arabia Saudita, India, China, Tailandia, Japón, Australia y Estados Unidos. Sin embargo, son distribuidores y concesionarios de vehículos de las marcas Skoda, Chevrolet, Kia, Honda, Ford y Wolkswagen. Iniciando una inversión con Hyundai para un proyecto de una planta de fabricación de camiones de esa marca que sería ubicada en Manta y abastecería el mercado regional. *Recuperado de* <http://www.elcomercio.com/actualidad/politica/159-empresas-son-parte-del.html>.

## **1.6 OBJETIVOS GENERALES**

Analizar el impacto de las restricciones arancelarias y no-arancelarias del gobierno en lo relacionado las importaciones de vehículos livianos, con especial mención del mercado automotriz de Guayaquil entre 2009 a 2014.

## **1.7 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- ✓ Estudiar las condiciones de las importaciones de vehículos en Ecuador
- ✓ Determinar los efectos de las restricciones arancelarias y no arancelarias sobre la comercialización, ingresos y generación de empleo en el sector automotriz de la ciudad de Guayaquil durante el período de estudio.
- ✓ Definir estrategias y alternativas para el desarrollo del sector automotriz en Guayaquil ante restricciones a las importaciones y el fomento a la producción local.

## **1.8 HIPOTESIS**

- ✓ Las restricciones a las importaciones de vehículos livianos en el Ecuador requerirán un cambio en el modelo de negocios de las empresas importadoras y comercializadoras automotrices en Guayaquil.

## **2. CAPITULO II MARCO TEORICO**

### **2.1 ANALISIS AEADE**

El sector automotor en el desarrollo del país es reconocido por su influencia en varios entornos. Dicho sector contribuye a la economía en aranceles, impuestos y generación de empleo. Estas actividades generan un número de plazas de empleo (90.012 personas), en impuestos contribuyo con \$447.10 millones en el años 2014.

Nuestro sector automotor es muy grande y está compuesto por importadores y productores nacionales y se caracterizan por ser de ensamblaje y entre ellas las principales empresas son: Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, Y CIAUTO, principales productores de las marcas Chevrolet, Kia y Hyundai, con ventas en mayor parte de vehículos livianos. Según (Fabián Uribe PCR, 2014). Las restricciones tuvieron su origen en 2012 y se amplió para el 2015, dicho argumento se respaldó en temas ambientales sustentados en reportes del Ministerio de Ambiente y del Consejo Nacional de Tránsito. sin embargo en el 2015 se determinó ya que la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional , ya que afecta negativamente a la situación externa del país.

Según cifras del Banco Central del Ecuador (BCE) sector automotriz aportó 6,59% a la economía en 2014. Ecuador comenzó con la producción en los años 50, cuando empresas metalmecánico y textil empezaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas.

Según el Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados actividades de comercio automotriz (70% mantenimiento y reparación 30% ventas de partes, piezas y accesorios).



En la actualidad, todos los países que se encuentran en un periodo de transición y de cambio para obtener un mayor desarrollo se los determina choques externos, a la baja de precios de productos como el petróleo, oro del mercado internacional en la cual muchos países no lo pueden controlar. Es necesario aplicar salvaguardias, y una de las opciones es el tipo de cambio pero Ecuador no tiene moneda propia por eso están utilizando las divisas y desincentivar las importaciones para impulsar la producción nacional, las exportaciones y los empleos. Esto no es un problema fiscal y que para enfrentar dicha situación se necesita cambio de cultura y trabajo humano. *Recuperado* <http://www.colegiodeeconomistas.org.ec/>, 2015

Una de las medidas para la reducción fueron establecer las licencias de importación, luego de eso se implementaron cupos para los vehículos. Septiembre, 2014 se exporto \$ 28,82 millones menos en vehículos de entre 1.500 y 3.000 centímetros cúbicos. (Banco Central, 2015).

Según (Ruiz Marcelo, 2015), existen 3 puntos negativos en los cuales dichas restricciones impuestas por el gobierno van a frenar por un tiempo la demanda de vehículos: recorte presupuestario de \$1420 millones dada a la fuerte baja de petróleo en el mercado internacional, salvaguardias el COMEX aplico una tasa arancelaria de 21% y 7% también están incluidos los países de Colombia y Perú. Sin embargo, una mayor restricción a las importaciones podría traer reacciones por parte de los demás países, ya que debió ser informada y consensuada en el marco de la CAN Y OMC.

La situación es grave hay un golpe al mercado bilateral la cual este año dejara de producir en el país al menos 20.000 vehículos, aumentando los costos de producción , reduciendo la demanda de partes nacionales y obligando a las empresas a reducir su personal e incrementando los precios de los vehículos por la menor oferta en el mercado.

(Murtinho Manuel ,2015) indico que los vehículos de Ecuador serán los más caros en comparación con los países vecinos entre 3 mil y 8 mil más ensamblados e importados, dependiendo de la marca de modelo. Esto se debe a los impuestos y aranceles que los importadores nacionales deben cancelar y en algunos casos salvaguardias. Aede , en sus estadísticas muestra que el Chevrolet sail de motor 1.4 ensamblado en el país , siendo uno de los autos más vendidos 2013 con 11.329 unidades cuesta \$18.240, mientras en Colombia se vende a 30.090 pesos (\$12.400). Nosotros debemos de pagar el ICE que varía de acuerdo al costo del vehículo y puede llegar hasta el 35%, FODINFA 0,50%, y el 5% de impuesto de salida de Divisas.

(Espinosa Nicolás, 2015) presidente del concesionario Automotores anexos califico a este tipo de restricciones como un golpe realmente importante para la industria automotriz, ya que hay una reducción al sector importador de 52% y al ensamblador del 22%, 2014. Con 112.000 unidades nuevas de vehículos en el mercado Ecuatoriano tanto ensambladas como importadas.

Sin embargo, el presidente del Cinae indicó que para este año se ensamblaría el 20% menos de vehículos en el Ecuador en comparación con el año pasado se produjeron 55.000 vehículos es decir con un recorte de 20% y en unidades 40.000 unidades. Con un historial de restricción del 5%,15% y 25% que es el actual (Bermeo Juan, 2015).

El 4 de marzo, 2015 entraron en vigencia las sobretasas arancelarias para los próximos quince meses de hasta el 25% en los vehículos livianos y CKD. Comex aprobó la resolución 049-2014, en la cual Aymesca tenía hasta el año pasado importar 45 millones (FOB), ahora solo podrá importar 36 millones de dólares. Por otra parte Maresca tendrá solo un cupo de 42 millones de importación frente a 69 millones del 2014. En el caso de Automotores y Anexos S.A Ayasa, el cupo paso de 92 millones a 50 millones de dólares (FOB), no

obstante General Motors tendrá un máximo de 27 millones para importar frente a los 63 millones del año pasado. (Comex, 6 Enero 2015).

(Espinoza Richard, 2015) “Ministro de Producción” indica que solo los vehículos eléctricos de hasta \$35.000 que se importen estarán exentos totalmente de aranceles e impuestos, es decir 0% de aranceles, 0% de impuestos a los consumos especiales, 0% del IVA, 0% de impuesto verde, 0% de todos los impuestos, solo tienen que pagar la logística de traer el vehículo del país productor hacia nuestro Ecuador. Sin embargo los carros que lleguen hasta 40.000 ellos si pagaran la proporcionalidad de los impuestos del IVA y el ICE.

Desde dichas disposiciones las concesionarias se han visto afectadas en las ventas que ellos realizan diariamente, habiendo una reducción en los valores. Según (César Zamora, 2014), coordinador de ventas de Toyota, menciona que en el 2008, llegaban a vender hasta 37 unidades al mes, ahora llegan a las 8 unidades por mes. De tal manera, (Vélez Luis, 2014) quien vende la marca Kía indica que en junio de 2013 sumaron en su casa automotriz 60 unidades anual, considerando que uno de los mejores meses vendió solo 34 unidades.

Según (Luna Diego, 2014) el sector automotriz tuvo un cupo \$553 millones, con la nueva resolución del Comex solo se podrá importar 264 millones, esto significa una disminución de un 55%, se trata de un impacto demasiado fuerte para este 2015. En el cual el precio de los vehículos tendría un alza en sus PVP, ya que los gastos fijos de las concesionarias altas deben sostener el negocio. Distintas empresas han pensado en la probabilidad de cerrar concesionarios, pero no es lo más conveniente ya que deshacerse de personal capacitado, a largo plazo costara mucho más capacitarlos, por eso es necesario ajustar los presupuestos.

Ante esta realidad el mercado de vehículos siente el impacto de la aplicación de aranceles por parte de Colombia y Perú, subieron los precios de los carros

Renault de un 12% al 14% según (Malo Gil, 2015) y el presidente de AEA (cucalón Jaime) considero este tipo de aranceles como una de las afectaciones al sector y al tener menor volumen, existe una menor capacidad de cubrir esos gastos con menos unidades para la venta, para ello los vehículos con doble airbag es otro de los factores que los encarecería, entre ellos Hyundai y Chevrolet empezaron a poner en vigencia su nueva lista de precios al consumidor.

(Hyunmotor Moscoso Fabián Gerente Comercial) indica que dicha medida afectara el bolsillo de todos los ecuatorianos, preconizando los precios y haciendo menos accesible la compra de un vehículo. Mazda recalca que las utilidades para las comercializadoras en algunos modelos serán tan insignificantes que no merecerá la pena venderlos (Cordero Jose Luis).

Sin embargo, los impuestos sacara del mercado a varios modelos de autos, ya que el precio de venta se elevara de forma exorbitante sumado al impuesto de consumo especiales según (Vásquez Fernando Juan, 2015).

(Senae, Director general del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador Xavier Cárdenas, 2015) indico que el porcentaje de reducción es de 40% para los carros terminados y 20% para los CKD. En el 2013 se importaron 37.654 vehículos nuevos y en el 2014 34.337.

Sin duda, (Manuel Murtihno, Gerente de la AEA 1 abril 2015) dice que la AEA, FTPG, esperan que se revise la brevedad posible las sobretasas arancelarias que afecta al sector, según almuerzo el Lunes 30 Marzo 2015 con el presidente RAFAEL CORREA quien les ofreció analizar los productos gravados que afectan al sector. Ya que indican que con la nueva sobretasa arancelaria afectara también la industria de los camiones y furgonetas. “Están sobrevalorados porque además de pagar el 45 % de la salvaguardia (que rige

desde el 11 de marzo), se suma el 5 % del impuesto a la salida de divisas (ISD). Recuperado de Expreso (<http://bit.ly/1Fhp6hY>).

## **2.2 MARCO CONCEPTUAL**

**2.2.1 ASEGURADORA:** Es dicha Compañía que se especializa en procesos de seguros de vida para autos, cuya actividad consiste en proporcionar el servicio de seguridad, cubriendo riesgos económicos. Su cálculo se basa en la probabilidad de que se origine el hecho asegurado. Sin embargo, es un contrato entre ambas partes como compromiso de resarcir de un daño a pagar una suma de dinero acordada entre partes. Por tal motivo, se encuentra obligado abonar a la aseguradora un valor a cambio, dicha aseguradora brindara la cobertura debida.

**2.2.2 ASEGURADO:** Es una persona contenidamente beneficiaria, es decir es el titular del contrato de seguro, debe ser una persona física no es aceptable jurídica. Es quien recibirá la indemnización en caso de que el siniestro afectase un objeto asegurado.

**2.2.3 ACCIDENTE:** Es un suceso que es provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario. Aquel imprevisto que altera la marcha normal o prevista de las cosas especialmente el que causa daño a una persona o cosa.

**2.2.4 ASESOR DE SEGUROS:** Es un especialista autónomo asesorando asegurados y asegurables. Dichas empresas acuden a ellos para conseguir clientes realizando las gestiones comerciales, no depende de la compañía aseguradora.

**2.2.5 BENEFICIARIO:** Persona física o jurídica que se encuentra designada a una póliza como titular de los derechos indemnizados. El que adquiere una utilidad, beneficio o ventaja que se origina en un contrato o en una sucesión hereditaria.

**2.2.6 COBERTURA:** Se las denominan operaciones económicas que sirven para reducir o anular el riesgo de un activo financiero.

**2.2.7 DEDUCIBLE:** Es la participación de dinero del asegurado por la pérdida ocasiona en algún tipo de siniestro y en este caso la persona asegurada haga lo posible para evitarlo. Sin embargo, también es el derecho de los seguros debe resarcir el asegurado para restituir el bien afectado, se define como la participación en la pérdida ocasiona.

**2.2.8 EMISIÓN:** Emitir un juicio y acto de emitir o formalizar una póliza

**2.2.9 HURTO:** Retener algo ajeno usando la fuerza o violencia a las personas.

**2.2.10 INDEMNIZAR:** Es una compensación económica a una persona que haya recibido un perjuicio, con la finalidad de finiquitar una situación de injusticia que se haya emitido.

**2.2.11 INDEMNIZACION:** Importe o pago proporcional algún daño o perjuicio que está obligado a pagar en caso de producirse un daño o perjuicio.

**2.2.12 INSPECTOR:** Es un profesional designado por alguna entidad de alguna empresa con capacidad de verificar y ejercer un control durante la prestación de un servicio. de una Dando fe a cualquier cosa que suceda con el asegurado y puede emitir un informe a la aseguradora de dicho daño o siniestro.

**2.2.13 PERDIDA TOTAL:** Es cuando el asegurado pierde su naturaleza para cumplir lo que estaba destinado a pagar y ya no sea factible su reparación o restitución de dicho vehículo.

**2.2.14 REASEGURO:** Es un Contrato de seguro mediante el cual un asegurador tiene la opción de cambiar su seguro por otro.

**2.2.15 RIESGO:** Siniestro de un evento ya sea negativo o positivo.

### **2.3 MARCO REFERENCIAL**

Desde 1946, nace la AEADE (Asociación de empresas automotrices) se estableció como un sector principal generando crecimiento y desarrollo de la economía, respetando las normas legales, el dialogo y la innovación constante de la empresa. Se trabaja en un sin número de opciones para mejorar el sector automotor con nuevas tecnologías. Se trabaja en conjunto con las otras empresas afiliadas ya que generan 14.000 plazas de empleos directos e indirectos, se fortalece la economía con un volumen de negocio anual de \$5.200 millones (9% al PIB), aportando un \$1.000 millones por concepto de tributos. Acercándose a los 69 años, pasando 7 décadas desde que 19 importadores de repuestos, todos personas naturales, decidieron agruparse.

El sector automotriz es una fuerza económica sigue siendo una de las fuerzas económicas , generando riqueza y miles de puestos de trabajo , aun cuando en la actualidad distingue situaciones muy difíciles debido a las importaciones y a las limitaciones impuestas.

En 1992, se manejó un mercado competitivo el cliente podía encontrar cualquier vehículo a precios cómodos. Sin embargo, permitiendo el ingreso de vehículos extranjeros en 1994, AEDI (Asociación Ecuatoriana Automotriz) muestra su desconcierto por las medidas arancelarias que se presentían imponer.

Acercándose al siglo XX, en medio de un entorno nacional conflictivo, con una política muy inestable y económicamente incierto. El sector automotriz, pilar de la economía demanda reglas claras, equitativas, objetivas y estables de

acuerdo a los impuestos. Sin olvidar que eso signifique crecimiento económico sostenido y erradicando pobreza.

De esa manera, después de cincuenta y seis años AEADI (Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior), pasa a ser AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador). Durante todo este tiempo hasta el día de hoy, la situación en nuestro mercado automotor no ha dejado de ser difícil y complicado, debido a los incrementos arancelarios, restricciones a las importaciones e impuestos. A pesar de eso AEADE se encuentra respaldando a las empresas del sector automotor, y que de cierta manera se encuentran buscando soluciones para que no afecte tanto las restricciones y aumentar o mantener el crecimiento de dicho sector. Están trabajando juntos, exigiendo unidad y compromiso para sobrellevar las condiciones cambiantes del mercado automotor.

Existe un grupo importante de 113 empresas que están formando parte de AEADE.

### **2.3.1 POLITICAS ARANCELARIAS**

Sin embargo, El 10 de junio se implementó una nueva política que busca el desarrollo del cambio de la matriz productiva.

- Fomentar el uso de vehículos eléctricos:
  - Las importaciones de dichos vehículos deberán estar con un PVP de \$40.000 con 0 impuestos.
  - Esquema de leasing de la batería del vehículo, siendo importador el dueño y quien arrienda el cliente por un valor \$139 mensuales.



- Incremento de componente ecuatoriano en el ensamblaje de vehículos:
  - Se incursiona con un arancel variable hasta el 20% sujeto a tasa de desempeño.
  
- Regular importaciones:
  - Sector ensamblador mantendrá un cupo de 55.000 CKD'S
  - Sector importador mantendrá un cupo máximo de \$60.000 U divididas en 15.000-20.000 unidades de combustión y 40.000-45.000 vehículos eléctricos.
  
- Reforma del ICE-V:
  - Es el causante de las contracciones arancelarias producto de acuerdos comerciales para vehículos, dicho componente se aplicara en función del cilindraje, adjunto a la parte de valorem que se aplica al PVP, pasando de 5% a 45% con un máximo de 35% al 70%.

En 29 de diciembre 2014, el comité de comercio exterior adopto la resolución 049, en la cual entro en vigencia el 1 de enero 2015 hasta el 31 de diciembre con la vigencia de la resolución 65 y 66, concediendo un cupo para la importación de vehículos eléctricos de hasta 1000 unidades o 25 millones FOB.

Sin embargo, otro punto importante es la resolución 50 en la que explica sobre el derecho valorem de 7% (como máximo), para todos los productos originarios de Perú y el 21% (como máximo) para los originarios de Colombia.

### **2.3.2 ENTRE LAS REFORMAS ARANCELARIAS TENEMOS LAS SIGUIENTES:**

Comex en su resolución N.51 indica los siguientes incrementos arancelarios a subpartidas del sector automotor.

- Se aumentó un arancel mínimo de 15% para los CKD's y SUV's menor o igual a 15000cc, camionetas, camiones con peso menor o igual 4,537 de diesel o gasolina. También para automóviles de cualquier cilindraje.
- Arancel mínimo del 14,38% para la importación de CKD's y SUV's de gasolina con cilindraje superior a 1500cc.
- 5% a los tracto camiones, motocultores, tractores y demás tractores clasificados en la sub partida 8701900000.
- Arancel minino del 15% para CKS's de vehículos híbridos.
- 10% en los Chasises en CKD de camiones con un peso de 5T y de menos de 6,2T. Adjuntando la importación de buses en CKD de más de 16 personas.
- con el 13% y los buses híbridos en CKD con el 19%.Recuperado de (*Anuario AEADE , 2014*)

### 2.3.3 FODA AEADE (ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR)

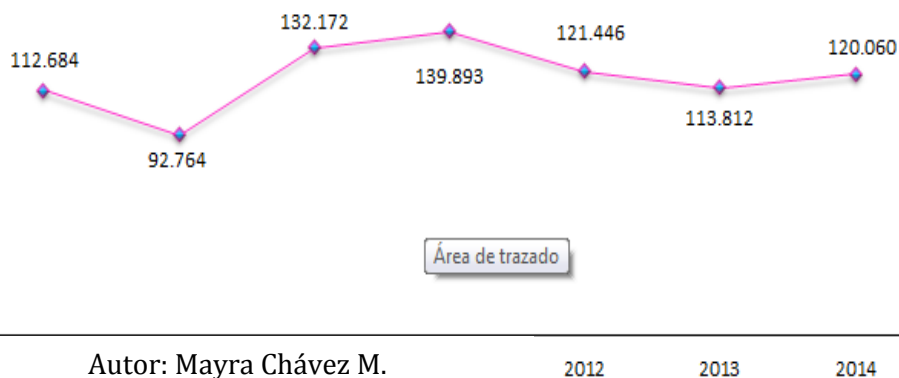
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Apertura a las importaciones y a la alta gama de vehículos.</li> <li>■ Liquidez económica con un importante capital para cubrir y afrontar diferentes operaciones.</li> <li>■ Por las Firmas extranjeras la gente, la gente se siente más segura al momento de comprar un vehículo.</li> <li>■ Reconocimiento a nivel mundial e internacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Apertura Comercial con los diferentes Automotores.</li> <li>■ Impulsador de empleo y de crecimiento económico.</li> <li>■ De negocios dentro de la contratación pública.</li> <li>■</li> </ul>
DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inestabilidad de las restricciones en los últimos años. Aumentando a un 15% de impuestos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Desempleo, debido a las restricciones propuestas por el gobierno. Disminuyen inversiones.</li> </ul>

*Autor: Mayra Chávez M.*

*Fuente: [www. Aeade.net](http://www.Aeade.net)*

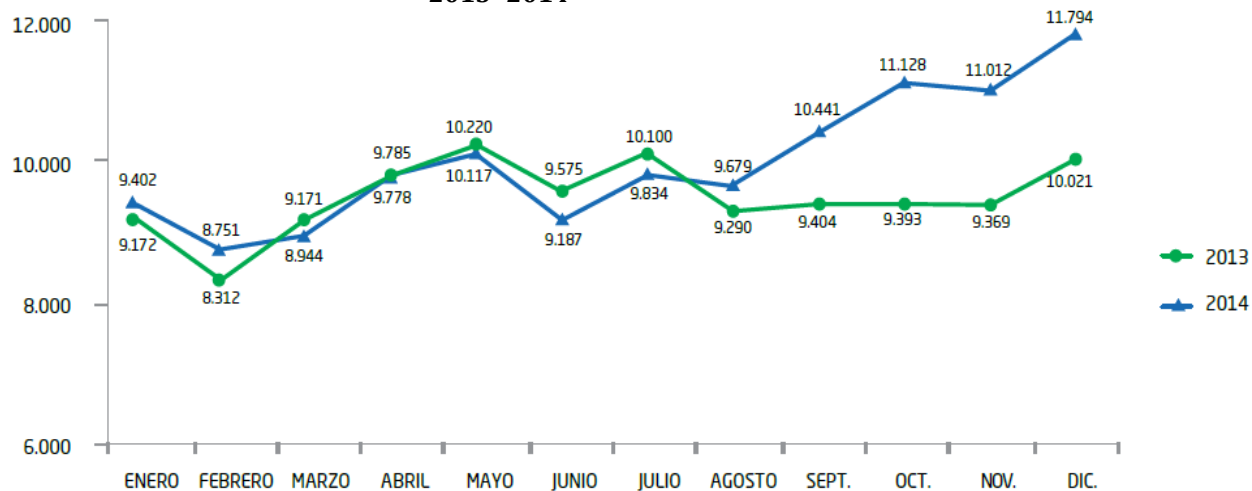
Grafico N. 4  
**VENTAS DE VEHICULOS POR AÑO**  
**2008 - 2014**

AÑO	UNIDADES
2008	112.684
2009	92.764
2010	132.172
2011	139.893
2012	121.446
2013	113.812
2014	120.060



Autor: Mayra Chávez M.  
 Fuente: Anuario, AEADE 2014.

Grafico N. 5  
**VENTAS MENSUALES DE VEHICULOS NUEVOS**  
**2013 -2014**



Autor: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)  
 Fuente: Anuario, AEADE 2014.

### 2.3.4 IMPORTACIONES:

El sector automotor siente la baja de importaciones con los nuevos límites de cupos impuestos por el gobierno, pudiéndose notar en las ventas de vehículos tanto importados como ensamblados bajo a 36.900 unidades a 32.920 en el periodo 2015, con un 10,7% de caída.

Sin embargo, dichas importaciones de CBU del 2014 se registró un total de 57.093 unidades, con una reducción de 9% en comparación de 62.595 unidades importadas en el año 2013.

Considerando que el 48% de la demanda nacional fueron importados con CBU. Detallo los principales países proveedores de vehículos del mercado ecuatoriano:

Tabla N. 3  
PROVEEDORES DE VEHICULOS LIVIANOS  
2008 - 2014

<b><u>PRINCIPALES PAISES PROVEEDORES DE VEHICULOS DEL MERCADO ECUATORIANO</u></b>	
<b>COREA</b>	24%
<b>JAPON</b>	15%
<b>CHINA</b>	13%
<b>MEXICO</b>	13%
<b>OTROS</b>	13%
<b>COLOMBIA</b>	11%
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	6%
<b>TAILANDIA</b>	5%

*Elaborado: Mayra Chávez M*

*Fuente: Anuario 2014, AEADE.*

En la actualidad existen excesivos impuestos que generan un grave problema importa vehículos de diferentes partes del mundo y que de una u otra manera afecta al sector automotor, frenando la oferta a todo su portafolio tanto en el mercado local ya que las partes y piezas también tienen impuestos.

Realizando un breve análisis del periodo de importación desde 2008 – 2014, podremos darnos cuenta de la gran importancia y decrecimiento que ha generado el gobierno con cada tasa arancelaria que ha incrementado.

**2.4.1 2008:** Se registró un incremento del 23% convirtiéndose en el mejor año de la industria automotora. Se vendieron 112.684 vehículos nuevos, con un 58.8% proviene de la importación de vehículos livianos. Se debe recordar que este sector contribuyó \$260 millones por impuesto agregado, un 29% más que el año 2007, considerando que todos pagan un IVA igual del 12%.

Haciendo un poquito de comparación con el 2007, de ICE se pagaba un 5.15% excepto los mayores a 3.5 toneladas. Sin embargo, el 1 enero 2008 se puso en vigencia la *LEY REFORMATIVA PARA LA EQUIDAD TRIBUTARIA*, creando una diferencia de ICE por vehículo y su precio de venta.

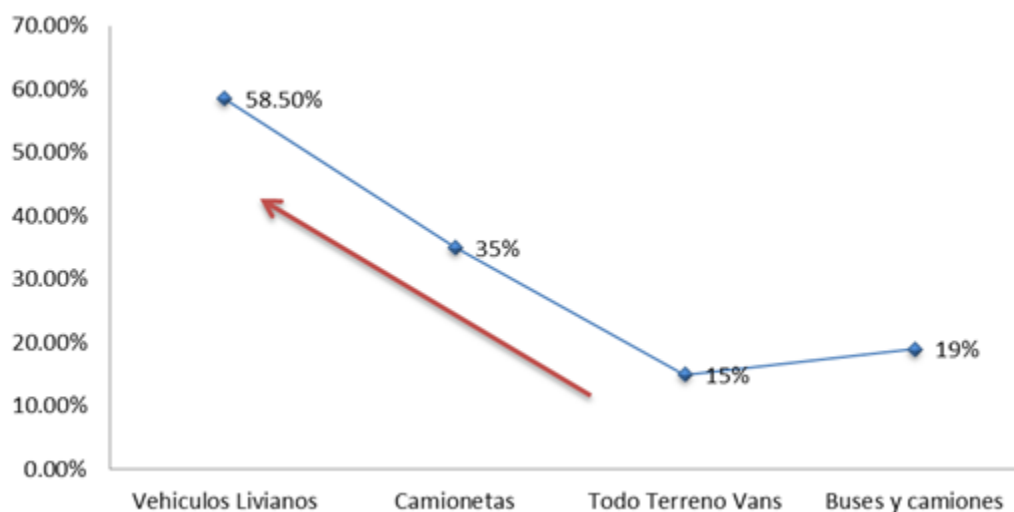
Tabla N. 4  
**ICE (Servicio de Rentas Internas)**  
**2008**

ICE	
Vehiculos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	TARIFA
Vehiculos motorizados cuyo P.V.P sea de hasta USD. 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y Vehiculos de rescate cuyo P.V.P sea de hasta USD. 30.000	5%
Vehiculos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo P.V.P sea superior a USD. 20.000 Y de hasta USD 30.000	10%
Vehiculos motorizados cuyo P.V.P sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehiculos motorizados cuyo P.V.P sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehiculos motorizados cuyo P.V.P sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehiculos motorizados cuyo P.V.P sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehiculos motorizados cuyo P.V.P sea superior a UDS 70.000	35%

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*

Grafico N. 6  
**IMPORTACIÓN VEHICULOS LIVIANOS**  
**2008 - 2009**

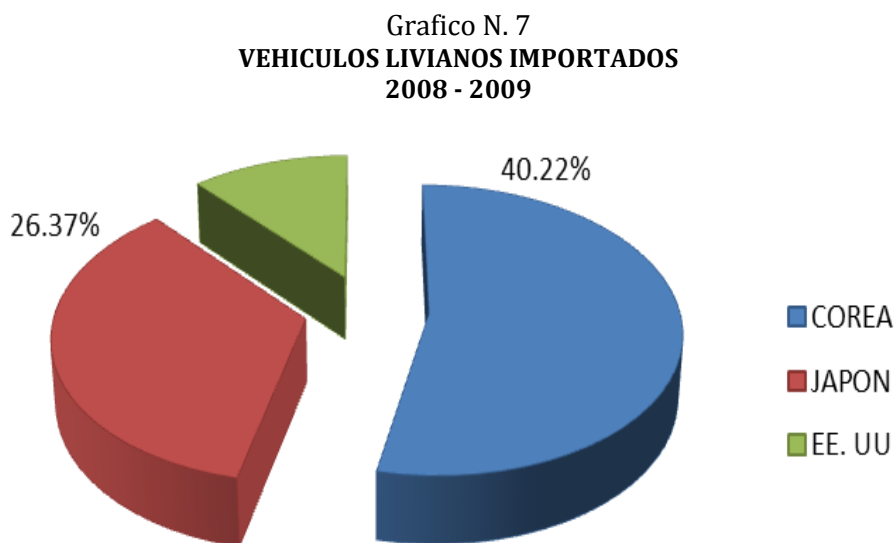


*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR*

Los aranceles en este periodo también participaron de una manera muy cautelosa, eliminando el arancel a los CKD's que antes gravaban 3%. En los vehículos livianos pagan el 35% y los comerciales el 10%, los vehículos que se ensamblan en nuestro país o los importados de la comunidad Andina no pagan aranceles por acuerdos comerciales.

**2.4.2** 2009: Los vehículos importados han ganado importancia frente a la producción local. Sin embargo a las medidas adoptadas por el gobierno, los vehículos ensamblados han ganado importación con un 46.44%.



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

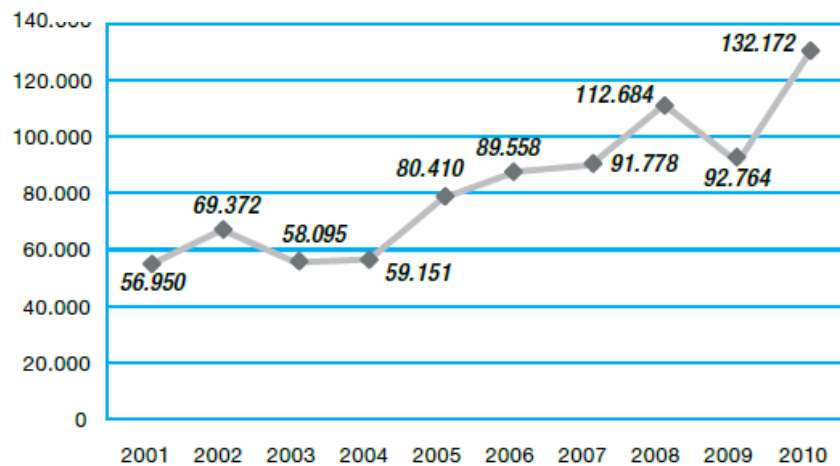
*Fuente: Anuario 2009, AEADE .*



Es bueno recalcar que el 2008 Colombia importo el 17.83% , mientras que el 2009 importo apenas 7.49%, con una diferencia importante en porcentaje de un 10.34%.

**2.4.3** 2010: Según el impuesto otorgado en el 2009, en este año se recuperó con un 58%. Con un total de 79.681, vehículos importador y colocándolos como principales países abastecedores tenemos a nuestro mercado con Corea, Japón, Estados Unidos, Colombia y México.

Grafico N. 8  
**VENTA DE VEHICULOS UNIDADES**  
2001 - 2010

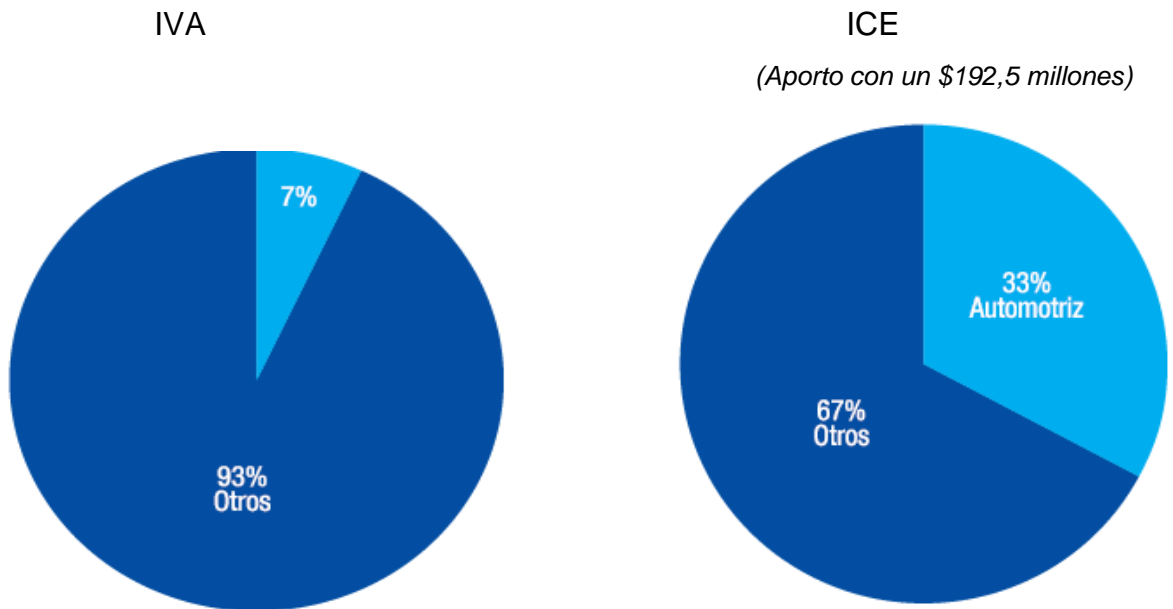


*Elaborado: AEADE*

*Fuente: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES.*

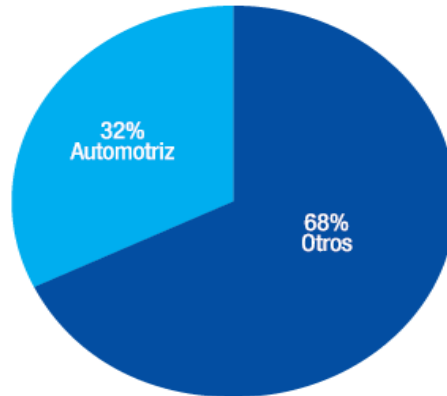
**2.4.4** 2011: Tenemos un 56% de vehículos importados durante todo el año, en unidades un total de 75.101 vehículos. Con una disminución del 6% respecto a las 79.681 vehículos importados comparados con el 2010. A pesar de haber enfrentado una ilegal medida restrictiva con la licencia de importación, con el objetivo de reducir 20%, aportando un \$950 millones a la recaudación fiscal, con un aporte tributario incrementado a 108 millones (13%). Dichas medidas causó malestar el último trimestre en la recaudación impositiva automotriz, duplicando a un 6% del incremento porcentual.

Grafico N. 9  
**SECTOR AUTOMOTRIZ IVA, ICE Y ARANCEL**  
2011



## ARANCEL – AD VALOREM

(Aporto con un \$ 107,8 millones)

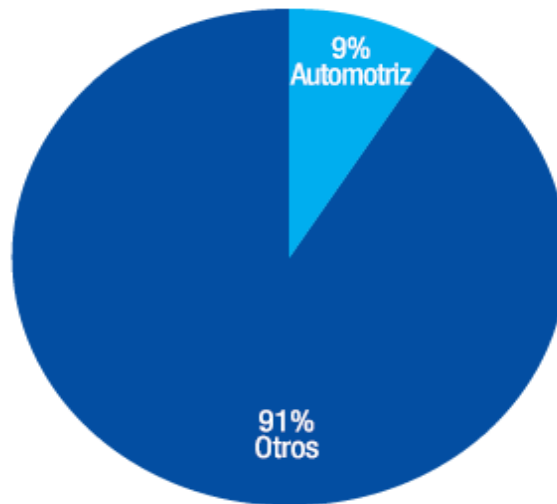


Elaborado: AEADE

Fuente: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR, AEADE

Adicional, el impuesto por la salida de divisas en este periodo influencio de una manera sumamente importante, Se pagó un total de \$41 millones pos ISD, representado un 9% en el sector automotriz.

Grafico N. 10  
IMPUESTO SALIDA DE DIVISA (ISD)



Elaborado: AEADE

Fuente: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR.

Tabla N. 5  
**APORTE TRIBUTARIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ 2010 -2011**

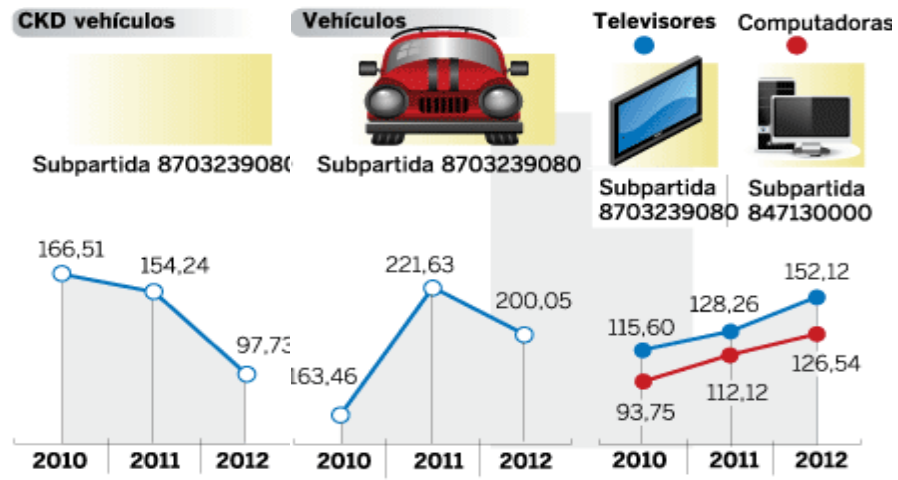
	Recaudación 2010			Recaudación 2011			Variación 2010 - 2011 Automotriz	
	Automotriz USD	Total USD	Aporte sector%	Automotriz USD	Total USD	Aporte sector%	USD	%
ICE	184.028.572	540.845.864	34,03%	206.249.078	617.870.641	33,38%	22.220.506	12,07%
IVA	313.782.887	4.258.377.726	7,37%	352.526.408	4.957.904.687	7,11%	38.743.521	12,35%
ARANCEL	293.531.932	960.831.116	30,55%	346.184.769	1.077.787.770	32,12%	52.652.837	17,94%
ISD	49.231.835	378.741.239	13,00%	43.931.428	491.417.135	8,94%	-5.300.406	-10,77%
<b>TOTAL</b>	<b>840.575.226</b>	<b>6.138.795.945</b>	<b>13,69%</b>	<b>948.891.683</b>	<b>7.144.980.232</b>	<b>13,28%</b>	<b>108.316.458</b>	<b>12,89%</b>

Elaborado: AEADE

Fuente: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

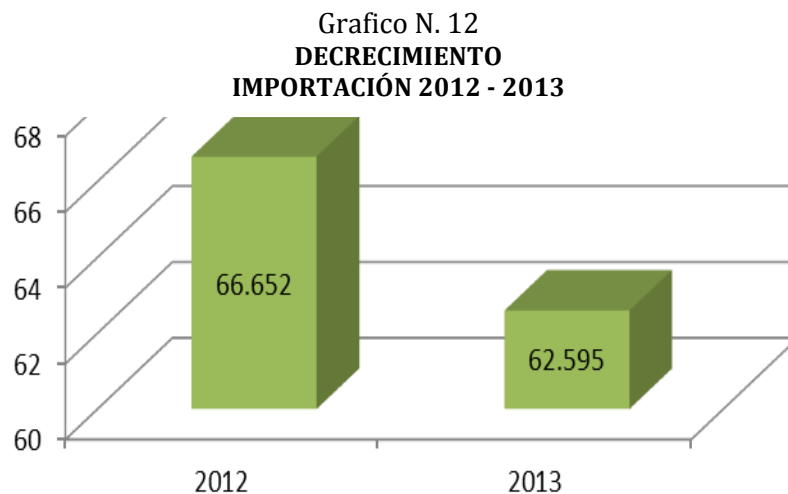
**2.4.5** 2012: En este periodo se importaron 54% vehículos con un total de 66.654 unidades, con una reducción 11% al 2011 (75.101), ya que el gobierno intentar disminuir la balanza comercial no petrolera, implementándose las licencias y cupos para las importaciones.

Grafico N. 11  
**PRINCIPALES COMPRAS AL EXTRANJERO**  
 (Enero - Septiembre en millones de dólares)



Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)

**2.4.6** 2013: Se importaron un total de 62.595 unidades, mostrando una reducción del 6% con respecto al año anterior que represento un total de 66.652 unidades importadas. Vendiendo 113.990, debido a eso las concesionarias empezaron a importar vehículos de venta masiva.}

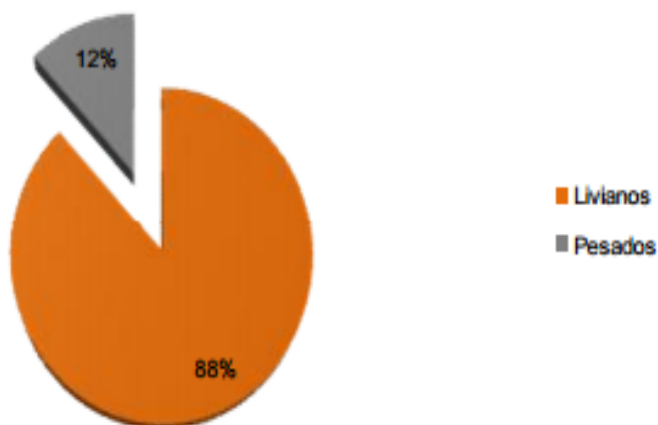


*Elaborado: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador).*

*Fuente: Anuario 2013.*

**2.4.7** 2014: Se registró un total de 57.093, mostrando una reducción del 9% con el respecto al 2013 de 62.595 vehículos importados. La demanda nacional fue atendida con un 48% (VI). Los vehículos livianos ha representado un mayor porcentaje en las ventas totales del sector con un 87.95% vendidos a septiembre del 2014. Dichas restricciones no inciden directamente a los vehículos pesados, pero si afecta a la importación de partes o CKD que se utiliza para ensamblar en el país.

Grafico N. 13  
**ESTRUCTURA DEL MERCADO**  
**(CKD Vs Importaciones)**



*Elaborado: Anuario 2014*

*Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador ,AEADE.*

Tabla N. 6  
**ESTRUCTURA DE VENTAS**  
**(2008 -2014)**

Año	Ensamblaje Local	%	Importación	%	Total
2008	46.782	41,52%	65.902	58,48%	112.684
2009	43.077	46,44%	49.687	53,56%	92.764
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	77.840	55,64%	139.893
2012	56.395	46,44%	65.051	53,56%	121.446
2013	55.509	48,77%	58.303	51,23%	113.812
2014	61.855	51,52%	58.205	48,48%	120.060

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE.*

El mercado nacional de vehículos livianos ha reducido, muchos empresarios (Concesionarias) del sector automotor para el 2015, han planteado la opción de subir precios e importar solo vehículos que tengan mayor demanda, con esto no habrá nuevos modelos ni exceso de inventario para varias su portafolio. De otra manera se ha adquirido vehículos ensamblados en el país y se ha incentivado y crecido el servicio de Post-Venta. Adicional, podemos notar que frente a este problema los empresarios no pueden realizar una planificación estable de vehículos futuros.

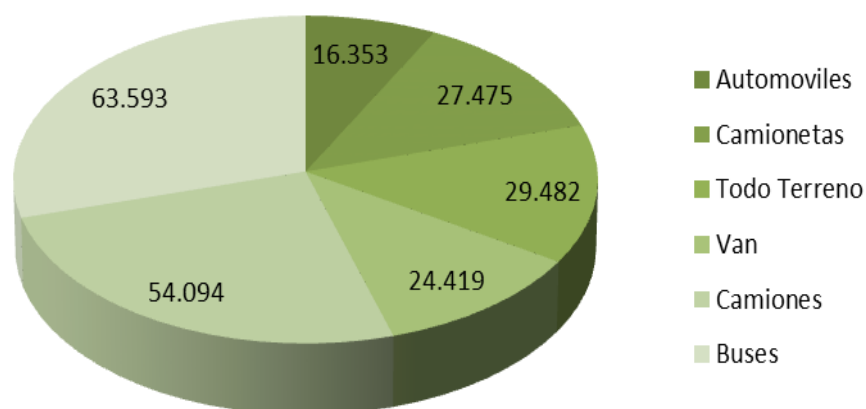
**TABLA N. 7**  
**PRECIOS PROMEDIO DE VENTA EN USD**  
**(2008 - 2014)**

SEGMENTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	PROMEDIO TOTAL
Automóviles	14.908	13.478	15.656	16.029	17.298	17.902	19.199	16.353
Camionetas	22.583	22.272	25.924	27.034	31.020	31.118	32.371	27.475
Todo Terreno	26.351	22.939	28.203	28.485	31.437	33.572	35.387	29.482
Van	25.095	20.409	27.285	23.704	24.894	24.738	24.806	24.419
Camiones	49.296	53.966	53.266	52.827	54.675	56.989	57.641	54.094
Buses	46.582	56.926	56.926	61.056	70.296	76.541	76.822	63.593

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Anuario 2008 - 2014, AE*

**GRAFICO N. 14  
PRECIOS PROMEDIOS DE VENTA EN USD  
2008 - 2014**



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Aeade Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*

**TABLA N. 8  
IMPORTACIÓN VS ENSAMBLAJE EN UNIDADES  
(2008 - 2014)**

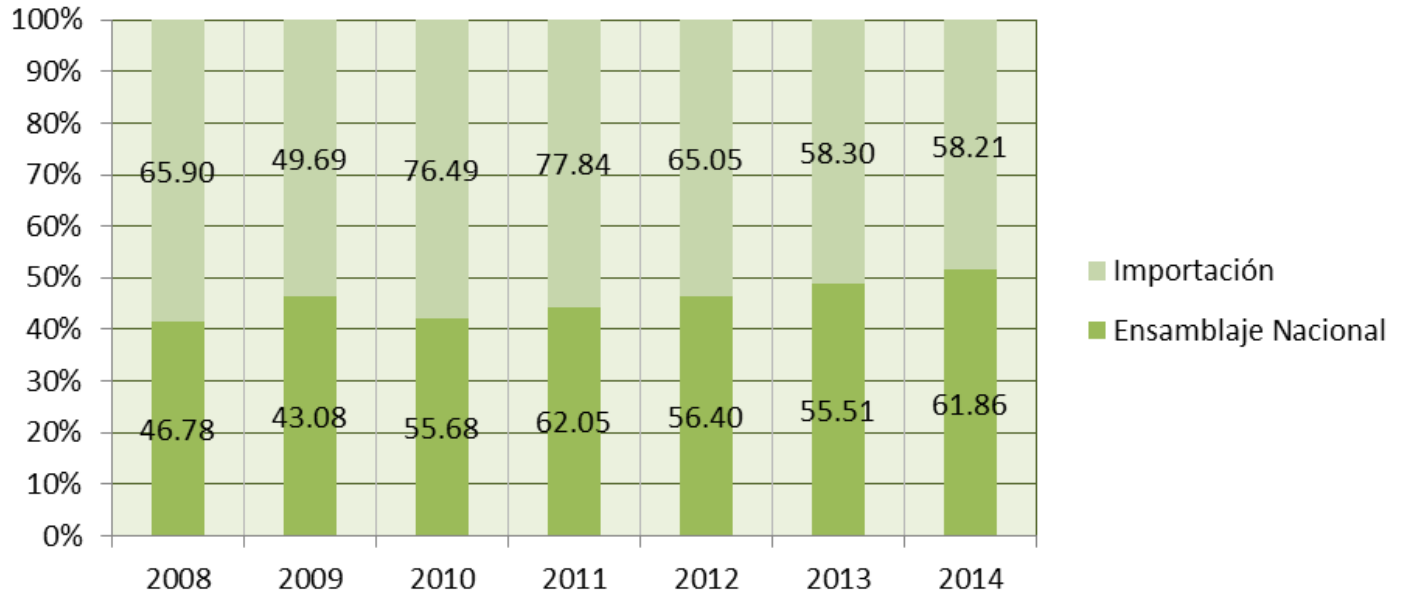
SEGMENTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ensamblaje Nacional	46.78	43.08	55.68	62.05	56.40	55.51	61.86
Importación	65.90	49.69	76.49	77.84	65.05	58.30	58.21

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Aeade Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*



**GRAFICO N. 15**  
**IMPORTACIÓN VS ENSAMBLAJE NACIONAL EN**  
**UNIDADES**  
**2008 - 2014**



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Aeade Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*

## **2.5 VARIABLES DE ANALISIS**

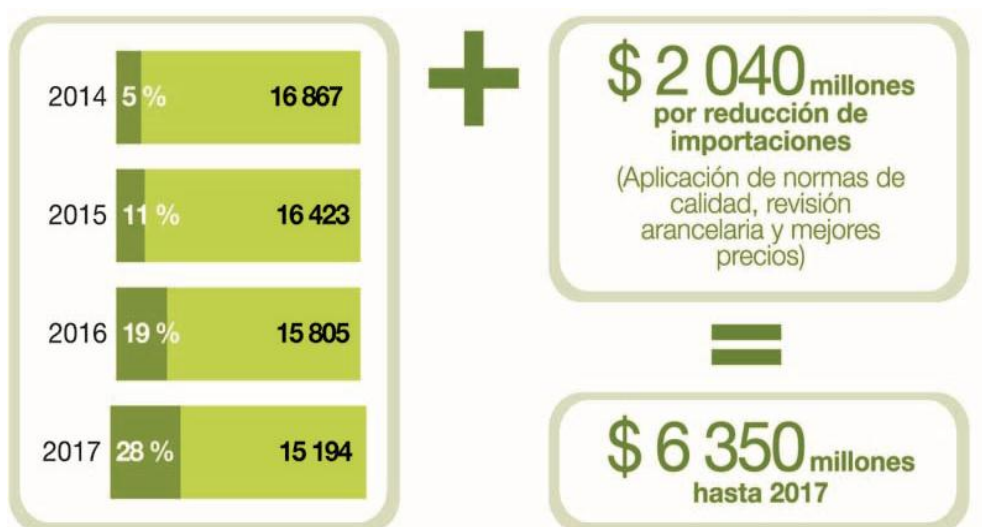
### **2.5.1 VARIABLE INDEPENDIENTE**

Las restricciones arancelarias del sector automotor **han alcanzado una restricción del 35%** de sus importaciones de vehículos livianos y el 30% para carros pesados. El cupo habilitado para importar se distribuirá entre las firmas, de acuerdo a sus últimos promedios de importación.

## 2.5.2 VARIABLE DEPENDIENTE

Las importaciones de vehículos y sus partes han mostrado tenencia a la disminución e inestabilidad como consecuencia de las políticas restrictivas y de sustitución de importaciones aplicadas por el gobierno nacional al sector entre 2008 al 2014, lo cual genera impactos en la actividad comercial y empleo en el sector automotor en Guayaquil y su área de influencia.

### META DE SUSTITUCION DE IMPORTACIONES



Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Eco-finanzas (EC)

Una visión del problema ha sido expresada por Blasco Peña herrera, Federación de la cámara del comercio (2014), quien indicaba que las restricciones de importaciones o la sustitución de la misma, no favorecen el sistema económico, al contrario lo debilitan. Si determinamos que el problema es la falta de dólares, tomar medidas lógicas, controlando el gasto y generando confianza en nuestro país.

El gobierno nacional impone medidas arancelarias de acuerdo a los rubros como el Impuesto al valor agregado (IVA), Impuesto a la salida de divisas, arancel de importación e impuesto a los consumos especiales (ICE).

TABLA N. 9  
**IMPUESTOS Y ARANCELES (EN MILES DE DOLARES)**  
**(2008 - 2014)**

<b>Tabla de Impuestos y Aranceles (En miles de Dólares)</b>				
<b>IMPOSICION</b>	<b>ECUADOR</b>	<b>COLOMBIA</b>	<b>PERU</b>	<b>CHILE</b>
<b>Arancel</b>	40%	35%	7%	6%
<b>Importación</b>				
<b>IVA</b>	12%	25%	18%	19%
<b>ICE</b>	35%	-----	-----	-----
<b>ISD</b>	5%	-----	-----	-----
<b>Total</b>	92%	60%	25%	25%

*Elaborado: Paola Armijo*

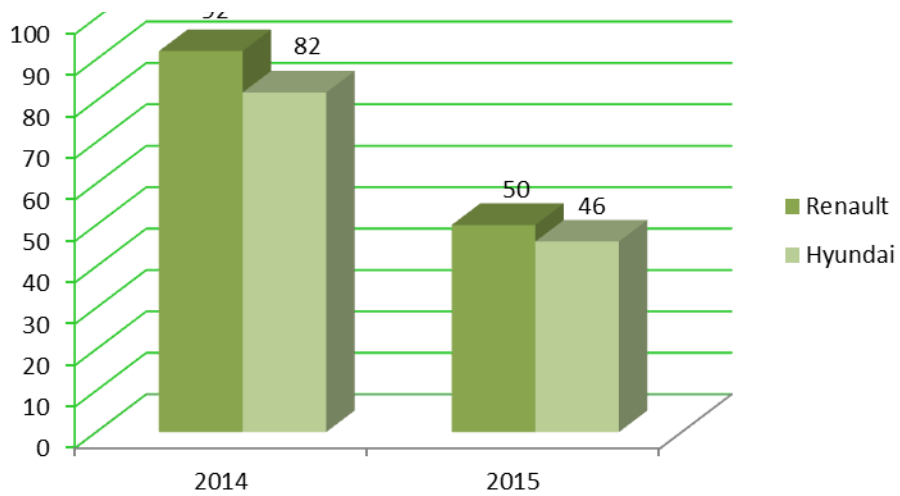
*Fuente: Asociación Ecuatoriana Automotriz*

El 40% de impuesto de importación aplica para vehículos con un cilindraje desde 1500.

Alberto Araujo ENERO (2015), Comex dio a conocer un nuevo recorte en los cupos de importación de vehículos en el país. Reduciendo a un 57% para las partes o CKD para su ensamblaje mediante la resolución 049-2014. Lo cual ha surgido importantes reducciones, como las marcas de Nissan y Renault de 92

millones a 50 millones con un recorte de 46%. Hyundai, de \$82 millones a \$46 millones con un recorte de 44%.

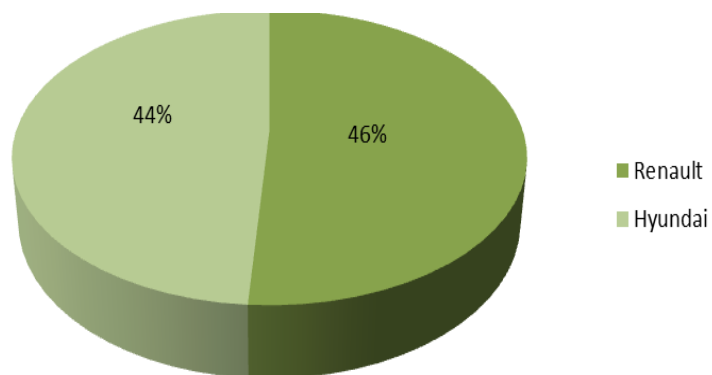
GRAFICO N. 15  
**IMPORTACIÓN VS ENSAMBLAJE NACIONAL EN UNIDADES**  
**2014 - 2015**



Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Asociación Ecuatoriana Automotriz, AEADE.

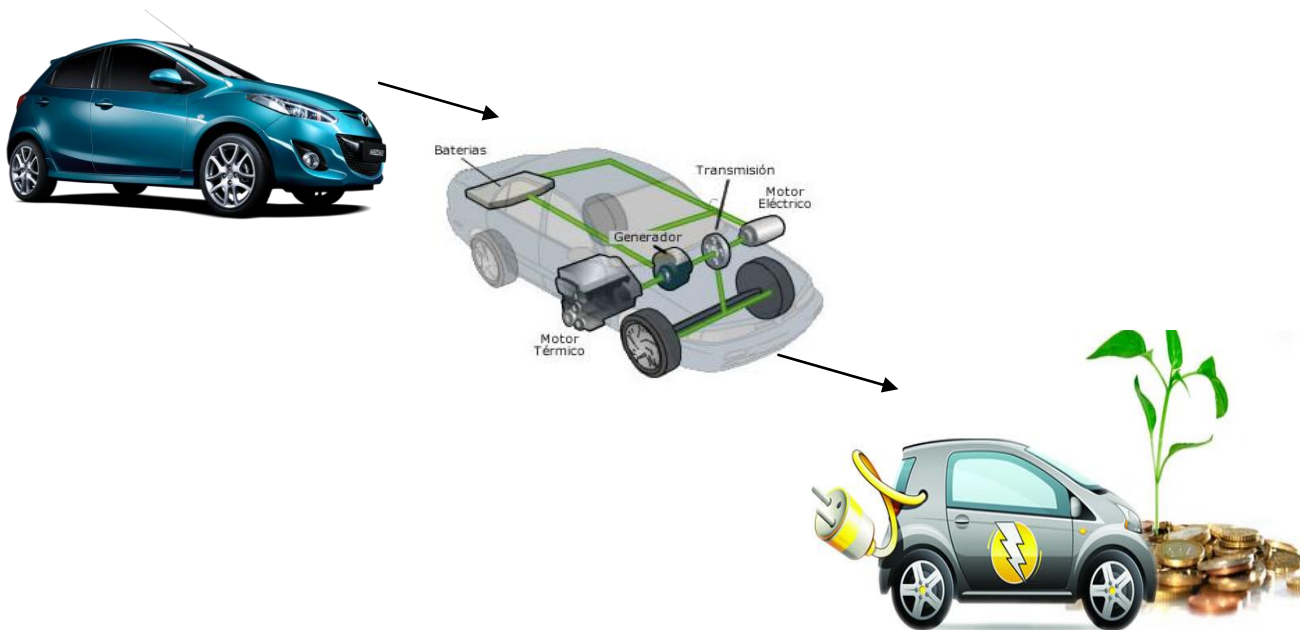
GRAFICO N. 15  
**IMPORTACIÓN VS ENSAMBLAJE NACIONAL EN UNIDADES**  
**2014 - 2015**



Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Asociación Ecuatoriana Automotriz, AEADE.

Sin embargo, un importador puede tener un cupo de \$1millon anual o 70 unidades, es decir que se cerrara el cupo si se pasa del monto o unidades determinadas, lo primero que ocurra. Abriendo un cupo a los vehículos eléctricos de hasta de 25 millones o 100 unidades. LA META EN EL LARGO PLAZO SERIA SUSTITUIR UNA PARTE SUSTANCIAL DE LOS VEHICULOS DE COMBUSTION INTERNA POR VEHICULOS PURAMENTE ELECTRICOS, PRICIPALMENTE PARA USO URBANO; LO CUAL SERIA CONSISTENTE CON EL CAMBIO QUE SE ESTÀ DANDO EN ECUADOR EN LA MATRIZ ENERGETICA. El precio que deberán pagar los conductores por la electricidad consumida será inferior de lo que se paga por el combustible en la actualidad, es decir con \$1.50 se puede recorrer 100 kilómetros mientras que con la misma cantidad en gasolina se puede recorrer 60 kilómetros. El objetivo es que el Ecuador se convierta en el primer país en que se pueda fabricar vehículos eléctricos para el consumo local y para la exportación, una carga completa permite conducir 200kilómetros., para ello se está trabajando para crear más fuentes energéticas e iniciar con la implementación de electrolineras.



## **CAPITULO III METODOS DE INVESTIGACIÓN**

### **Tipo de Estudio de investigación:**

#### **3.1 NIVEL DE ESTUDIO**

3.1.1 Exploratoria: Se inició recopilando información de Banco Central del Ecuador, libros, bibliografías, entrevistas científicas y encuestas de personas altamente calificadas, encontrando factores relevantes al problema que se ha planteado y en cual se debe investigar de manera minuciosa. Centrándose en descubrir el impacto ante la sociedad y las empresas para la toma de decisiones.

3.1.2 .Descriptiva.- Nos ayuda a describir los datos estadísticos y científicos buscados y presentado en la investigación, consiguiendo un impacto en las personas y sociedad que nos rodea. Descubriendo, analizando las situaciones, actitudes de cómo se está comportando nuestro mercado nacional, obteniendo una información más clara.

## **CAPITULO IV RESULTADOS**

### **3.1 ESTADISTICAS DE DATOS BANCO CENTRAL.**

Cabe recalcar que para la ministra Nathalie Cely aplicar una nueva restricción arancelaria a la importación de partes de vehículos CKD, destinadas al ensamblaje local, destinados al mercado ecuatoriano. Embargo el sector automotor no pague dichos aranceles, ya que no se ve un decrecimiento en los precios al consumidor, sin haber un aumento en la productividad y no se desea tener una industria con productividad significativa.

Con el monto de importaciones y con el impuesto agregado a cada restricción se quiere lograr además que los vehículos livianos tengan más componentes nacionales en un plazo de 10 años.

El SRI (Servicio de Rentas Internas), impondrá un impuesto del 5% a vehículos de lujo; se afirma que dicho gravamen tiene que ver con el medio ambiente, lo cual dicho impuesto estará en el costo total del vehículo, es decir un auto que cueste 100 mil, pague \$ 5 mil por impuesto determinado por dicha entidad.

En este trabajo hacemos un análisis de los datos proporcionados por el BCE a partir del 2008, y realizaremos un historial de importaciones desde aquel periodo, mostrando el decrecimiento que ha tenido nuestro país desde que el gobierno impuso las restricciones arancelarias.

Por países, Japón fue uno de los países de los que más se importó con 32.55, 32 Toneladas. Con una totalidad por año de 76.471,10 Toneladas y un CIF (Costo, Seguro, Flete) de 642.584,10 dólares.

### 3.1.1 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2008

TABLA N. 10  
IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN  
(EN MILES DE DOLARES)  
2008

IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2008 ( En miles de dólares)			
PAIS DE ORIGEN	TONELADAS	VALOR FOB	VALOR CIF
ALEMANIA	0.00	0.29	0.32
CHINA	7.68	21.72	25.02
COLOMBIA	1,066.48	10,761.90	11,121.09
COREA (SUR), REPUBLICA DE	15,426.47	103,980.91	114,891.98
ESTADOS UNIDOS	213.67	1,704.16	1,838.24
JAPON	32,255.32	297,188.20	313,839.63
TAILANDIA	27,287.62	180,224.85	199,463.68
TAIWAN (FORMOSA)	213.87	1,221.68	1,404.13
<b>TOTAL</b>	<b>76,471.10</b>	<b>595,103.70</b>	<b>642,584.10</b>

Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)



TABLA N. 11  
**IMPORTACIÓN POR AÑO FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2008**

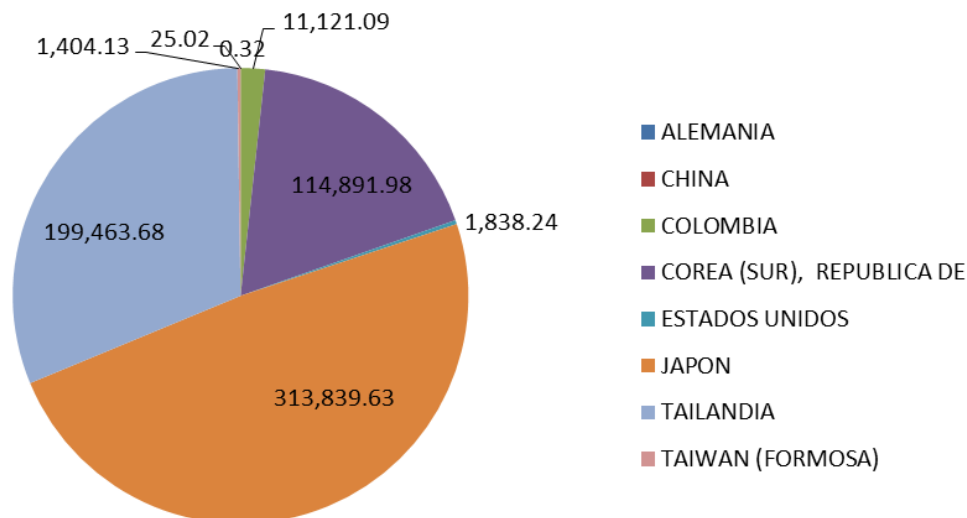
IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)			
AÑO	TONELADAS	VALOR FOB	VALOR CIF
2008	76,471.10	595,103.70	642,584.10
<b>TOTAL</b>	<b>76,471.10</b>	<b>595,103.70</b>	<b>642,584.10</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

GRAFICO N. 16  
**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2008**

### IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2008



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

### 3.1.2 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2009

Periodo 2009, podemos notar que JAPON sigue siendo el líder en las importaciones de nuestro país con un valor de 22.728,91 TONELADAS. Con una importación por año de 58.761,85 y un CIF 543.513,85.

TABLA N. 12  
IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN  
(EN MILES DE DOLARES)

<b>IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2009 ( En miles de dólares)</b>			
<b>PAIS DE ORIGEN</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
ALEMANIA	2.04	89.03	90.44
CHINA	200.61	942.26	1,037.22
COLOMBIA	492.48	4,682.91	4,863.60
COREA (SUR), REPUBLICA DE	18,271.45	120,595.85	131,042.14
ESTADOS UNIDOS	2,830.74	57,247.66	58,997.05
HONG KONG	158.45	1,039.45	1,173.90
JAPON	22,728.91	223,196.17	234,823.35
MEXICO	0.01	0.30	0.32
TAILANDIA	13,924.48	102,968.22	111,485.85
<b>TOTAL</b>	<b>58,609.18</b>	<b>510,761.85</b>	<b>543,513.85</b>

Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).

TABLA N. 13  
**IMPORTACION POR AÑO FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
2009

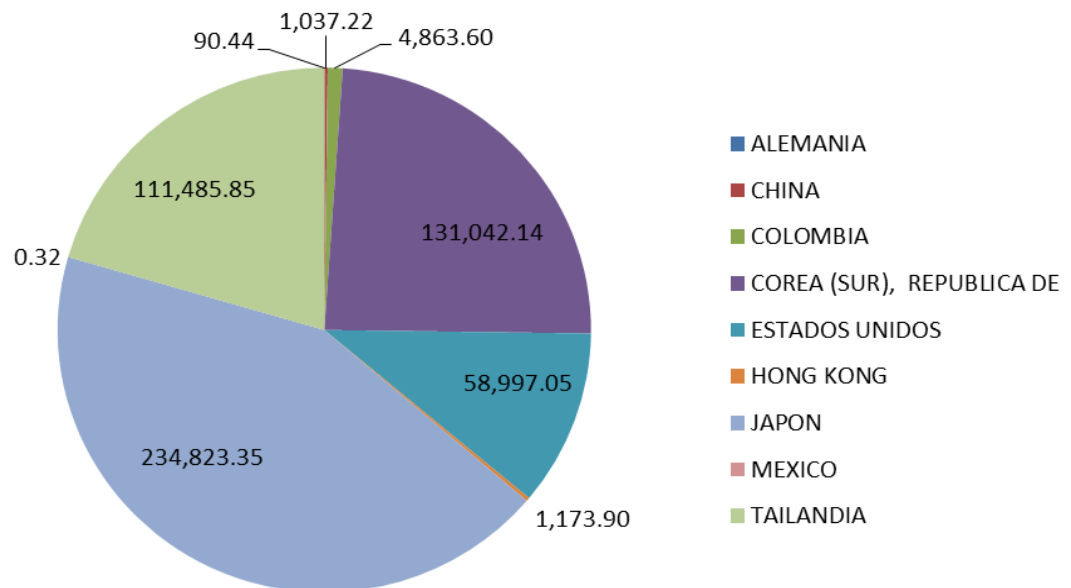
IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)			
AÑO	TONELADAS	VALOR FOB	VALOR CIF
2009	58,609.18	510,761.85	543,513.85
<b>TOTAL</b>	<b>58,609.18</b>	<b>510,761.85</b>	<b>543,513.85</b>

Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)

GRAFICO N. 17

**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2009**  
**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2009**



Elaborado: Mayra Chávez M.

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).

### 3.1.3 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2010

País de Origen 2010, podemos notar un crecimiento muy significativo con una totalidad de toneladas de hasta 82.169,65 y un CIF de 840.421,29. Considerando que Corea del sur representa el 28.762.71 de las importaciones.

TABLA N. 14  
**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN  
(EN MILES DE DOLARES)  
2010**

<b>IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2010 ( En miles de dólares)</b>			
<b>PAIS DE ORIGEN</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
ALEMANIA	332.46	9,698.72	9,863.19
BELGICA	102.29	4,230.89	4,293.14
BRASIL	0.21	2.25	3.19
CANADA	1.80	56.25	59.95
CHINA	242.97	975.71	1,102.72
COLOMBIA	333.41	4,013.27	4,235.42
COREA (SUR), REPUBLICA DE	28,762.71	188,635.06	209,184.09
ESTADOS UNIDOS	7,175.48	136,820.16	139,966.08
HONG KONG	31.30	194.97	218.66

JAPON	27,896.71	307,676.30	321,191.36
MEXICO	527.32	6,207.66	6,326.05
PERU	4.08	111.94	113.46
TAILANDIA	16,758.92	134,178.24	143,864.00
<b>TOTAL</b>	<b>82,169.65</b>	<b>792,801.42</b>	<b>840,421.29</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

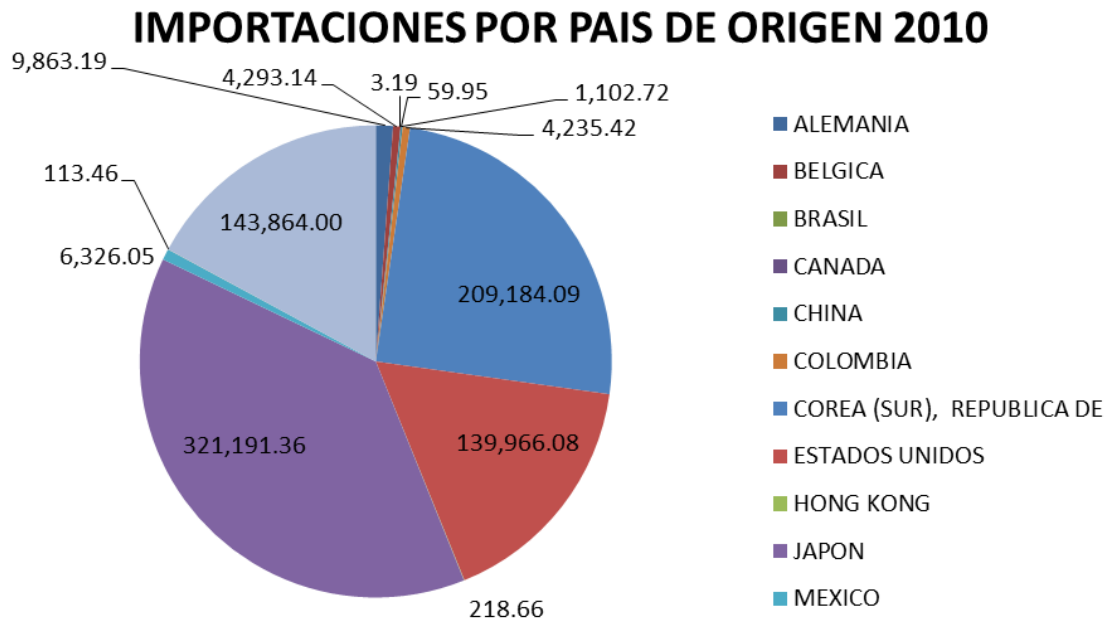
TABLA N. 15  
**IMPORTACION POR AÑO FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2010**

<b>IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)</b>			
<b>AÑO</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
<b>2010</b>	82,169.65	792,801.42	840,421.29
<b>TOTAL</b>	<b>82,169.65</b>	<b>792,801.42</b>	<b>840,421.29</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

GRAFICO N. 18  
**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2010**



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

### 3.1.4 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2011

País de Origen 2011, existe un decrecimiento en el total de toneladas con respecto al año anterior de 57.165,54 con un CIF de 573.858,39. Indicando que corea del Sur con los bajos costos que nos ha considerado, hemos importado 24.173,71 más que los otros países.

TABLA N. 16  
**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2011**

<b>IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2011 ( En miles de dólares)</b>			
<b>PAIS DE ORIGEN</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
ALEMANIA	256.69	7,337.87	7,479.80
BELGICA	123.65	4,472.42	4,550.79
BRASIL	0.51	3.12	4.83
CHINA	1,132.11	8,953.82	9,988.27
COLOMBIA	224.80	2,558.94	2,714.83
COREA (SUR), REPUBLICA DE	24,173.71	165,645.93	183,023.14
ESPANA	2.24	80.00	82.77
ESTADOS UNIDOS	660.53	13,252.41	13,685.75
JAPON	18,817.29	218,928.00	228,401.18
MEXICO	266.89	3,350.48	3,415.97
TAILANDIA	11,506.24	112,170.27	120,506.41
TAIWAN (FORMOSA)	0.89	4.57	4.65
<b>TOTAL</b>	<b>57,165.54</b>	<b>536,757.80</b>	<b>573,858.39</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).*

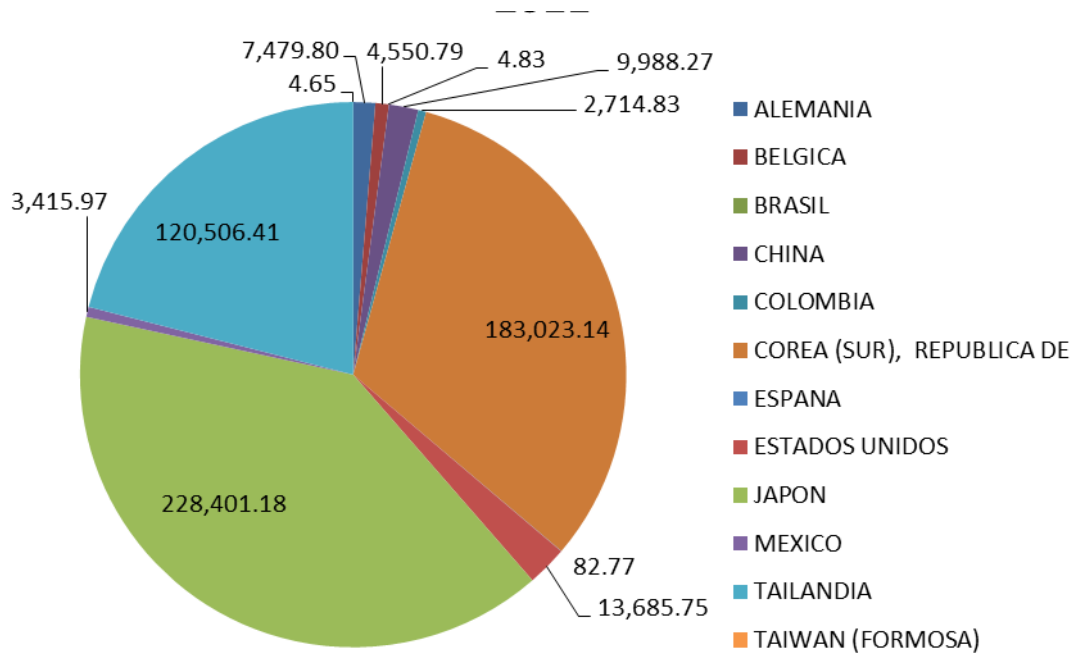
TABLA N. 17  
**IMPORTACION POR AÑO FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**

IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)			
AÑO	TONELADAS	VALOR FOB	VALOR CIF
2011	57,165.54	536,757.80	573,858.39
<b>TOTAL</b>	<b>57,165.54</b>	<b>536,757.80</b>	<b>573,858.39</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

GRAFICO N. 19  
**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2011**



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).*

### 3.1.5 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2012

En el 2012, podemos visualizar que entre JAPON y COREA SUR existe una diferencia mínima de importación debido a los costos que estableció Corea, encontrándonos con Corea 15.676,785 y JAPON 15.440,584.



TABLA N. 18  
**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN**  
**(EN MILES DE DOLARES)**

<b>IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2012 ( En miles de dólares)</b>			
<b>PAIS DE ORIGEN</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
ALEMANIA	45.130	1,000.422	1,026.826
BELGICA	-	0.078	0.078
BRASIL	0.110	3.490	4.935
CHINA	9,003.861	74,120.101	82,161.769
COLOMBIA	4.393	45.444	45.847
COREA (SUR), REPUBLICA DE	15,676.785	116,232.035	127,738.385
ESTADOS UNIDOS	148.070	2,636.538	2,763.010
JAPON	15,440.584	192,317.621	199,821.364
MEXICO	0.988	24.167	24.381
TAILANDIA	11,812.753	116,532.577	124,280.066
<b>TOTAL</b>	<b>52,132.674</b>	<b>502,912.473</b>	<b>537,866.661</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

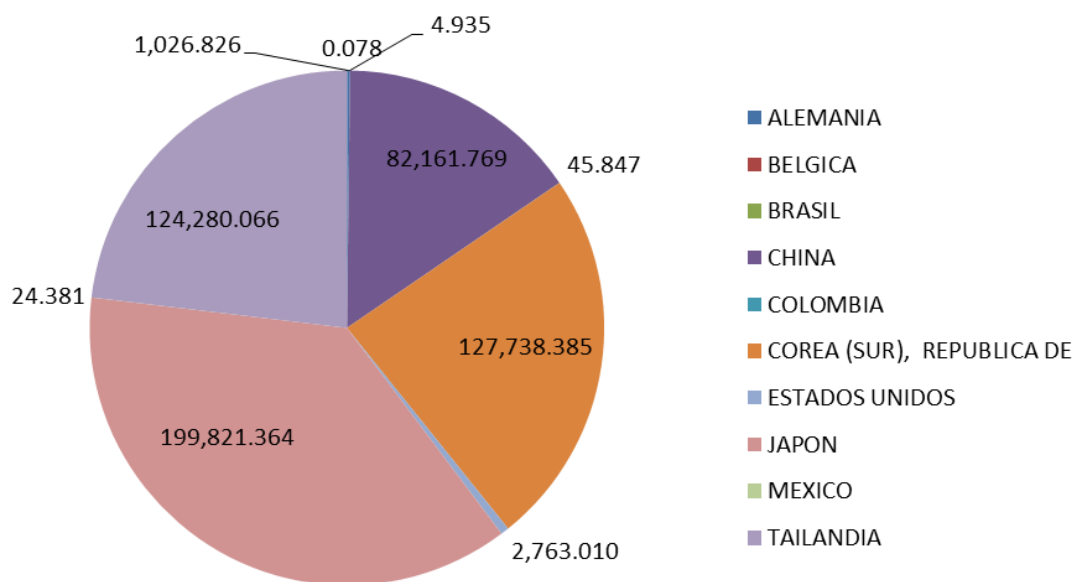
TABLA N. 19  
**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2012**

<b>IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)</b>			
<b>AÑO</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
2012	52,132.67	502,912.47	537,866.66
<b>TOTAL</b>	<b>52,132.67</b>	<b>502,912.47</b>	<b>537,866.66</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).*

### IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2012



*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

### 3.1.6 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2013

En el 2013, Japón sigue siendo uno de los líderes en cual le importamos 17.261,623 con un total en toneladas de 54.658, 094 y un CIF 509.945,818.

TABLA N. 20  
**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN  
(EN MILES DE DOLARES)  
2013**

<b>IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2013 ( En miles de dólares)</b>			
<b>PAIS DE ORIGEN</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
ALEMANIA	41.640	1,030.962	1,057.999
CHINA	10,560.345	83,694.328	92,993.828
COREA (SUR), REPUBLICA DE	17,261.623	135,665.955	148,952.401
ESPAÑA	1.500	1.260	2.165
ESTADOS UNIDOS	174.998	3,535.518	3,706.725
FRANCIA	0.008	0.130	0.135
ITALIA	4.797	17.104	21.954
JAPON	14,362.015	138,084.306	146,201.458
TAILANDIA	12,250.260	108,682.591	117,001.727
TAIWAN (FORMOSA)	0.908	7.067	7.426
<b>TOTAL</b>	<b>54,658.094</b>	<b>470,719.221</b>	<b>509,945.818</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*

*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).*

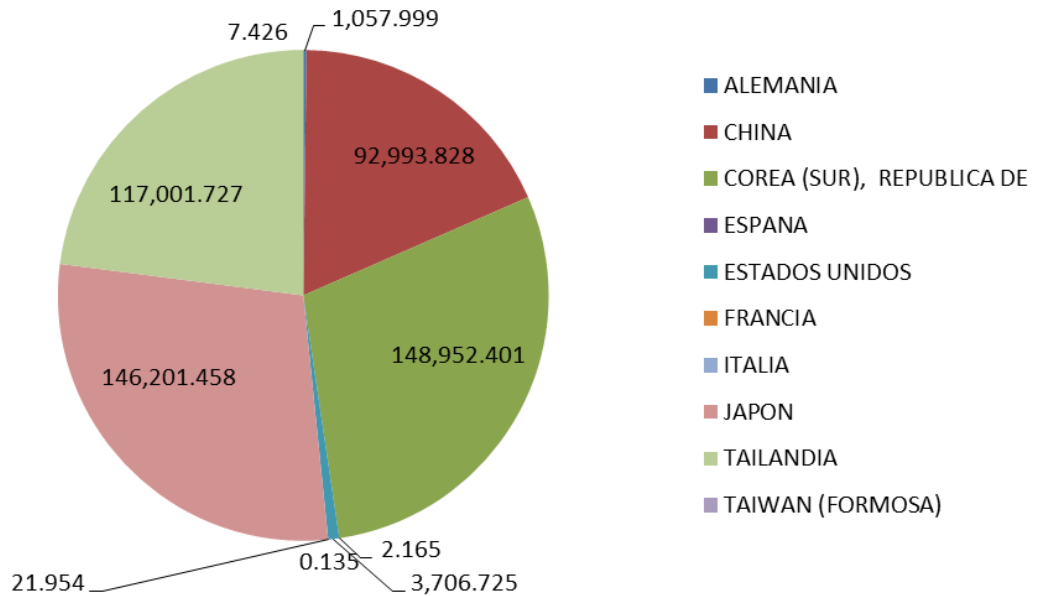
TABLA N. 21  
**IMPORTACION POR AÑO FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
 2013

<b>IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)</b>			
<b>AÑO</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
2013	54,658.09	470,719.22	509,945.82
<b>TOTAL</b>	<b>54,658.09</b>	<b>470,719.22</b>	<b>509,945.82</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

GRAFICO N. 21  
**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2013**

**IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2013**



*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

### 3.1.7 IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2014

En el presente año, podemos notar un decrecimiento de 52.218,10 con un CIF de 497.301,97, considerando que el país donde estamos importando ya no es Japón ni corea , sino Tailandia con una disminución de 17.760,10 toneladas.

TABLA N. 22  
IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN  
(EN MILES DE DOLARES)  
2014

IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN 2014 ( En miles de dólares)			
PAIS DE ORIGEN	TONELADAS	VALOR FOB	VALOR CIF
ALEMANIA	54.35	1,352.32	1,379.63
ARGENTINA	0.95	19.90	28.41
BRASIL	0.18	3.47	3.54
CHINA	8,117.46	64,372.20	71,458.37
COREA (SUR), REPUBLICA DE	14,736.99	128,796.45	141,190.63
ESTADOS UNIDOS	176.97	3,421.32	3,564.39
ITALIA	0.40	5.90	8.88
JAPON	11,370.21	102,371.26	109,057.49
MEXICO	0.00	0.36	0.37
TAILANDIA	17,760.59	158,787.78	170,610.27
<b>TOTAL</b>	<b>52,218.10</b>	<b>459,130.96</b>	<b>497,301.97</b>

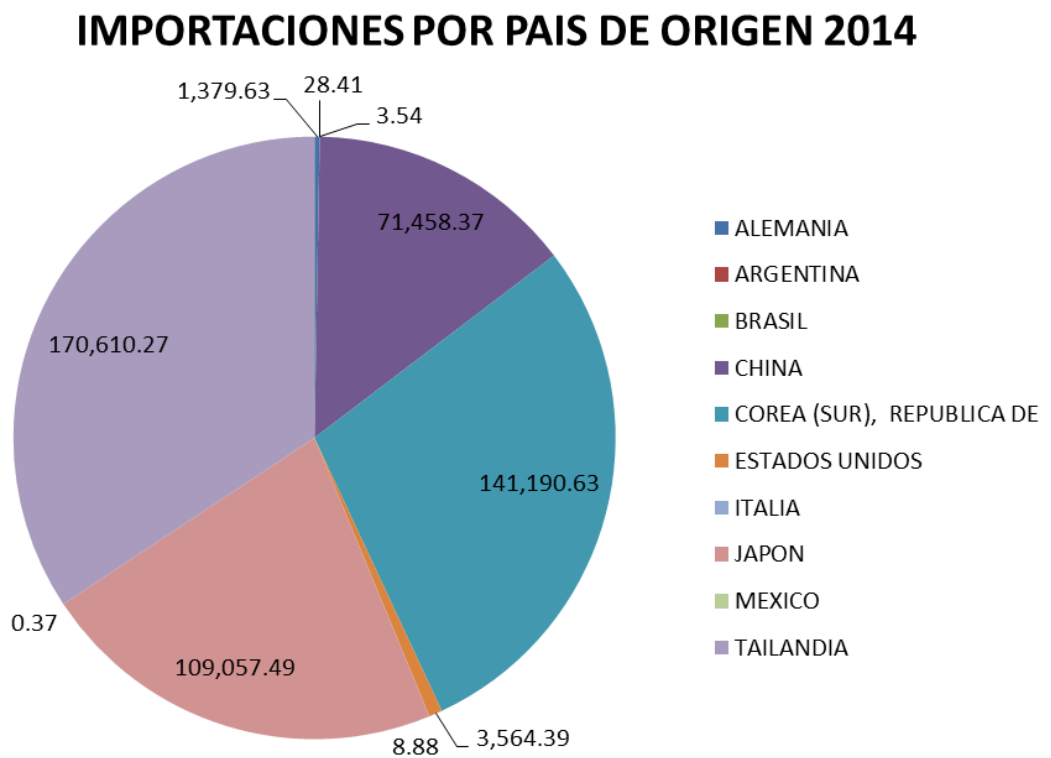
Elaborado: Mayra Chávez M.  
Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)

TABLA N. 23  
**IMPORTACION POR AÑO FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
 2014

<b>IMPORTACIONES POR AÑO ( En miles de dólares)</b>			
<b>AÑO</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>VALOR FOB</b>	<b>VALOR CIF</b>
2014	52,218.10	459,130.96	497,301.97
<b>TOTAL</b>	<b>52,218.10</b>	<b>459,130.96</b>	<b>497,301.97</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

GRAFICO N. 22  
**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2014**



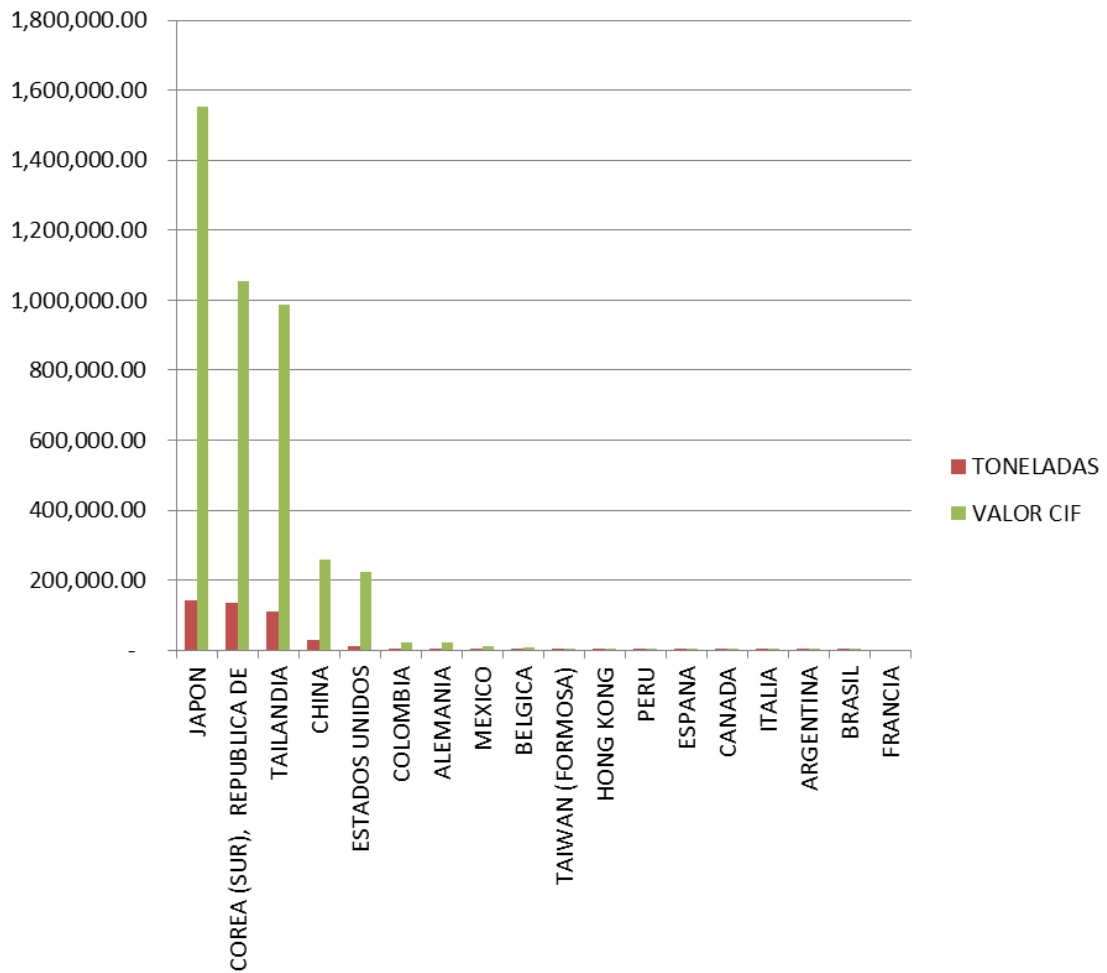
*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

TABLA N. 24  
**IMPORTACION TOTAL EN FOB Y CIF**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2014**

PAIS DE ORIGEN	TONELADAS	VALOR FOB	VALOR CIF
JAPON	142,871.04	1,479,761.84	1,553,335.82
COREA (SUR), REPUBLICA DE	134,309.73	959,552.19	1,056,022.75
TAILANDIA	111,300.87	913,544.53	987,212.01
CHINA	29,265.03	233,080.13	258,767.19
ESTADOS UNIDOS	11,380.45	218,617.77	224,521.25
COLOMBIA	2,121.56	22,062.46	22,980.79
ALEMANIA	732.31	20,509.62	20,898.20
MEXICO	795.22	9,582.97	9,767.09
BELGICA	225.94	8,703.39	8,844.01
TAIWAN (FORMOSA)	215.66	1,233.32	1,416.20
HONG KONG	189.75	1,234.42	1,392.55
PERU	4.08	111.94	113.46
ESPANA	3.74	81.26	84.93
CANADA	1.80	56.25	59.95
ITALIA	5.20	23.00	30.83
ARGENTINA	0.95	19.90	28.41
BRASIL	1.01	12.32	16.49
FRANCIA	0.01	0.13	0.14
<b>TOTAL</b>	<b>433,424.34</b>	<b>3,868,187.41</b>	<b>4,145,492.07</b>

*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

**GRAFICO N. 23**  
**IMPORTACIÓN POR PAIS DE ORIGEN 2014**



*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*



TABLA N. 25  
**CRECIMIENTO Y DECREMENTO DE IMPORTACIONES ANUAL**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2008 - 2014**

AÑO	TONELADAS	CIF	% CRECIMIENT	% ANUAL
2008	76,471.10	642,584.10		17.64%
2009	58,609.18	543,513.85	-23.36%	13.52%
2010	82,169.65	840,421.29	40.20%	18.96%
2011	57,165.54	573,858.39	-30.43%	13.19%
2012	52,132.67	537,866.66	-8.80%	12.03%
2013	54,658.09	509,945.82	4.84%	12.61%
2014	52,218.10	497,301.97	-4.46%	12.05%

**T. TONEL.** 433,424.34

*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)*

TABLA N. 26  
**BALANZA COMERCIAL**  
**(EN MILES DE DOLARES)**  
**2008 - 2014**

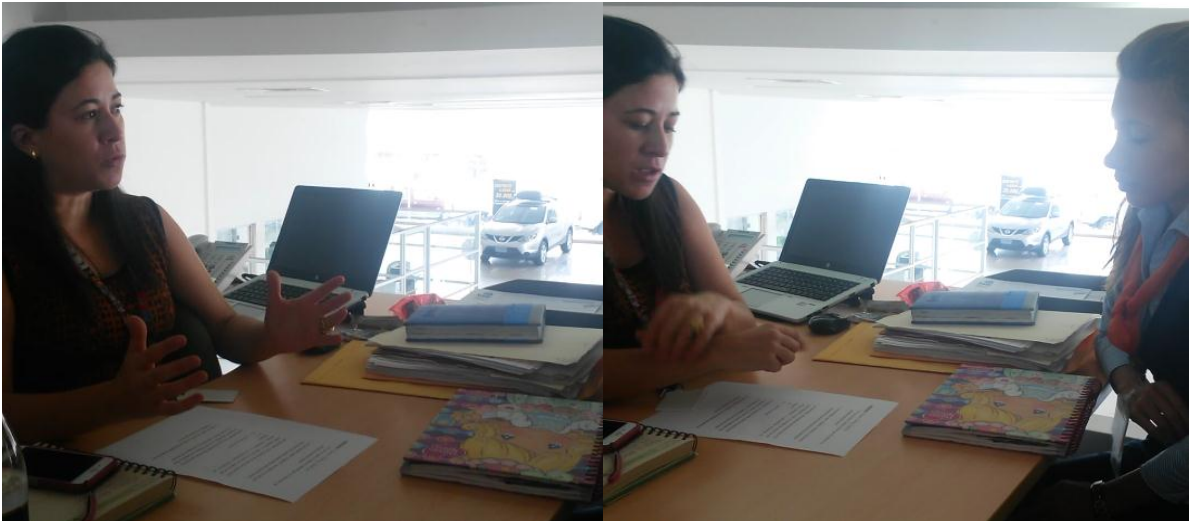
BALANZA COMERCIAL ECUATORIANA ( EN MILES)				
AÑO	EXPORT /IMPORT	VOLUMEN	VALOR FOB	DEFICIT/ SUPERAVIT (-)
2008	EXPORTACIÓN	28,099	\$ 18.818,32	\$ 1.266,39
	IMPORTACIÓN	11,580	\$ 17.551,93	
2009	EXPORTACIÓN	27,348	\$ 13.863,05	-\$ 208,40
	IMPORTACIÓN	11,367	\$ 14.071,45	
2010	EXPORTACIÓN	26,628	\$ 17.489,92	-\$ 1.788,79
	IMPORTACIÓN	13,716	\$ 19.278,71	
2011	EXPORTACIÓN	27,518	\$ 22.292,25	-\$ 654
	IMPORTACIÓN	14,474	\$ 22.945,80	
2012	EXPORTACIÓN	27,922	\$ 23.764,80	-\$ 440,60
	IMPORTACIÓN	14,283	\$ 24.205,40	
2013	EXPORTACIÓN	29,441	\$ 24.847,80	-\$ 1.041,00
	IMPORTACIÓN	15,620	\$ 25.888,80	
2014	EXPORTACIÓN	31,402	\$ 25.732,30	-\$ 727,00
	IMPORTACIÓN	17,300	\$ 26.459,30	

*Elaborado: Mayra Chávez M.*  
*Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).*

## 3.2 ENTREVISTAS

### 3.2.1 AUDESUR S.A.

*Sra. Alexandra Arteaga  
Sub Gerente General  
AUDESUR S.A.*



#### 1. ¿En que se basa el Gobierno Nacional para el incremento de aranceles de vehículos livianos?

En los 2 años de cupos que dispuso el gobierno No se ha nivelado la balanza de pagos, y por eso tuvo que buscar otros argumentos colocando aranceles mas altos que afecta directamente a las concesionarias, por que no pueden traer la misma cantidad de autos, al subir los aranceles el valor de los autos suben y por ende el numero de vehículos va a disminuir. Es una limitación necesaria pero por el gasto del gobierno, nos ha afectado terriblemente casi 3 años, se han puesto licencias, cupos, cupos y aranceles y el impuesto verde a ciertos autos.

**2. ¿De qué maneras, reales y duraderas, favorecería a la producción local la disminución de las importaciones de vehículos terminados?**

Favorece a las marcas que tienen producción local tienen mas oportunidades de aumentar sus ventas por que la competencia será menor. Si obviamente al cliente le gusta ciertas marcas de Vehiculos importados, y si en el mercado no se encuentra disponible, ira por las opciones locales. No cree que dicha limitación sea beneficiosa la competencia es buena, si la producción local maneja ciertos estándares de calidad sin competencia, el cliente no podrá comparar por que no hay un vehículo producido en otro lado, la competencia nos hace estar buscando todo el tiempo como mejorar, pero sino hay competencia para que mejorar, por que él quiere un carro tendrá que comprarlo por que eso es lo que hay. Es muy difícil de un día para el otro que se haga producción local, por que es un proceso, se necesita piezas que a lo mejor no se esta produciendo bien , calidad , condiciones para luego de tener todo eso , decir que ahora si se puede ensamblar aquí.

**3. ¿Las restricciones a las importaciones de vehículos livianos en el Ecuador requerirán un cambio en el modelo de negocios de las empresas importadoras y comercializadoras automotrices en Guayaquil?**

No-----

Si--x----- ¿Qué tipo de cambios?

Mejorar nuestros servicios técnicos: por que hay menor Vehiculos que vender, la gente se va a volcar a cuidar mucho más su vehículo. Mas inventario en el taller, mejor calidad en el servicio, mas rápido y también nos hemos visto obligados a buscar otras líneas de negocios relacionadas de alguna manera con la industria automotriz, pero que no sea específicamente venta de Vehiculos nuevos, por ejemplo venta de Vehiculos usados, ventas de seguros, dispositivos de rastreo, accesorios, renta de autos, pero no directamente con un auto nuevo.

**4. ¿Qué estrategias alternativas se pueden implementar para equilibrar los objetivos del gobierno y a su vez mantener una adecuada oferta de vehículos livianos – domésticos y/o importados en el mercado?**

Yo creo que esto seria parte y parte por que esta bien que en este caso la industria automotriz se encuentre limitada por aranceles,

pero la contraparte el gobierno debería poner su granito de arena, reducir el gasto publico, por que no puede ser que la industria automotriz tenga cupos tenga aranceles, tenga aranceles, cuando el gobierno sigue con el mismo nivel de gastos., debería tener un equilibrio pro en beneficio del país compartido , por que a la larga la industria automotriz genera empleo.

**5. ¿Cuál es el efecto que tendría en las concesionarias las alternativas propuestas en la pregunta previa (4)?**

Siempre que hay una limitación, va a ver un efecto en este caso ser más eficiente, si hay menos vehículos que vender buscar otras opciones para poder incrementar ventas.

### **3.2.2 ENTREVISTA ING. COMERCIAL**

*Sr. Vicente Armijo Tandazo  
Ing. Comercial*

**1. ¿En que se basa el Gobierno Nacional para el incremento de aranceles de vehículos livianos?**

El gobierno se basa en el déficit comercial 2000 que ha impactado negativamente en la balanza de pagos y que debe haber un equilibrio de las cuentas internas y externas. Es decir sale mas dinero de lo que ingresa, con estas restricciones lo que están haciendo es limitar importaciones para de esa manera equilibrar BP. Limitando el ingreso de los vehículos por que contaminan, usando combustible fósiles y es un instrumento de gastos.

**2. ¿De qué maneras, reales y duraderas, favorecería a la producción local la disminución de las importaciones de vehículos terminados?**

Si concesionarias encarecen los Vehiculos internos, los clientes no les que de otra que comprar lo local. Dichos autos vienen ensamblados incluyendo partes y piezas , aquí en el país lo único que se usa es la mano de obra , no tributa esa decisión.

**3. Las restricciones a las importaciones de vehículos livianos en el Ecuador requerirán un cambio en el modelo de negocios**

**de las empresas importadoras y comercializadoras  
automotrices en Guayaquil?**

No-----

Si--x---- ¿Qué tipo de cambios?

Si se necesita un cambio por que ahora las empresas concesionarias tienen que ser más creativas, incrementar el precio por las restricciones, salvaguardias, aranceles. Es decir, es un efecto de cascada. Por ejemplo: Perú es un país mucho mas abierto en cuestión de mercado, un vehículo esta mucho mas barato que nuestro mercado.

**4. ¿Qué estrategias alternativas se pueden implementar para equilibrar los objetivos del gobierno y a su vez mantener una adecuada oferta de vehículos livianos – domésticos y/o importados en el mercado?**

El gobierno puede estar importando SKD, generan más bien permitiendo que las empresas mas grandes vengan a ensamblar y que de alguna manera haya generación de ofertas por que sino la gente hace lo posible para comprar uno importado. Sin embargo,

también sería importante prohibir entrada de Vehículos y que los SKD no generen aranceles.

**5. ¿Cuál es el efecto que tendría en las concesionarias las alternativas propuestas en la pregunta previa (4)?**

El efecto es que los distribuidores de vehículos deberán de enfocarse en promover y ser creativos indicando que dichos autos son ensamblados en Ecuador pero con tecnología de EEUU, Alemania o coreana. Depende del análisis de cada concesionaria y de cómo incrementar ventas.

**3.2.2 ENTREVISTA ECON. JORGE MORAN**

**1. ¿En que se basa el Gobierno Nacional para el incremento de aranceles de vehículos livianos?**

El gobierno Nacional para plantear el incremento en los aranceles de vehículos livianos tomo en consideración 2 aspectos, el mas evidente es de disminuir las importaciones de Vehículos para enfrentar el problema de balanza de pagos que tenemos en estos momentos, pero además el objetivo de largo plazo de esta política



es la de incentivar el desarrollo de la industria local de ensamblaje de vehículos a expensas de las importaciones de Vehículos.

**2.- De qué maneras, reales y duraderas, favorecería a la producción local la disminución de las importaciones de vehículos terminados?**

Para obtener beneficios reales hacia el sector automotriz de estas salvaguardias que esta teniendo un impacto muy grande en el consumidor ya que tiene que pagar precios muy altos por los vehículos y en los intermediarios que están perdiendo volúmenes de ventas para que esos sacrificios se vean compensados la industria automotriz no solo tendrá que producir para el mercado local sino también para el mercado de exportación para así lograr por un lado economías de escala, que las haga mas eficientes , por otro lado que eso les permita desarrollar también proveedores locales de partes y piezas de tal suerte que puedan ir remplazando poco a poco los CKD, que les sirve hoy en día para ensamblar los Vehículos, eso solo se va a ver como resultado en el mediano plazo.

**3.- Las restricciones a las importaciones de vehículos livianos en el Ecuador requerirán un cambio en el modelo de negocios de**

## **las empresas importadoras y comercializadoras automotrices en Guayaquil?**

No-----

Si--x----- ¿Qué tipo de cambios?

Si, necesitan un cambio las empresas local tendrán que ir adaptando sus estrategias, de tal suerte que los que han actuado solo como intermediarios como los concesionarios establezcas relaciones mas estresas con los ensambladores locales, solamente los que se encuentren en esa alianza podrán sobrevivir en el mediano y largo plazo, pro que el modelo es claro de que se abastezca el mercado local, con producción local y ensamblada localmente. Las otras alternativas es que el concesionario hoy en día no buscara solamente lucrar de la venta de vehículos, sino que tendrá que ampliar la gama de servicios y productos complementarios como accesorios, lubricantes y mantenimiento.

**4.- ¿Qué estrategias alternativas se pueden implementar para equilibrar los objetivos del gobierno y a su vez mantener una adecuada oferta de vehículos livianos – domésticos y/o importados en el mercado?**

Como estrategia que puede usar el gobierno para regular la Balanza de Pagos, tomar las medidas y condiciones que hicieron los Mexicanos, ellos pusieron como condición permanente Importar CKD (Sale Divisas) pero ellos tienen que exportar vehículos terminados (Entre Divisas) y de esa manera viven sin restricciones equilibrando la B/P.

**5.- ¿Cuál es el efecto que tendría en las concesionarias las alternativas propuestas en la pregunta previa (4)?**

Concesionarias deben buscar otras alternativas , para poder de alguna forma incrementar ventas ya sea mejorando el servicio al cliente y que el consumidor lo prefiera a ellos que ir a otro lugar.

## **5.1 DISCUSIÓN**

### **5.1.1 CONCLUSIONES**

Según el análisis realizado los cambios en nuestro país se han generado desde el año 2008, iniciando con tasas e impuestos para contrarrestar el déficit en nuestra balanza comercial, con estas barreras arancelarias que consiste en establecer cupos anuales para adquirir Vehículos, en lo cual se debe pagar IVA, ICE, ISD y el nuevo impuestos que sale al matricular un vehículo IACV (Impuesto Ambiental por contaminación Vehicular).

Así mismo, el sector Automotriz fue el principal afectado junto con las concesionarias, pagando un IVA del 12%, ice de 35%, el ISD considerando que paso del 2011 del 2% al 5% (2015), incluyendo el arancel de importación de 40% con un total de 92% de impuestos sobre el bien.

Sin embargo, desde que comex y el gobierno determinaron dichos impuestos, ha reducido las importaciones en una gran proporción, antes una concesionaria podía traer 10 Vehículos, pues ahora ya solo se puede traer 4 vehículos, depende del cupo que tenga. Aunque la producción nacional ha aumentado significativamente a un 6% en el lapso del presente año entre Enero a Marzo, la oferta interna tiende a la baja debido a la disminución de CKD para el mercado local, que influye netamente a las exportaciones.

Sin lugar a duda, se indica que dicha deposición será hasta el 31 de Diciembre del presente año, reduciendo cupos hasta el 57%, el principal motivo es el caos del petróleo y cada vez mas esta disminuyendo, no seria extraño que en un futuro no muy lejano cierren concesionarias, ya que se esta viendo que en algunas han disminuido personal ya que no pueden cubrir con los sueldos que contaban, ya que el presupuesto no les alcanza. Principal motivo están vendiendo menos e importando solo Vehiculos que les generen mayor rentabilidad, reduciendo personal.

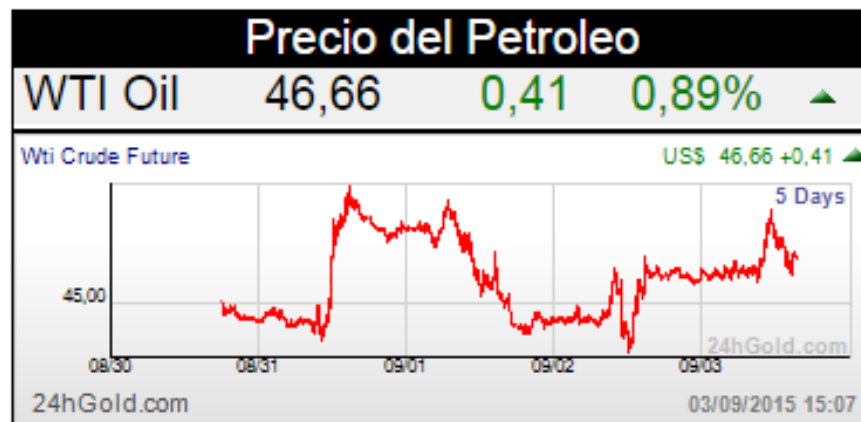
- ✓ Entre las condiciones de las importaciones se define netamente a la reducción del precio del petróleo, según formulas establecidas por el gobierno que empujo a la economía por la inversión y elevo el gasto publico, generando mayor consumo e incremento en las recaudaciones de impuestos. Desde junio pasado se ha venido generando una baja moderada en el crudo de petróleo. Sin embargo, Ecuador como productor de crudo se debe sumar un valor o castigo por su menor calidad antes era 4.25 y en julio 2014 subió a \$8.25. Sin embargo en la actualidad el precio del petróleo se encuentra a **\$46.66** y esa es una de las causas por la cual están aumentando cada vez mas los aranceles para de esa manera equilibrar la balanza de pagos.

Tabla N. 24  
**PRECIO DEL CRUDO DEL PETROLEO**  
**2014**



Elaborado: Banco Central del Ecuador (BCE)  
 Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)

Tabla N. 25  
**PRECIO DEL CRUDO DEL PETROLEO**  
**2015**



Elaborado: Banco Central del Ecuador (BCE)  
 Fuente: [www. Preciopetroleo.net](http://www.Preciopetroleo.net)

- ✓ Estudiar las condiciones de las importaciones de vehículos en Ecuador, se debería realizar una revisión con todas las tasas e impuestos que se están realizando, ya que si bien es cierto están incentivando a la industria nacional, pero las concesionarias tienen temor de usar los CKD de nuestro país ya que no certifica la garantía del repuesto, causando mala imagen. Se debe analizar desde varios puntos no solo de parte de la industria, sino de lo que quiere el cliente comprar.
- ✓ Los efectos de las restricciones arancelarias y no arancelarias sobre las industrias, concesionarias y clientes, ha sufrido un impacto terrible.

**Industria automotriz:** Están optando por hacer alianzas con productores nacionales, para poder ensamblar y solo importar los CKD.

**Concesionarias:** Están siendo más creativos, buscando de alguna otra forma enfocarse más en el servicio técnico, accesorios para llamar la atención de los concesionarios.

**Clientes:** Se volcarán más a cuidar sus vehículos ya que les será difícil poder adquirir uno nuevo.

Es importante considerar que la Balanza de Pagos va en decrecimiento e ira creciendo el déficit cada día más sino se fomenta las exportaciones para poder tener una fuente de ingreso de divisas que faciliten el comercio sin restricciones.

## 5.1.2 RECOMENDACIONES

- ✓ Debido a los cupos arancelarios emitidos a las concesionarias, se debe flexibilizar esos cupos ya que si hay personas que les gusta comprar vehículos importadores, en el presente año los cupos de importación de CKD han disminuido un 20% más que el año pasado. Debemos de considerar que en el 2014, mediante la resolución 049 que fue aprobada el 21 de diciembre del año anterior. La importación de autos y CKD redujo los cupos hasta el 57%, ahora el 20% más. Los concesionarios se ven en aprietos ya que no pueden exportar lo que antes importaban. Sin embargo, 1 concesionaria antes con un cupo de \$100,000 si el vehículo costaba 20000 podía traer 3 Vehiculos sin ningún problema, ahora con el mismo cupo solo puede traer 2. Posiblemente concesionarias cerraran debido a estos altos aranceles que no le generan utilidades.
- ✓ Según el análisis realizado con los datos del BC, los resultados han sido beneficiosos para las empresas locales ya que han incrementado ventas, han generado plazas de trabajo y seguramente el gobierno seguirá incrementando aranceles de todos los productos para de esa manera sacar provecho de los mismos bienes.



- ✓ Se debería sacar provecho de los cupos que han determinado para importar solo CKD y que nuestro país lo ensamble para de esa manera exportarlos, buscar otras alternativas o buscar nuevos vehículos que se encuentran bajos de aranceles y probar con ellos.
  
- ✓ Concesionarios deben buscar una relación más estrecha con los ensambladores locales para no depender tanto de las importaciones , y más bien generando importación para que ingrese divisas y poder regularizar la Balanza de Pagos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Yturralde, M. (2012). *Puerto Marítimo de Guayaquil ubicado en el 86 a nivel mundial por movimiento de contenedores*. Recuperado de <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/6751.html>
- Álava Vera, Maria. F. (2014). *LA BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR: PERÍODO 2005-2012*. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/5225/1/Alava%20Vera,%20Mar%C3%ADa%20Fernanda.pdf>
- Díaz, N. (2014). *Evolución en las importaciones de Vehículos*. Recuperado de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/evolucion-en-las-importaciones-de-veh-culos>
- Araujo, A. (2015). *Ecuador restringe más las importaciones de autos 2015*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/ecuador-restringe-importaciones-autos-2015.html>
- Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEADE), 2011. *Las importaciones de autos disminuyeron en el 2011*. Recuperado de [http://www.patiodeautos.com/noticias/estadisticas/las-importaciones-autos-disminuyeron-en-2011\\_1895.html](http://www.patiodeautos.com/noticias/estadisticas/las-importaciones-autos-disminuyeron-en-2011_1895.html)

- Viteri, J. (2009). *Piden restricción comercial para Ecuador*.  
<http://blog.todocomercioexterior.com.ec/2009/04/piden-restriccion-comercial-ecuador.html>
- El telégrafo (s. f.). 2012. *Las restricciones apuntan a mejorar la productividad*. Recuperado de  
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/las-restricciones-apuntan-a-mejorar-la-productividad.html>
- El universo (s.f.). 2015. *Restricción en el 2015 la importación de vehículos por baja de petróleo*. Recuperado de  
<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/05/nota/4400966/gobierno-restringira-2015-importacion-vehiculos-baja-petroleo>
- Guevara Herdoiza, Jessica M. (2014). *Restricciones bajan importaciones*. Recuperado de  
<http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/las-restricciones-bajan-importaciones-de-2014-600279.html>
- El telégrafo (s.f.) 2014. *Sustitución de importaciones*. Recuperado de  
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/masqmenos/item/por-que-sustituir-importaciones.html>
- Asociación de Empresas automotoras del Ecuador. (2015). *Cifras del decrecimiento de importaciones*. Recuperado de  
[http://www.aeade.net/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=145&Itemid=80](http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80)

- Moren Ramirez, Álvaro L. (2002). *Industria automotriz nacional estructura económica*. Recuperado de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/3568/1/6095.pdf>
- Álvarez, Fernández J. (2015). *Por que no a las salvaguardias*. Recuperado de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/221-por-que-no-las-salvaguardias>
- Asociación de Empresas automotoras del Ecuador. (2015). *Sector en cifras*. Recuperado de <http://www.aeade.net/cifras.htm>
- Peña A., & Pinta F. (2012). *Análisis Sectorial Guayas y Pichincha*. Recuperado de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>
- Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. *Análisis del sector Automotriz*. Recuperado de [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC\\_AS2013\\_AUTOMOTRIZ1.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf)
- Cucalón J (2015). *Frente a una reducción de cupos, habrá concesionarias que posiblemente no podrán seguir funcionando*. Recuperado de

[http://www.elfinanciero.com/negocios/tema\\_01\\_2015/negocios\\_16\\_2015.pdf](http://www.elfinanciero.com/negocios/tema_01_2015/negocios_16_2015.pdf)

- Pacific Credit Rating (PCR). *Ecuador Sector Automotriz*. Recuperado de [http://www.ratingspcr.com/uploads/2/5/8/5/25856651/sectorial\\_automotriz.pdf](http://www.ratingspcr.com/uploads/2/5/8/5/25856651/sectorial_automotriz.pdf)
  
- Revista Líderes (2015). *El sector comercial se mueve ante un escenario complicado*. Recuperado de <http://www.revistalideres.ec/lideres/sector-comercial-economia-ecuador-salvaguardias.html>
  
- Sociedad calificadora de Riesgo Latinoamericana SRC (2014). *INDUAUTO*. Recuperado de <http://www.scrla.fin.ec/Base%20datos/PDF/Mercado%20de%20valores/Induato%20EO001%20ene%202014%20CN.pdf>
  
- Aymesa (2015). *Historia de la primera ensambladora de vehículos del Ecuador*. Recuperado de <http://www.aymesa.ec/index.php/es/empresa>

- Abril, L (2015). *Vehículos Eléctricos en Ecuador empezaran a funcionar en el segundo semestre de 2015*. Recuperado de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/vehiculos-electricos-ecuador-empezaran-funcionar-segundo-semester-2015.html>