



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

“Impacto de las Políticas Proteccionistas en la Industria Automotriz período 2010-
2015”

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

ELABORADO POR:

Saida Tinizhañay Zumba

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

Econ. Uriel Castillo Nazareno

Guayaquil, a los 21 días del mes de Marzo año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**SISTEMA DE POSGRADO
CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Ingeniera Saida Elizabeth Tinizhañay Zumba, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial VI Promoción.

Guayaquil, a los 21 días del mes de Marzo año 2017

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Econ. Uriel Hitamar Castillo Nazareno

REVISORES

Ing. Quím. María Josefina Alcívar Avilés

Econ. Juan López Vera

DIRECTOR DEL PROGRAMA

Econ. María Teresa Alcívar Avilés



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, Saida Elizabeth Tinizhañay Zumba

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación "Impacto de las Políticas Proteccionistas en la Industria Automotriz período 2010- 2015" previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 21 días del mes de Marzo año 2017

Saida Elizabeth Tinizhañay Zumba



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN

YO, Saida Elizabeth Tinizhañay Zumba

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: Impacto de las Políticas Proteccionistas en la Industria Automotriz período 2010- 2015, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 21 días del mes de Marzo año 2017

Saida Elizabeth Tinizhañay Zumba

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a la emblemática Facultad de Administración de Empresas de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil por acogerme durante el transcurso de mi maestría.

A los catedráticos que he tenido desde el primer día año hasta culminar esta etapa, ya que ellos aportaron con sus conocimientos y lograron que culmine mi meta.

Quiero expresar también mi más sincero agradecimiento al tutor Econ. Uriel Castillo Nazareno por su importante aporte y participación activa en el desarrollo de esta investigación. Destaco, por encima de todo, su disponibilidad y paciencia tanto a nivel científico como personal. No cabe duda que su participación ha enriquecido el trabajo realizado.

A mi familia fuente de apoyo constante e incondicional en toda mi vida.

DEDICATORIA

A Dios por haberme permitido llegar a culminar esta meta y gozar de salud para lograr mis objetivos, además de cubrirme con su infinita bondad y amor.

A mi ángel especial, mi Madre María Zumba, quien es un pilar fundamental y apoyo en toda mi vida, por sus valores y consejos inculcados, me permitió ser una persona de bien, pero sobre todo por el gran amor y paciencia que recibo de ella siempre.

A mi padre Angel Tinizhañay, por los ejemplos de perseverancia y constancia que lo caracterizan y que me ha infundado siempre, por su apoyo incondicional y por su amor.

A mi hermana Lourdes Tinizhañay, por ser siempre mi consejera y estar apoyándome cuando estoy por dar por culminado la batalla.

A mi hermano Luis Tinizhañay, por su apoyo incondicional y sus sabios consejos; sobre todo demostrarme que en momentos difíciles se puede seguir adelante.

A mi novio Marco Sibri, quien a pesar de la distancia me ha demostrado su amor, paciencia, apoyo incondicional y sus consejos para seguir con mi meta.

Nunca consideres el estudio como una obligación, sino como una oportunidad para penetrar en el bello y maravilloso mundo del saber. Albert Einstein.

TABLA DE CONTENIDOS

Agradecimiento	5
Dedicatoria.....	6
Tabla de Contenidos.....	v
Tabla de Figuras.....	viii
Tabla de Tablas	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
INTRODUCCIÓN.....	13
CAPITULO I.....	16
1. ANTECEDENTES	16
1.1 Planteamiento del Problema	18
1.2 Justificación e Importancia.....	23
1.3 Objetivos de la Investigación	24
1.3.1 Objetivo General.....	24
1.3.1.1Objetivos Específicos.....	24
1.4 Metodología.....	25
CAPITULO II.....	31
2. MARCO TEORICO CONCEPTUAL.....	31
2.1 Importancia del Comercio Exterior para el Desarrollo del País.....	31

2.2 Economía Internacional.....	31
2.3 Balanza Comercial.....	34
2.4 Organización Mundial de Comercio.....	34
2.4.1 Planteamiento de la OMC	35
2.5 Libre Comercio.....	36
2.5 Zona Libre Comercio.....	36
2.6 El Clúster del Sector Automotriz.....	37
2.7 Desarrollo del Sector Automotriz Ecuatoriano	39
CAPITULO III.....	41
3. MARCO LEGAL.....	41
3.1 Ley de Fomento Industrial y el Sector Automotriz	41
3.1.1 Ley de Fomento a la Industria Automotriz.....	41
3.2 Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.....	43
3.2.2 Ley de Régimen Tributario Interno y el Sector Automotriz.	45
3.3 Régimen de Importación y el Sector Automotriz.....	46
3.4 Política Impositiva y su Implementación en el Ecuador	48
3.4.1 Diferencias y Semejanzas entre Salvaguardia y Arancel	51
3.4.2 Principales Impuestos en el Ecuador y su Nivel de Recaudación	53
3.5 Principales Impuestos y Aranceles que impactan al Mercado Automotriz.....	55
CAPITULO IV	58

5.	ANÁLISIS DE LOS INDICADORES ECONÓMICOS DEL ECUADOR.....	58
4.1	Industria Automotriz	60
4.2	Evolución de la Balanza Comercial Ecuatoriana.	64
4.3	Análisis de Datos e Interpretación de Resultados	69
4.4	Resumen Capitulo Cuatro.....	82
	CAPITULO V	83
6.	ANÁLISIS DEL IMPACTO LAS MEDIDAS PROTECCIONISTAS AL MERCADO AUTOMOTRIZ	83
5.1	Tendencias de Ventas y Crecimiento	83
5.2	Análisis del Impacto de los Aranceles en los Concesionarios de Vehículos y su Nivel de Ventas.....	90
	Tendencias de la Producción y Comercialización Automotriz en el Ecuador	96
	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	99
	Conclusiones.....	99
	Recomendaciones	103
	APENDICES	112
	Apéndice A: Cuestionario a las Empresas Automotriz	112
	Apéndice B: Tabulación de Encuestas	116
	Apéndice C: Venta de Vehículos según Marca	123

TABLA DE FIGURAS

Figura 1 Medidas de Protección al Inversionista.....	1
Figura 2 Diagrama de Espina de Pescado	19
Figura 3 Teoría H-O-S	27
Figura 4 Actividades	29
Figura 5 Historia de la Industria Automotriz en el Ecuador	33
Figura 6 Las Primeras Empresas Ensambladoras en el Ecuador	34
Figura 7 El Peso del Estado	50
Figura 8 Proyección de Crecimiento de América Latina	51
Figura 9 Sectores del Mercado Automotriz	53
Figura 10 Distribución Provincial	54
Figura 11 Balanza Comercial 2014	55
Figura 12 Compras Ext. Combustible vs Importaciones no Petroleras	56
Figura 13 Medidas	68
Figura 14 Unidades vendidas por año/mes	74
Figura 15 Ventas Históricas Octubre 2015	75
Figura 16 Ventas unidades por año/mes, Vehículos livianos	75
Figura 17 Venta por año/mes, Vehículos Comerciales	76
Figura 18 Tipos de Actividades Sector Automotriz	77
Figura 19 Industria Automotriz	78
Figura 20 Autos Comerciales 2013.....	80
Figura 21 Establecimientos dedicados a la Industria Automotriz	82
Figura 22 Costo de Adquisición del Vehículo	83

Figura 23 Ventas Industria Automotriz	84
Figura 24 Empresas, Cupos y Cantidades de Vehículos	86
Figura 25 Variación de Ventas	88
Figura 26 Producción, Exportación e Importación de Vehículos	89
Figura 27 Mejoramiento de la Cadena Productiva del Producto	89
Figura 28 Efecto de las Medidas	90

TABLA DE TABLAS

Tabla 1 Tasas de los Productos de Exportación	14
Tabla 2 Similitudes y Diferencias entre Arancel y Salvaguardias	45
Tabla 3 Impuestos y Cantidad Recaudada	46
Tabla 4 Indicadores de la Industria Automotriz	54
Tabla 5 Flujo de Ventas	59
Tabla 6 Baja de Ventas	60
Tabla 7 Marcas	61
Tabla 8 Preferencia.....	62
Tabla 9 Criterio	63
Tabla 10 Influencia de Salvaguardias	64
Tabla 11 Rentabilidad.....	65
Tabla 12 Impulso a las Salvaguardias	66
Tabla 13 Permanencia de las Salvaguardias	67
Tabla 14 Medias Comerciales para subir las ventas	68
Tabla 15 Planificación de Estrategias	69
Tabla 16 Personal Evaluador	70
Tabla 17 Sistema de Control	71
Tabla 18 Número de Vehículos	79
Tabla 19 Empresas, Cupos y Cantidad de Vehículos	85

RESUMEN

La importancia de este análisis radica en poder utilizar como modelo de estudio para dar a conocer que la imposición de Políticas Proteccionistas en Ecuador ayuda a disminuir las Importaciones e incentivar la producción nacional en la economía del país, permitiendo prever decisiones futuras del Gobierno en caso de presentar crisis económica por la Estas medidas entrada masiva de productos extranjeros o situaciones externas favorecieron a los bienes del sector textil, bebidas alcohólicas y vehículos que aprovecharon el proteccionismo y lograron ser competitivos en el mercado al satisfacer la demanda interna.

Sin embargo, el sector más vulnerable fue el de vehículos y automotores, que a pesar de tener efectos positivos también tuvo efectos negativos, al incrementar el precio de reconocidas marcas importadas como Mazda, Nissan, Kia entre otros, estos se vendieron únicamente bajo reserva.

Además, se demuestra en qué forma el Gobierno Ecuatoriano utiliza la aplicación de éstas medidas para mantener los niveles de crecimiento, debido a la situación externa que afronta por la caída del precio del petróleo y de las devaluaciones de moneda que tienen países vecinos.

Los resultados de este análisis demuestran que el Estado si cumplió con el objetivo propuesto al disminuir las Importaciones y redujo el déficit de la Balanza Comercial, tomando en cuenta que se debe analizar las partidas arancelarias ya que materias primas esenciales para la producción mantienen una sobretasa.

Palabras Claves: Proteccionismo, Salvaguardia, Importación, Exportación, Arancel, Apreciación.

ABSTRACT

The importance of this analysis lies in it can be used as a study model to publicize the imposition of Protectionist Politics in Ecuador helps reduce imports and encourage domestic production in the economy, allowing the government to anticipate future decisions if you have economic crisis by the massive influx of foreign products or external situations. These measures favored textile goods, alcoholic beverages and vehicles seized protectionism and managed to be competitive in the market to meet domestic demand.

However, the most vulnerable sector was the motor vehicle and that despite having positive effects also had a negative impact by increasing the price of imported recognized as Mazda, Nissan, Kia among other brands, these were sold only under reservation.

Furthermore, it is demonstrated in how the Ecuadorian government uses the application of these measures to maintain growth levels, due to the external situation faced by falling oil prices and currency devaluations with neighboring countries.

The results of this analysis show that the State did meet with the proposed to reduce imports and reduced the deficit in the trade balance objective, taking into account that should be analyzed tariff items as essential raw materials for the production maintained a surcharge.

Keywords: Protectionism, Safeguard, Import, Export, Tariff, Appreciation.

INTRODUCCIÓN

Las políticas arancelarias son instrumentos de política económica que se aplica en diferentes países mediante los cuales definen la estructura arancelaria que rige el comercio exterior de los productos, sobre aquellos esta la fijación de las tarifas arancelarias, las mismas que tienen incidencia muy importante en el comportamiento comercial de los países, mediante el flujo o intercambio internacional de mercancías que se genera al ser aplicadas en un país.

En este análisis tenemos las principales variables que intervienen alrededor del sector automotriz ecuatoriano, tales como: producción nacional, exportación, importación y ventas de los rubros principales que forman parte de esta industria, como son los vehículos, llantas, motos y repuestos, analizando principalmente el impacto que estos representan en las ventas y rentabilidad de las concesionarias de vehículos de la provincia del Guayas.

Además, analizar el efecto que tuvo la aplicación de las salvaguardias en la ciudad de Guayaquil, se quiere mostrar el efecto que tuvieron las mismas, apegadas al reciente encarecimiento de los productos importados. El sector automotriz tiene una participación importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que involucra.

En el país, el panorama de comercio internacional se verá comprometido a adherirse a organismos de cooperación económica con el propósito de acoplarse a niveles arancelarios futuros, es decir es una manera de protegerse en bloque de países económicamente inmerso en el sector automotriz para proteger el capital, inversión.

Será necesario efectuar un análisis de la estructura de este sector, tanto desde su perspectiva económica, como desde sus implicaciones fiscales, por esto se contempló como hipótesis general “Los cambios arancelarios que han influenciado en la cultura de importación del área automotriz en la localidad de Guayaquil”, según un correcto manejo de la evasiva tributaria.

De esta forma el mercado automotriz reúne a diferentes representantes, tanto para los proveedores de partes y piezas; y las ensambladoras. La magnitud de dinero que genera en términos de impuestos para financiar el presupuesto general del estado así como el impacto en la generación de empleo, son aspectos interesantes para analizar en los siguientes capítulos, sin dejar a un lado el beneficio que representa en el mercado para otras industrias como lo son las de producción, logística, transporte, entre otras.

Subsiguiendo al sector de la industria petrolera, el sector automotriz representa un rubro porcentual importante para el PIB. En las últimas tres décadas ha generado innovaciones y desarrollo tecnológico, aprovechando oportunidades empresariales como la globalización, el impulso de nuevas industrias, generación de divisas, para nombrar unos cuantos.

La presente investigación dará conocer aspectos en la tradición comercial y proyecciones del sector automovilístico, desde 1973 hasta el 2015, se tratará temas como el aumento de producción, ventas y diversos aspectos más del mercado. Cuatro años, después se hicieron avances aperturando, las operaciones de automotores de las marcas Chevrolet, Mazda y Kia, que satisfacen el encadenamiento productivo nacional, de 14 ramas de actividad comercial.

En la actualidad, la incursión de empresas internacionales en Ecuador ha guiado la trasmisión y aprovechamiento de métodos en compañías de autopartes y ensambladura de autos, que se manifiesta en el perfeccionamiento tecnológico del sector automotriz ecuatoriano. De esta forma la industria de ensambladura ha incentivado, la fabricación local de mecanismos, e insumos para generar un encadenamiento en la fabricación de productos similares

La política fiscal en materia de salvaguardias arancelarias también forma parte del presente análisis, ya que esta medida fue publicada en el registro oficial en el año 2014 y derivó en el aumento de los costos de los componentes conocidos como CKD (Vehículo totalmente desarmado / Car Completely Knockdown).

Otro de los temas a tratar es la reducción de personal de ensambladores, debido a que se verá afectada su producción en los siguientes años, a menos que haga un cambio que beneficie al sector en futuras reformas; esto impactará directamente a los productores nacionales de partes pues los ensambladores disminuirán la demanda de estos artículos.

CAPITULO I

1. ANTECEDENTES

Las salvaguardias arancelarias que se aplican a partir de la resolución 50 de Comité de Comercio Exterior, han generado incertidumbre en el sector automotriz en los últimos tiempos. Debido a que esta resolución reduce la importación de unidades de vehículos, así como también para las partes o CKD para su ensamblaje y que según los entendidos con este recorte de cupos va a sufrir a todos, pero sobre todo las compañías más pequeñas porque no van a alcanzar a generar los recursos necesarios para subsistir en este negocio.

La segunda consecuencia es la reducción de personal de ensambladores porque se verá afectado en la producción. También habrá un gran impacto en la producción nacional de partes y piezas y esto afectaría a los ensambladores en la disminución de la demanda de los artículos. Otra de las estrategias para proteger la economía nacional, es aplicar una serie de medidas dirigidas a las personas o grupo de personas que decidan invertir en el país en diversos sectores, entre los que tenemos el sector automotriz.



Figura 1: Medidas de Protección a Inversionistas Automotores
Fuente: Adaptado de (Organización Mundial de Comercio, 2012)

Estas medidas ayudan a que el inversionista confíe en la política exterior que se lleva a cabo en el país y no retire su inversión para llevársela a otro país. Además son aceptadas por la Organización Mundial de Comercio (OMC), entidad que permite aplicarla para salvaguardar el equilibrio externo. La sobretasa arancelaria se aplicará de la siguiente manera:

Tabla 1
Tasas de los Productos de Exportación

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

En el Ecuador se aplican diferentes tasas arancelarias, por su validez en el sector industrial y empresarial del país, estas tasas van desde el 5% para bienes y elementos primas consideradas no esenciales hasta el 45% con que se gravan a los de consumo final como son los televisores, las motos, ente otros.

De lo anterior podemos deducir que quedan fuera de la medida arancelaria los medicamentos y combustibles, artículos de higiene personal, equipo médico, repuestos de vehículos, lubricantes e importaciones por correo rápido y menaje de casa. El estado, ha manifestado que estas medidas son de tipo temporal, al principio se mencionó que su duración sería de 15 meses, pero luego de haber transcurrido ese tiempo se extendió, durante este periodo se realizarán evaluaciones periódicas.

El país en las últimas décadas en el área automotriz ha experimentado un mayor crecimiento en la economía, además ha tenido un incremento principal de aporte al PIB, esta seguido por el

petróleo, el banano y cacao. Este sector genera una gran contribución económica, además ha generado un gran desarrollo tecnológico, contribuyendo al desarrollo local en lo tecnológico, financiero y generación de divisas. (PRO Ecuador, 2013)

Cuatro años más tarde, se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, abriendo las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda que conforman la cadena productiva ecuatoriana de al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIU. En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador ha liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana.

De esta manera la industria de ensamblaje ha brindado la oportunidad de la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general, lo que genera a su vez un encadenamiento productivo en la fabricación de otros productos relacionados a los automotores, maquinarias y herramientas necesarias para producirlos. Una de las consecuencias que la acompaña es la reducción de personal de ensambladores debido a que se verá afectada su producción en los siguientes años, a menos que haya un cambio que beneficie al sector en futuras reformas; esto impactará directamente a los productores nacionales de partes pues los ensambladores disminuirán la demanda de estos artículos.

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La crisis mundial durante año 2009 afectó de forma considerable la economía ecuatoriana. Esto hizo que el gobierno ecuatoriano tomara ciertas medidas económicas que causaron la

embestida en varios sectores incluido en las distintas importaciones. Ha disminuido también la importación de CKD, que es el Kit de ensamblaje, que consiste en un procedimiento logístico, guardando todas las partes necesarias para armar un auto en un almacén.

La Balanza Comercial de Pagos ha modificado el panorama externo, con esto las previsiones relacionadas que el Ecuador debe enfrentar y que afectan el aspecto comercial, una de estas es la caída del petróleo, por lo que es imprescindible implementar restricciones para ajustar el Balance Comercial.

Dado que Ecuador consolidó en la Organización Mundial de Comercio como una oportunidad de adhesión; los aumentos más importantes tienen que ver con la creación de dos nuevos niveles de arancel a niveles del 25% y 30%, que fueron creados con el objetivo de aumentar la protección de la producción nacional. Sólo en el caso de impuestos se estima que son de alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta. (Organización Mundial de Comercio, 2012)

Dentro de este proceso las estrategias de protección de la economía y del desarrollo de la matriz productiva, en el primer trimestre del año se adoptaron un proceso de implementación de salvaguardias para proteger la industria nacional y tratar de equilibrar la balanza de pagos. La salvaguardia anunciada por el Presidente Rafael Correa grava a los productos importados de 2.800 sub partidas con tasas entre el 5% y el 45%. Los productos gravados con impuesto del 5% corresponden a bienes de capital y materias primas no esenciales, con un 15% productos se sensibilidad media para la producción nacional y el 25% a neumáticos, cerámica, partes de

televisores y motocicletas. También incluye una sobretasa del 45 por ciento para importaciones de consumo final como televisores y motocicletas. La medida adoptada por el Gobierno que tendrá una duración de 15 meses, afectará al 32% de importaciones y reemplaza a las salvaguardias cambiarias vigentes desde el 5 de enero pasado para productos provenientes de Colombia (21%) y Perú (7%). Productos alimenticios como carne de res, pollo y cerdo, frutas, verduras y otros alimentos están en la lista de productos gravados, en alrededor de 385 subpartidas. (ANDES, 2015).

Con el propósito de equilibrar la Balanza de Pagos, es decir, las cifras entre lo que el país exporta e importa se implementó en el país el Impuesto de las Salvaguardias Arancelarias con la finalidad de reducir importaciones y estimular la producción nacional de bienes de consumo y sus eventuales exportaciones a mercados externos. Como parte de estas estrategias del Presidente Rafael Correa Delgado, en un inicio tuvo como objetivo el incrementar los aranceles a las importaciones de ciertos productos peruanos y colombianos a 7% y 21% respectivamente. (Ecuador Inmediato, 2016).

El gobierno de Ecuador anuncia que las salvaguardas serán extendidas a otros países como medida multilateral, sin especificar cuáles y más bien establece un proceso de salvaguardias generales que se traduce a la afectación de más de 2800 productos. Sólo en el caso de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones, además se espera que haya un gran impacto en la generación de empleo en las diferentes áreas de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta. Se debe destacar que la industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera,

petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. (PRO Ecuador, 2013)

Como antecedente, se tiene que, a lo largo del 2014 el dólar -la moneda que emplea Ecuador desde el año 2000- se ha depreciado en relación a todas las otras monedas del mundo. Según el Presidente Ecuatoriano, esto ha perjudicado a las exportaciones ecuatorianas ya que Ecuador no puede devaluar su moneda, el tipo de cambio para las exportaciones ecuatorianas se ha visto perjudicada. Llevando al país a que decidiera unilateralmente imponer estas *salvaguardias* a las importaciones.

Para efectos de estudio a continuación se procederá a elaborar un esquema, basándose en el diagrama de la espina de pescado, con el objetivo de conocer las causas y efectos que presenta el panorama actual de la industria automotriz ecuatoriana y de esta manera analizar el problema que afecta al sector.

Entre las principales causas encontradas tenemos: el impuesto arancelario y las salvaguardias, que dieron como consecuencia complicaciones en los pagos al aumentar sus precios. Al implementar una teoría de precios, se comenzara por analizar tres parámetros importantes que podemos observar en la siguiente figura 2 que son:

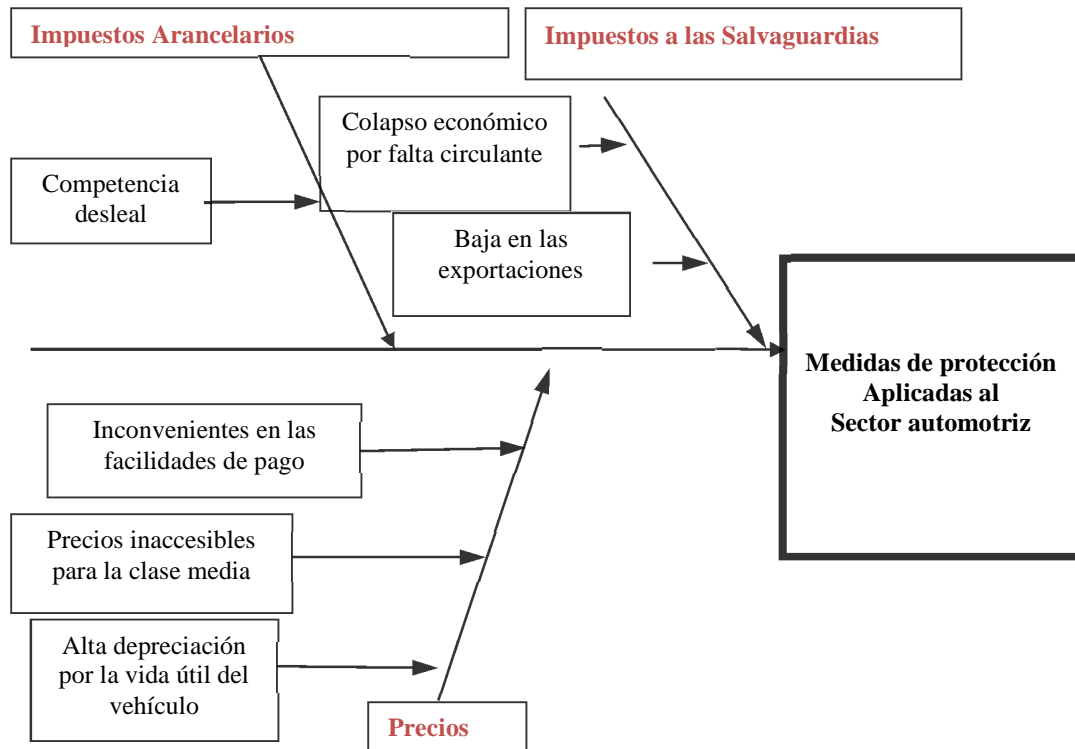


Figura 2: Diagrama de Espina de Pescado del Problema Analizado

- Los inconvenientes en las facilidades de pago, los cuales tienen que ver con la etapa de comercialización y marketing de los diferentes concesionarios en el mercado.
 - Precios inaccesibles para la clase media, lo que nos indica que el tipo de cliente al que va dirigido, el fuerte de los vehículos no ha sido bien determinado en función de su nivel de ingreso y captación de cliente.
- c) Alta depreciación por la vida útil del vehículo, va de la mano con el desconocimiento de la utilización de la depreciación como escudo fiscal al momento de que los consumidores requieran tener beneficios fiscales, pues también sería motivo de análisis para las concesionarios darle un mejor precio por el vehículo usado para que sirva de entrada por un auto nuevo.

1.2 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

Esta investigación puede ser utilizada como modelo de estudio para conocer, si la imposición de Salvaguardias ayudará a disminuir las Importaciones e incentivar la producción nacional en la economía del país, prever decisiones futuras del Gobierno en caso de presentar crisis económica por la entrada masiva de productos extranjeros o situaciones externas. El sector automotriz en el Ecuador genera fuentes de trabajo por lo que aporta al desarrollo de este sector económico del país; al mismo tiempo que genera recursos fiscales para el Estado mediante los aranceles a las importaciones. Al importarse kits de ensamblaje y vehículos terminados se está invirtiendo en mano de obra, publicidad, almacenaje y publicidad, inversión que genera ahorro interno y que contribuye al crecimiento económico de Ecuador.

El sector de la manufactura automotriz en el Ecuador tiene una larga trayectoria de contribución al desarrollo del país. En el año 2011 según cifras del INEC representaba el 2,5% dentro de la estructura del empleo formal en el país; no obstante para el 2014 esa cifra se redujo a 1,85% según cifras del INEC, esto se dio porque los ingresos del sector automotriz se vieron y se siguen viendo afectados por las medidas arancelarias adoptadas por el estado ecuatoriano frente a las importaciones de insumos y productos terminados del sector automotriz. (Infoeconomía, 2012)

Con estos antecedentes, se estima importante el estudio y análisis del efecto que han causado las restricciones arancelarias a las importaciones al sector automotriz de la ciudad de Guayaquil, considerado como uno de los más productivos y reconocidos a nivel industrial.

Surge la necesidad de estudiar este tema en la medida en que los distintos sectores que se ven beneficiados del sector automotriz así como el número de empleos directos e indirectos se ven afectados por distintos factores exógenos tales como la política fiscal (salvaguardias), apreciación de moneda (dólar) y depreciación de moneda vecina (Colombia y Perú), entre otros aspectos que aunque no dejan de ser menos importantes pero tienen que ver en el poder de compra de los ecuatorianos.

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo General

Analizar el nivel de impacto de las políticas proteccionistas arancelarias en las ventas y rentabilidad en las concesionarias del sector automotriz de la ciudad de Guayaquil en los períodos 2010 -2015.

1.3.1.1Objetivos Específicos

1. Analizar los principales componentes del sector automotriz, su crecimiento y participación en la economía ecuatoriana.
2. Determinar los efectos causados por las medidas de protección adoptadas por el gobierno ecuatoriano.
3. Analizar las iniciativas tomadas por el sector automotriz en la ciudad de Guayaquil para hacer frente las medidas de protección.
4. Mostrar alternativas viables para mitigar el impacto económico que pudo causar el plan del Gobierno.

1.4 METODOLOGÍA

El país a finales de la década de los noventa vivió un proceso de profundas transformaciones económicas y monetarias, cuya reforma significativa fue en enero del 2000 fue la implementación de la dolarización, con esto se dio, la divisa norteamericana reemplazó a la moneda doméstica en sus tres funciones, como reserva de valor, unidad de cuenta y como medio de pago y cambio.

Ecuador desde hace once años, ha logrado posicionar su producción en mercados regionales e internacionales (150 países), siendo sus principales mercados Estados Unidos, Rusia, Italia, Colombia, Chile, Perú, Venezuela, Panamá, entre otros.

A continuación se redacta los pasos que se siguieron para poder realizar la metodología del análisis de investigación:

Delimitación Espacial

En el desarrollo de esta disertación se analizó la evolución del sector automotriz, con base a la información estadística publicada por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Automundo y Carburando, instituciones responsables de la información estadísticas del sector automotriz del país.

Delimitación Temporal

Los límites temporales estuvieron comprendidos en el período 2002 – 2012 (once años), en el que se llevó a cabo el estudio de la evolución del ensamblaje e importación de vehículos en el

país, ya que es un tema relevante para comprender la dinámica del comportamiento de la economía ecuatoriana con respecto al sector automotriz.

Unidad de análisis

La unidad de análisis en este estudio se refirió al sector automotriz ecuatoriano, el campo de análisis del entorno productivo, rendimientos y tecnificación, comercialización internalización de vehículos ensamblados y sus implicaciones macroeconómicas. Además, se analizó la eficiencia de la industria automotriz (ensamblaje) frente al sector importador de esta rama, con lo cual, se recomendó alternativas aplicables en el país con la aspiración de mantener un mercado automotriz óptimo y eficiente.

La alineación de las políticas económicas ejecutadas por el Estado Ecuatoriano, introdujeron ciertos manejos proteccionistas (barreras comerciales) tendiente a proteger la industria nacional y a favorecer el desarrollo de industrias a través del ensamblaje, en el caso automotriz. En este contexto, han existido ciertas limitaciones en cuanto a la producción y al consumo, sin embargo, y pesar de las condiciones no tan favorables, el Ecuador ha abierto mercados en la región para exportar ciertos productos y materias primas, principalmente derivado de los acuerdos comerciales regionales como los establecidos con la Comunidad Andina (CAN). La evolución de las exportaciones e importaciones, tanto en volumen como en su composición por tipo de producto, guarda una estrecha relación con el comportamiento del tipo real de cambio y las políticas comerciales implementadas de acuerdo a la orientación del Gobierno.

Técnicas de investigación

El tipo de investigación que se utilizó es el método analítico - descriptivo, porque mide la variación porcentual de las variables que se utilizarán en la investigación y describe la importación y ensamblaje de vehículos en el país y los efectos producidos en la Balanza Comercial y Presupuesto General del Estado.

Igualmente, se apoyó en el método teórico y analítico, ya que a través de la utilización de la información muestra de las variables se obtuvo una idea general del comportamiento y de las características de las variables económicas observadas. Así mismo se utilizó el método analítico – matemático que permitió efectuar un análisis sistemático del problema investigado y observar los fenómenos o situaciones de carácter particular, generadas dentro del marco investigativo para obtener una mayor comprensión del tema.

El proceso investigativo comprendió varios pasos; así, en una primera parte se realizó una exposición sobre la estructura del mercado automotor ecuatoriano, al igual que la evolución del mismo.

Se analizó el comportamiento de modelos y servicios automotrices con que cuenta el país y con base a sus resultados se identificaron las limitaciones que presentan los distintos distribuidores y comercializadores y se realizaron sugerencias y recomendaciones de política que posibilite corregir las posibles distorsiones que presenta la comercialización de automotores en el país.

La metodología que se utilizara para este estudio se basa en el siguiente proceso:

- Recolección de datos.
- Examen de la documentación y archivos.
- Información suministrada por el BCE.
- Análisis de datos.

Tomando en cuenta las etapas conceptuales anteriores, tenemos que este estudio presenta tres procesos:

- En primera instancia sobre una investigación básica experimental o teórica, la cual permite obtener nuevos conocimientos acerca de los fenómenos y hechos observables sobre diversas fuentes teóricas.
- La revisión de trabajos originales anteriormente desarrollados, los cuales permitirán obtener información sobre procesos, resultados y recomendaciones aplicadas a otras empresas, que nos permitan descubrir o nutrirnos de nuevos conocimientos.
- Investigación experimental, que son trabajos sistemáticos que aprovechan los conocimientos obtenidos de las investigaciones o experimentos realizados.

Población

La población para llevar a cabo la investigación, o hacia la cual se direccionará la técnica de investigación respectiva como en el caso de la encuesta. Por ello, la población a considerar para el presente estudio se determina que serán los establecimientos dedicados a comercialización de vehículos establecidas en la ciudad de Guayaquil.

Muestra

Para esto cabe considerarse que a escala nacional, de acuerdo a la información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 30% corresponden a establecimientos que se dedican a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores, venta al por menor de combustibles y venta de vehículos, siendo el 27% aquellos que funcionan en Guayas (Infoeconomía, 2012).

Así mismo se han detectado dentro de esto a 247 establecimientos concesionarios en la ciudad de Guayaquil, entre comercializadoras de vehículos nuevos y usados, por lo que sobre esta base se calculará la muestra de este estudio.

Tamaño de la Muestra

En cuanto a la muestra, se acota que esta se conoce como una parte representativa de la población objeto de estudio, la misma que se determina por lo general al aplicar una fórmula basada en la técnica del muestreo aleatorio simple para poblaciones finitas, dado esto la muestra para este proyecto sería:

Dónde:

P = Probabilidad de ser encuestado = 0,50

Q = (1-P) = Probabilidad de no ser encuestado = 0,50

N = Población = 247 establecimientos

E = Error estadístico asociado a la investigación = 5%

Z = Valor Estad. Asociado, nivel de confianza (Tabla Dist. Normal Z+) = 1,96

$n = [Z^2 \times P \times Q \times N] / [(N \times E^2) + (Z^2 \times P \times Q)]$

Desarrollando la formula, tenemos:

$$n = [(1,96)^2 \times 0,50 \times 0,50 \times 247] / [(247 \times (0,05)^2) + ((1,96)^2 \times 0,50 \times 0,50)]$$

$$n = [0,96 \times 247] / [(0,05)^2 \times 247] + 0,96]$$

$$n = 237,21 / 1,58$$

$$n = 150,13$$

$$n = 150 \text{ encuestas}$$

Dado esto la muestra para este estudio se establece en 150 establecimientos.

Técnicas de Investigación

Para adquirir información relevante, acerca de la problemática, se requerirá el uso de las entrevistas, encuestas y cuestionarios.

- En la entrevista el investigador expondrá las principales interrogantes sobre el tema expuesto y el entrevistado podrá expresarse libremente acerca de los cambios y tendencias del sector.
- En las encuestas se podrá conocer la opinión de las personas sobre el tema expuesto.

Recolección de Información

La recolección de la información se la hará por medio de las encuestas a los gerentes de los concesionarios.

Procesamiento de la Información

Para el análisis y procesamiento de la información se va a utilizar la tabulación de datos por medio del programa de Excel.

CAPITULO II

2. MARCO TEORICO CONCEPTUAL

2.1 Importancia del Comercio Exterior para el Desarrollo del País

El tema de la restricción en tasas arancelarias en el sector automotriz con la finalidad de cubrir la brecha dejada por el petróleo cuando en el año 2014 bajo el precio del petróleo, ya que sobrepasaba los 100 dólares por barril, hace pensar que la salida a este tema es la disolución prevista por la COMEX, puesto que el nivel de crecimiento del mercado automotriz oscila entre el 6% y 7% y los mercados de Colombia y Venezuela crecen a un ritmo del 90% promedio. De ahí la importancia de apuntar a beneficiar a la clase media, pues se ha demostrado que es mercado objetivo que mayor demanda de estos bienes necesita. (Pontificia Universidad Católica del Ecuador, 2015)

2.2 Economía Internacional

Teoría de Krugman

La razón por la que el comercio internacional produce este aumento de la producción mundial es que permite que cada país se especialice en la producción del bien en el que dispone de una ventaja comparativa. Un país tiene ventaja comparativa en la producción de un bien si el coste de oportunidad en la producción de este bien en términos de otros bienes es inferior en este país de lo que lo es en otros países (Paul Krugman, 2006)

Haciendo un análisis a la propuesta de Krugman en el mercado automotriz ecuatoriano, pierde peso en la medida en que la alianza con el país más cercano que pudiese ser Colombia o Perú por términos logísticos se ve truncado por la capacidad instalada, dado que tiene recursos

establecidos ya asignados y mano de obra por cubrir. Lo conveniente es crear una referencia productiva en términos de cantidades y tipos de clientes. Hay que tomar en cuenta que en el mercado nacional no cabe la posibilidad de bien sustituto o bien complementario que cubra la demanda de vehículos.

Teoría HOS

En lo referente al tema de economía internacional, tomaremos como referencia el modelo HOS (Heckscher-Ohlin-Samuelson) de producción combinada para dos países, tomando en cuenta que para el presente estudio podemos deducir que la producción de automóviles es exclusiva para cada país y al menos en el Ecuador tenemos la mano de obra a capacidad óptima. (Bajo, 1991)

Según Ohlin los factoriales de producción deben ser idénticas ya que representan iguales compensaciones, mercados, cantidades, entre otros. Es el equivalente a una economía perfecta donde dos países ganan ajustándose a las reglas comerciales. Pero en la práctica no se cumplen los principios económicos y la economía tiende; según Heckscher a descompensar estos valores (siempre habrá alguien que quiera ganar algo mas), por ende, por el ánimo de aumentar las cantidades ofrecidas se incurrirá en costos para economía escala y la producción se verá afectado por falta de mano de obra calificada. A todo esto Samuelson nos indica que para compensar estas malas distribuciones de los factores de capital, lo ideal es un ajuste de precios con tendencia a la alza para salvaguardar la producción. (Bajo, 1991)

A continuación tenemos la siguiente figura, donde se detalla según la Teoría HOS; que Q: cantidad; X-1 y X-2 son cantidades demandadas en el mercado; RM y RP es el movimiento del precio tanto de Colombia como Ecuador de acuerdo al mercado.

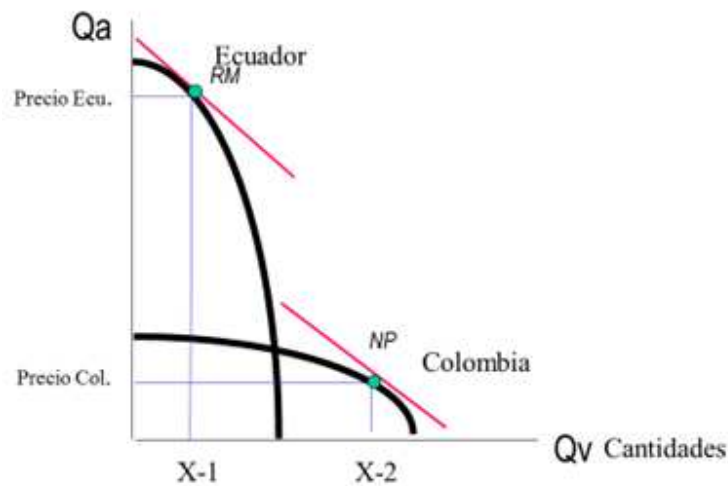


Figura 3: Teoría Heckscher – Ohlin FPP con Coeficientes Variables
Fuente: (Bajo, 1991)

Haciendo una aplicación al caso ecuatoriano, es necesario saber que en el tema del mercado de automóviles, lo ideal sería aliarnos con un país donde se dediquen a ensamblar maquinaria pesada y lo que respecta a vehículos livianos que sean fabricados por la producción nacional, pero dado que este escenario no puede darse por tema de costos hundidos para los países sudamericanos. Lo ideal es asumir que tenemos una descompensación de factores en comparación con Colombia y Perú y segundo que la alza de precios que tenemos se ve blindada por los impuestos a salvaguardias. Una perspectiva de mercado económica sería que el rubro que representa el mercado de vehículos en el presupuesto general del estado, sea compensado con una mayor de producción de vehículos a bajo costo, manteniendo los parámetros de ingresos aumentando proporcionalmente la producción y la capacitación en mano de obra, para luego dar parte a la adquisición de maquinarias con nuevas tecnologías FBKF (Formación Bruta de Capital Fijo).

2.3 Balanza Comercial

Cuando nos referimos a la Balanza Comercial estamos tratando con el registro del saldo de las importaciones versus las exportaciones y en aquella definición nos damos cuenta de forma histórica la capacidad de lograr un superávit. (Pro Ecuador, 2013)

La Balanza Comercial en términos productivos para el Ecuador genera más bien un deslizamiento, por cuanto no somos productores de bienes automotrices, más bien somos consumidores y la venta es local, pues los clientes pertenecen al mercado ecuatoriano no se trata de una distribución regional.

2.4 Organización Mundial de Comercio

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es el organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial. (Dirección General de Relaciones Economicas Internacionales, 2016)

Se denomina OMC a la entidad encargada de velar que se cumplan las normas que disponen el comercio internacional y que firmaron la mayoría de los países. La OMC cumple funciones independientes de las que dispone el gobierno, pues es considerada por los empresarios ecuatorianos como un referente de la demanda y marca la tendencia de consumo para diversas economías. Fieles a estas normativas están ciertos grupos de empresas que desde diferentes agrupaciones, gremios, cámaras, entre otros; delinean sus estrategias en base a las perspectivas que la OMC y otros entes mundiales marcan.



Figura 4: Actividades Principales de la OMC
 Fuente: Adaptado de (Organización Mundial de Comercio, 2012)

Las actividades principales de la organización mundial de comercio son 12 entre las que destaca la reducción de barreras a las importaciones de productos y velar por que se apliquen las leyes y normas firmadas por sus miembros.

2.4.1 Planteamiento de la OMC

El planteamiento de la OMC como programa para países de América Latina se enmarca en la realización de negociaciones, aranceles sobre bienes con valor agregado, comercio y medio ambiente, la ley de competencias, entre otros.

En Ecuador lo más acoplado a la realidad de nuestros empresarios es la Ley de Poder de Mercado, la cual beneficia a ofertantes y demandantes, evitando la especulación, inflación y creación de monopolios. Lo que la hace que la ley beneficie y ampare a nuevos actores en el

mercado que en este caso se acogen nuevos clientes que consuman vehículos para sus negocios y ofertantes de vehículos que en este caso se interactuaría para crear nuevos nichos de mercado.

2.5 Libre Comercio

Se denomina libre comercio al intercambio de bienes y servicios sin algún tipo de restricción dentro del mercado nacional. El libre comercio en el Ecuador en los tiempos contemporáneos se ve representado en la medida en la que el gobierno nacional es independiente en su toma de decisiones para llegar acuerdos con distintos países productores de vehículos, los mismos que actúan individualmente o en bloque; como es el caso de la Unión Europea.

Los acuerdos que se firman son en su mayoría de casos consensuados con los máximos representantes de comercializadoras y el conglomerado del pool de servicios que brinda el mercado automotriz.

2.5 Zona Libre Comercio

Se llama Zona de Libre Comercio al lugar donde los países han decidido reducir los aranceles o en el mejor de los casos no cobrarlos, con el incentivo económico que esto representa por lo tanto se puede evidenciar que el concepto es convergente con el desarrollo del sector automotriz.

Desde las grandes productoras de vehículos en diferentes continentes al Ecuador lo han enmarcado en una Zona de Libre Comercio, como país Bolivariano perteneciente a la franja del Pacífico y sobre todo un país Andino, que desde distintas perspectivas ha sabido ganarse su espacio comercial haciendo alianzas comerciales y acogiendo a volúmenes de países designados para América Latina. (Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, 2016)

2.6 El Clúster del Sector Automotriz

La industria automotriz es considerada como una de las de mayor expansión global. Una de sus principales características es la gran concentración de firmas fabricantes de vehículos con filiales en varios lugares y países a nivel mundial.

En la actualidad existen trece firmas que abarcan el 87% de la fabricación mundial de automóviles y sus casas matrices se ubican en países como: Estados Unidos, Francia o Alemania. Cabe resaltar que sólo 40 países cuentan con fábricas de automóviles, lo cual expone la fuerte unificación que hoy tiene la cadena de valor automotriz en el mundo. En los años 60 y 70 las grandes empresas automotrices exportaban los vehículos ya terminados a varios países del mundo, pero los grandes impuestos y medidas de protección hacen que dichos productos pierdan espacio frente a pequeñas empresas automotrices locales, es por ello que las grandes casas automotrices empezaron a instalar ensambladoras en los países a los que deseaban ingresar, generando un total sub mercado. (Regional, 2015)

Debido a esto la industria automotriz emprendió a desarrollar un armazón productivo regional en el cual distintos países se especializaron en varias partes de la cadena de valor; a su vez los variados factores como son el gusto de los consumidores, nivel de ingresos, regulaciones y condiciones de los caminos, determinan la producción de modelos de automóviles diferentes entre distintas regiones, profundizando la segregación productiva de la industria automotriz y alejándose de la idea de un producto final estandarizado a nivel global.

El auge del sector automotriz en Ecuador tiene una marcada influencia en varios sectores económicos que aportan al desarrollo de la comunidad, esto debido al interés y compromiso de

los actores involucrados en el mismo al utilizar toda la tecnología disponible, en beneficio de sus clientes. Las principales marcas que empezaron a formar el clúster del sector automotriz ecuatoriano son: Chevrolet, Kia y Mazda; desde entonces el desarrollo se ve reflejado en las actividades que lideran las empresas de autopartes y ensamblaje de autos. En ventas las marcas más vendidas son Chevrolet, Kia y Hyundai.

Es de conocimiento público que las medidas tomadas por el Comité de Comercio Exterior en lo que se refiere a restricción de cupos de importación a las casas comercializadoras de vehículos, afecta considerablemente a dicho sector.

La Asociación de Automotores del Ecuador afirma que el segmento de vehículos livianos, compuesto por automóviles, camionetas, VAN's y SUV's, redujo su distribución 39% en comparación a mayo de 2015, por lo que aseguran el sub segmento compuesto por VAN's (-63%) y camionetas (-43%) presenta el mayor déficit. A esta situación se suma la caída de 61% en la venta de vehículos pesados, tales como buses y camiones, en relación con abril de 2015; de los cuales, son los camiones los que tienen el desplome más profundo de todo el sector, posicionándose en -68%. (Meléndez, 2014)

La firma del acuerdo Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea, aumentan la esperanza del sector automotriz de mejorar sus proyecciones en el próximo año, debido a que se eliminaran ciertas restricciones, que bajaría los precios de los vehículos, aumentando las ventas y por ende mejorando la economía del sector; traería beneficios a ambas partes ya que por un lado Ecuador podrá volver a ingresar productos con arancel del 0% de los países de la Unión Europea.

Cabe resaltar que el acuerdo firmado por Ecuador será más beneficioso para los intereses nacionales, que el que firmaron los países vecinos de Colombia y Perú, ya que en el caso ecuatoriano se realizaría pensando en la situación actual del país. El país busca que el acuerdo le facilite la transmisión de tecnología europea a empresas ecuatorianas con el objetivo de mejorar su funcionamiento y rentabilidad en base a la experiencia en el sector automotriz.

2.7 Desarrollo del Sector Automotriz Ecuatoriano

Los inicios de la era automotriz en el Ecuador se dieron a principios de la década de los 70, cuando empezaron los primeros ensambles en el país.

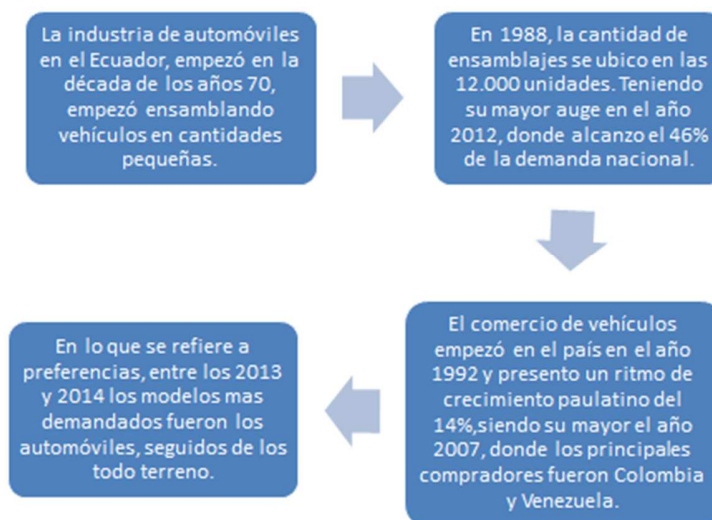


Figura 5: Historia de la Industria Automotriz en el Ecuador

Son más de cinco décadas vividas por los ecuatorianos en el tema automotriz, donde su alta comercialización se basa en las necesidades y expectativas de crecimiento que ha tenido la economía, el pico de la comercialización y el más gravitante se dio en el año 1988, pues se llegó a copar el 46% de la demanda actual, cabe recalcar que la mayor parte de la venta de autos de lujo así como los todoterreno comenzó en la década de los noventa aunque con un crecimiento más leve.

La producción automovilística siempre se ha visto concentrada en la sierra centro del Ecuador, pues el hecho de ser Quito la capital y la puerta de ingreso del País, la mayoría de empresas anclan sus fábricas, parques industriales, entre otros; podemos mencionar las tres ensambladoras más importantes que son Aymesa, Omnibus BB y Maresa quienes tienen sus fábricas en dicho sector.

En este proyecto se destaca el hecho de que parte de la producción automovilística es destinada a la ciudad de Ambato, por el hecho de la experiencia en fabricación de carrocerías, accesorios, entre otros. Otro tema a tratar es la concentración de la mano de obra, el bajo costo del sector y la capacidad de ingreso que tienen los clientes, pues en la sierra hay gran demanda de vehículos y al parecer se venden más autos en la sierra que en la costa. (PRO Ecuador, 2013)

A continuación en la figura 6 se conocerán, cuáles fueron las primeras empresas ensambladoras en el Ecuador.

Figura 6
Las Primeras Empresas Ensambladoras en el Ecuador

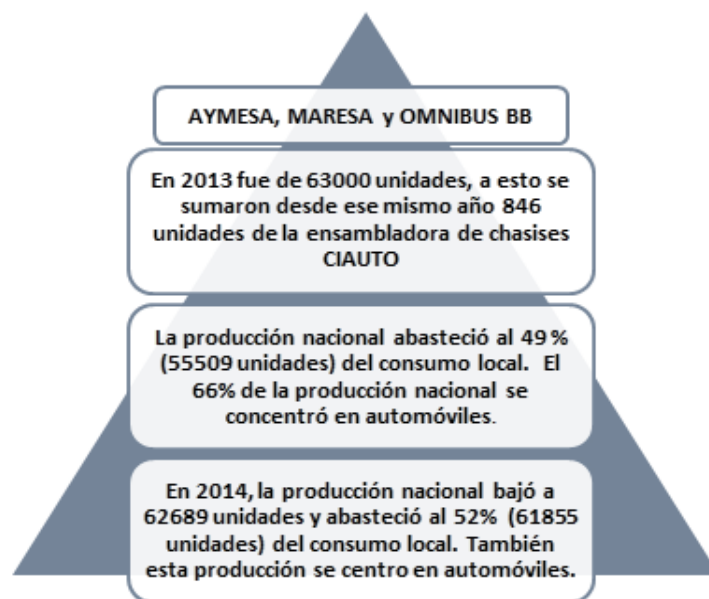


Figura 6: Primeras Empresas Ensambladoras en el Ecuador
Fuente: (AEDE, 2015)

CAPITULO III

3. MARCO LEGAL

3.1 Ley de Fomento Industrial y el Sector Automotriz

Esta ley radica en el interés del Estado en incentivar y promover la producción nacional, mediante la participación activa y proactiva de las industrias, como por ejemplo: la agropecuaria, pesquera y automotriz, entre otras orientadas siempre al crecimiento y desarrollo del Estado Ecuatoriano. Esto a su vez ayuda al Gobierno a cumplir con sus objetivos planteados, gracias a la generación de fuentes de empleo que se originan en estas industrias, como por ejemplo eliminar o al menos reducir la miseria y erradicar la pobreza, entre otros. (Silec, 2006)

Toda empresa industrial existente o aquellas que se formen dentro del territorio nacional se encuentran en capacidad de acogerse a la presente ley, siempre y cuando, sus fines sean de beneficio para el desarrollo del Ecuador. Además cabe señalar que la presente aplica solo a aquellas actividades industriales de transformación.

3.1.1 Ley de Fomento a la Industria Automotriz

La ley hace referencia a que el Gobierno Nacional, los entes de derecho privado y público con objetivos sociales y públicos, así como también todas las demás que gocen de algún beneficio provincial, municipal, estatal, o que tengan un rol de fondos públicos, deben abastecerse obligatoriamente con productos de la industria nacional. (Asamblea Nacional, 2012).

Adicionalmente esta ley establece como objetivos fundamentales de la industria automotriz lo siguiente:

- El cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el país, en lo concerniente de la programación automotriz del Grupo Andino.
- La difusión del crecimiento ordenado y armónico del sector automotor mediante el establecimiento de nuevas empresas industriales y el mejoramiento de las ya existentes cuya labor sea la fabricación de vehículos y componentes.
- Aportar a la satisfacción de las necesidades de transporte terrestre conforme a las condiciones económicas, climáticas y topográficas del Ecuador y de la subregión.
- Infundir el progreso de las industrias básicas de fundición y forja, así como las tecnologías fundamentales de estampado, tratamiento térmico, maquinado, extrusión y otras.
- Medurar la industria de vehículos y componentes para lograr una máxima eficiencia productiva, tendiendo a limitar la cantidad de modelos de vehículos que se elaboren en el Estado ecuatoriano.
- Incentivar la exportación y el reemplazo de productos automotores.
- Captar, adaptar y desarrollar la tecnología automotriz, para incrementar el nivel tecnológico de la industria nacional.
- Propender a una máxima ocupación del talento humano en el sector automotor.

3.2 Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Esta ley fue presentada por el Presidente de la República del Ecuador, economista Rafael Vicente Correa Delgado, a la Asamblea Nacional con carácter de urgente en materia económica el día 24 de octubre del 2011; y fue aprobada y entró en vigencia el 24 de noviembre del 2011, con Registro Oficial 583. (Nacional, 2011)

En esta ley se incorpora a la Ley de Régimen Tributario Interno los impuestos ambientales, en caso específico, el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, bajo el sustento o argumento de que la sociedad debe avanzar hacia un sistema de producción eficiente que garantice no solo el crecimiento y desarrollo de las empresas, sino también la calidad de vida de todos los ciudadanos. (SRI, 2011)

Además, esta ley afirma que la contaminación ambiental no debe ser una preocupación solamente de los ambientalistas, debido a que sus consecuencias afectan de manera directa a toda la población en general en lo que a salud se refiere y a su vez, a las finanzas de esta, así como también al Presupuesto General del Estado (PGE) mediante el gasto público realizado en el sector salud. (SRI, 2015)

El sujeto activo de este impuesto es el Estado Ecuatoriano, cobrado mediante la eficiente gestión del fisco nacional, Servicio de Rentas Internas (SRI). Por otra parte, el sujeto pasivo de este impuesto son todas las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales y extranjeras, que sean dueñas de vehículos motorizados de transporte terrestre.

El impuesto a la contaminación vehicular (IACV), grava a los vehículos motorizados de transporte terrestre que contaminen el ambiente, su hecho generador es la contaminación ambiental producida por los vehículos previamente mencionados. Así como se cobra el IACV, también existen exenciones con respecto al pago. (SRI, 2011)

Exenciones.

- Los vehículos que pertenezcan a las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República del Ecuador. (Nacional, 2011)
- Los vehículos usados para el transporte público de pasajeros que tengan el permiso para su funcionamiento concedido según lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial.
- Los vehículos de transporte escolar y taxis con el permiso de funcionamiento concedido, según lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial.
- Los vehículos de transporte terrestre usados por el contribuyente para actividades productivas.
- Las ambulancias y hospitales rodantes.
- Los vehículos considerados como clásicos.
- Los vehículos eléctricos.
- Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.
- Los vehículos propietarios personas de la tercera edad.

3.2.2 Ley de Régimen Tributario Interno y el Sector Automotriz.

Esta ley nace con el objetivo de fortalecer el sistema de imposición interna, debido a que los ingresos del Estado ecuatoriano mantenían una gran dependencia de los recursos petroleros del país. Por ello es necesario definir en el Ecuador un sistema de establecimiento de utilidades de tipo real para que se corrijan aquellas distorsiones que se producen, como por ejemplo la evasión fiscal. (SRI, 2011)

Además, afirma que el sistema impositivo debe coadyuvar en el propósito de alcanzar una eficiente distribución de recursos que asegura la equidad del sistema y que; a su vez, se alcance el máximo resultado de neutralidad económica a través de la eliminación de distorsiones en la selección de consumidores. (Carrillo, 2014)

Se debe racionalizar y limitar la proliferación de incentivos y exenciones que generan distorsiones en la progresividad de las tarifas, para que de esta manera se conlleve al establecimiento de un impuesto progresivo único, en base a la capacidad real de pago de los contribuyentes, asegurando así que quienes perciban menores ingresos estén sometidos a una menor carga fiscal y; en contraste, quienes perciban mayores ingresos deban cancelar una mayor carga tributaria. (Carrillo, 2014)

Por otra parte, también establece que es necesario mejorar la administración tributaria; razón por la cual, es imprescindible simplificar los mecanismos de control, reducir los respectivos costos administrativos y finalmente obtener mejores resultados a base de eficiencia recaudatoria. (Asamblea Nacional , 2014)

En lo referente a vehículos esta ley afirma en su artículo 55, numeral 14, que las transferencias e importaciones con tarifa cero aplican a los vehículos híbridos cuyo precio de venta al público sea de hasta US\$ 35.000. De igual manera, en el artículo 74, asegura que el IVA pagado por discapacitados previamente calificados por el organismo respectivo, en lo concerniente a la adquisición de vehículos ortopédicos, tiene el derecho a que este impuesto les sea devuelto sin intereses, en un lapso no mayor a 90 días. Adicionalmente, la presente ley establece una tarifa de cobro del impuesto a los consumos especiales (ICE), dependiendo de las características del carro. (SRI, 2011)

Así por ejemplo, los vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga cuyo precio de venta al público sea de hasta US\$ 20.000 se les aplica la tarifa de 5%. Las camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo PVP sea de hasta US\$ 30.000 se acogen a la tarifa del 5%. Así también, los vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate, que tengan un PVP superior a US\$ 20.000 y menor o igual a US\$.000, se les impone una tarifa del 10%. (SRI, 2011)

3.3 Régimen de Importación y el Sector Automotriz.

Las distintas reformas tributarias aplicadas en el sector financiero y a su vez, la extensión de los cupos a la importación de vehículos, durante el año 2013, dejan en una gran incógnita al sector automotriz. Precisamente, en ese último punto, entra en juego o toma cartas en el asunto el Comité de Comercio Exterior (COMEX), el que estableció la tabla de cupos, por marca, para los importadores ecuatorianos en el año 2013; cabe mencionar que esta medida tiene vigencia hasta el año 2015. (Carrillo, 2014)

La restricción en los créditos, sin duda alguna genera un efecto dominó, ya que si los bancos comienzan a ajustar sus restricciones, es lógico que no otorgarán el dinero con mucha facilidad y por consiguiente las casas automotrices sufren una desaceleración en la entrega del vehículo al consumidor final. (El Comercio, 2013)

Impuesto a los consumos especiales (ICE).

Es un tributo de naturaleza indirecta que grava al consumo, es decir, recae sobre el cliente final. Los bienes o productos sobre los que se grava son suntuarios, como por ejemplo televisión pagada, y los dañinos para la salud como cigarrillos, cervezas y vehículos, entre otros. (SRI, 2010)

En lo que respecta a vehículos, la Ley de Régimen Tributario Interno determina que grava ICE a los vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga; en el caso de las importaciones, la liquidación del ICE se efectúa en la declaración de importación y su pago se realiza antes del despacho de productos por parte de la oficina de aduanas correspondiente. (Carrillo, 2014)

Impuesto al valor agregado (IVA).

Tributo de naturaleza indirecta, ya que al igual que el ICE, grava al consumo y es cancelado o pagado por el consumidor final. La tarifa es del 12% con excepción de ciertos bienes gravados con tarifa 0%. La base imponible del IVA, en las importaciones es el resultado de sumar al valor CIF los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros gastos que se encuentren en la declaración de importación. (SRI, 2014)

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) tiene la potestad de regular, facilitar o prohibir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercaderías internacionales y nacionalizadas; además, aprueba contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior. (Asamblea Nacional, 2010)

Adicionalmente se decretaron dos resoluciones que afectan al sector automotriz, que hacen referencia a las importaciones que pueden realizar los consignatarios y son los siguientes:

Resolución 66.

Fue publicada el 11 de junio de 2012, en la que se determinan las restricciones a las importaciones de vehículos, se establecen cuotas en dólares y en unidades en las cuales los concesionarios pueden importar, esta restricción tiene una duración hasta el año 2014.

Resolución 65.

Esta resolución, publicada el 11 de junio del 2012, establece una restricción cuantitativa para la importación de las mercaderías consideradas como Car Completely Knock Down (CKD) por sus siglas en inglés, o en español vehículo totalmente desarmado para ensamble; es decir para la importación de partes y accesorios de automóviles para ser ensamblados en el Estado Ecuatoriano.

3.4 Política Impositiva y su Implementación en el Ecuador

En Ecuador una de las principales fuentes de ingresos, luego del barril de petróleo son las recaudaciones tributarias, es tanta la importancia que solo en el año 2015 el país recaudo aproximadamente quince mil quinientos ochenta y ocho millones de dólares por concepto de

impuestos. Pero desde el año 2012 ha venido disminuyendo la recaudación de impuestos con un 2,9 % a pesar que ha habido un aumento en los impuestos.

Barreras Arancelarias.

Estas medidas a la importación consisten en establecer una tasa o tarifa aduanera que grava un país a la entrada de una mercancía extranjera, provocando así una subida en el precio de venta interno del producto importado, con el fin de proteger la producción local en determinados sectores. Existen aranceles específicos que tienen en cuenta el cambio de moneda y no el valor del producto a importar.

El nivel de impuestos puede ser distinto dependiendo de cuál sea el país de procedencia del producto, según los acuerdos y convenios internacionales que tenga firmado el estado importado; esto podría originar importantes agravios comparativos entre los potenciales exportadores.

Las Reformas Arancelarias Nacionales constituyen un instrumento de política económica que debe promover el desarrollo de las actividades productivas en el país, de conformidad con la política gubernamental de incremento de la competitividad y protección de la producción nacional. Las reformas arancelarias aplicadas por el gobierno están orientadas a dinamizar la productividad y competitividad optimizando los costos de producción, mediante la reducción de aranceles para la importación correspondientes a materias primas, insumos y bienes de capital no producidos en el país. Es decir, limitar las importaciones para nivelar la balanza comercial y lograr un superávit para solucionar los problemas deficitarios que registra la balanza de pagos. (Morocho, 2009)

Las reformas arancelarias son un instrumento de la política económica de los países que están encaminadas a agilizar e incrementar la productividad y competitividad del país

Las salvaguardias son una modalidad de restricción del comercio internacional ante la presencia de un daño o posible daño a un determinado sector de la economía causado por el aumento de las importaciones, pero para la aplicación adecuada y justificable de estas medidas es necesario analizar si los problemas inmersos en dicho sector son provocados, en verdad, por el aumento de la importación de productos o por problemas con fallas de apoyo a las políticas de competitividad. El fin de la aplicación de este tipo de medidas es corregir los desequilibrios de la balanza comercial y propiciar el consumo de la producción nacional. (Alvarado, 2011)

Beneficios y perjuicios derivados de las barreras arancelarias.

Son beneficiosas las barreras arancelarias para:

- El Estado: Porque obtiene ingresos adicionales, cada vez que se origina una importación de mercancías sujeta a la aplicación del arancel. Estos ingresos dependen del tipo impositivo (arancel) y de la base impositiva (volumen de importaciones).
- Los productores nacionales: Compiten con las condiciones de mercado a su favor, debido a que no se ven obligados a tomar como referencia el precio mundial, sino el precio mundial más el arancel. Tratarían de ser *artificialmente* más competitivos.

Son perjudiciales las barreras arancelarias para:

- Los consumidores locales: Se verán obligados a consumir productos locales, poco competitivos, o incluso, dejar de consumir (por la disminución de la demanda).

- Los productores externos: Notarán cómo sus productos se vuelven menos competitivos y, por lo tanto, disminuyen sus posibilidades de generación de negocio en los mercados internacionales.

3.4.1 Diferencias y Semejanzas entre Salvaguardia y Arancel

Como complemento al estudio de los Aranceles y Salvaguardias es necesario conocer cuáles son sus semejanzas y diferencias para identificar de mejor manera la aplicación de estos y con qué objeto fueron aplicados, a continuación se explica en la tabla 2 y tabla 3 para mejor comprensión.

Tabla 2
Similitudes entre Arancel y Salvaguardias

Arancel	Salvaguardias
– Son aplicados a bienes importados de otro país.	– Se aplican a bienes de importación.
– Se aplican para proteger a sus industrias locales de la competencia de bienes de producción foránea.	– Se aplican para restringir temporalmente a las importaciones que causan daño grave a la rama de la producción nacional que produce bienes similares o directamente competidores.
– Se aplica a todos los productos de importación sin importar su procedencia, salvo que existan convenios o tratados internacionales que reduzcan o eliminen el arancel.	– Se aplicarán sin discriminación a las importaciones de todas las procedencias.

Fuente: Adaptado de (Carrera, 2015)

En la tabla 2 se observa las similitudes en Arancel y Salvaguardias, de esta manera podemos prestar atención y se puede identificar como se va aplicando en el transcurso del capítulo con el fin de analizar las políticas proteccionistas al sector automotriz.

Tabla 3
Diferencias entre Arancel y Salvaguardias

Arancel	Salvaguardias
- Son los impuestos o derechos aduanales aplicados a bienes importados de otro país.	-Las Salvaguardias restringen temporalmente las importaciones.
- Se aplican con el propósito de obtener ingresos para el Estado.	-Se aplican en forma de restricciones cuantitativas o implantación de un sistema de licencias de importación.
- Es un impuesto que recae sobre artículos importados elevando de este modo su precio en el mercado interior del país que lo aplica.	-Se aplicarán temporalmente a fin de que la producción afectada pueda tomar medidas para adaptarse a la competencia más intensa.

Fuente: Adaptado de (Carrera, 2015)

En la tabla 3 se puede observar las diferencias en Salvaguardia y Arancel porque cada uno tiene su concepto al momento de aplicar en el Mercado Ecuatoriano con relación a las importaciones de productos y con el fin de proteger la producción nacional.

3.4.2 Principales Impuestos en el Ecuador y su Nivel de Recaudación

El Ecuador es uno de los países, que más impuestos paga actualmente en Latinoamérica, tanto así, que es uno de los principales rubros, por los que se sustenta la economía ecuatoriana. A pesar de que la cantidad de impuestos a aumentado, la crisis económica, que vive el país, no ha permitido que las recaudaciones aumenten y por el contrario empiecen a disminuir.

Impuesto	Recaudación 2015	Recaudación 2016
I.R	12.482.583,00	11.192.041
I.V.A	4.450.704	3.972.444
I.C.E	587.727	612.218
Impuesto Ambiental Contaminación Vehicular	95.529	104.392
Impuesto Redimible Botellas Plásticas	20.131	24.690
Impuesto a los Vehículos Motorizados	191.902	180.586
Impuesto a la Salida de Divisas	1.083.892	876.546
Impuesto a los Activos en el Exterior	43.119	43.589
RISE	16.623	17.268
Regalías, Patentes y Utilidades de Conservación Minera	28.293	24.469

Tierras Rurales	3.008	3.816
Contribución para la atención integral del cambio	74.565	78.518
Total	19.078.076,00	17.130.577

En la tabla 4 se observa como se ha visto afectado en la recaudación de impuestos por el tema de proteger la producción nacional.

Si se hace una comparación entre los últimos dos años fiscales ha disminuido en 1.947.499 millones de dólares, siendo el Impuesto a la Renta, el IVA y el Impuesto a la Salida de Divisas los que más disminuyeron y solo aumento levemente el ICE y el Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular.

3.5 Principales Impuestos y Aranceles que impactan al Mercado Automotriz

El sector automotriz, es uno de los que más impuestos paga, ya que puede llegar a cancelar un 87% del valor total del vehículo originalmente; pero el principal impuesto que pagan los dueños de vehículos es el Impuesto a los Consumos Especiales al ser considerado los vehículos un bien suntuario de lujo y entre los principales tenemos: (SRI, 2015)

- Aranceles de importación
- Tasas portuarias
- Impuesto a los consumos especiales
- Impuesto a las ventas
- Impuesto a la renta
- Impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados

El Sector Automotriz en la Economía del Ecuador es fundamental porque es uno de los principales sectores productivos en el país debido a su volumen de ventas; ya que aporta de manera significativa en impuestos como el Impuesto a la Renta, Impuesto Fiscal y Ambiental en los Vehículos Motorizados y sobre todo aporta de manera positiva en la generación de empleo, podemos mencionar para el año 2014 realizó una recaudación de 447 millones de dólares en impuestos. (AEDE, 2015)

Impuestos Arancelarios a las Importaciones.

Según la Ley Orgánica de Aduanas en su título I del sustantivo Aduanero, Capítulo I, Artículo 9, establece los tributos al comercio exterior de la siguiente manera:

- a) Los derechos arancelarios establecidos en los respectivos aranceles;
- b) Los impuestos establecidos en las leyes especiales; y ,
- c) Las tasas por servicios aduaneros.

La Corporación Aduanera Ecuatoriana mediante resolución crea o suprime las tasas por servicios aduaneros, fija sus tarifas y regula su cobro. La base imponible de los impuestos arancelarios es el valor CIF (costo seguro flete) de las mercaderías determinado según las normas sobre el valor en aduana que son dictados por la CAE con base al Convenio de Adhesión del Ecuador a la OMC. Las tarifas arancelarias son variables para cada mercancía o tipo de producto que sea objeto de importación. Son fijadas discretamente por el Presidente de la República mediante decreto ejecutivo publicado en el registro oficial correspondiente.

Para intereses de la investigación se clasificara los tributos al comercio exterior denominándolos impuestos arancelarios a las importaciones de la siguiente manera:

- Los derechos arancelarios establecidos en los respectivos aranceles
- Salvaguardias
- Las tasas por servicio aduaneros (FODINFA)
- Los impuestos establecidos en las leyes específicas (ICE)

A continuación se expondrá cada uno de ellos, prestando mayor atención de los derechos arancelarios fijados mediante aranceles y salvaguardias ya que la investigación se centrara posteriormente en el estudio de la aplicación de estas barreras arancelarias.

Arancel de importaciones.

En primer lugar, los derechos arancelarios son los gravámenes que deben soportar las mercancías cuando son objeto de comercio entre dos países que atraviesen la frontera. Estos se los implementa para proteger los productos nacionales de la competencia del exterior.

$$\text{Derecho Arancelario} = \text{Valor CIF} * \text{Tarifa}$$

Vale indicar que toda importación está sujeta a este pago de derechos mediante el establecimiento de arancel de importaciones. De esta forma un arancel es un impuesto o gravamen que se aplica a los bienes con objeto de importación o exportación. El más extendido es el que cobra sobre importaciones, mediante los aranceles de las sobre las exportaciones son menos corrientes. Los aranceles son la forma más antigua de política comercial y se han usado tradicionalmente como una fuente de ingresos para el Estado. Sin embargo, su verdadera finalidad no solo ha sido proporcionar ingresos al Estado sino proteger sectores nacionales concretos y su producción doméstica.

Según la Subsecretaría de Comercio e Inversiones del Ecuador, de arancel de importación es un instrumento que permite la elaboración de estadísticas, facilitación de las operaciones de comercio y básicamente el desarrollo de un país, en ese sentido el Presidente de la República, le otorga la facultad de modificar el Arancel Nacional de importaciones, previo dictamen favorable del Consejo de Comercio Exterior, COMEXI.

- El COMEXI aplicó incrementos arancelarios a subpartidas del sector automotor: el arancel mínimo al 15% para CKDs de automóviles y SUVs de gasolina (menor o igual a 1500cc) y para CKDs de camionetas.
- Además, un arancel mínimo del 14,38% para la importación de CKDs de automóviles y SUVs de gasolina con cilindraje superior a 1500 cc. Gravó con 5% a tracto camiones, motocultores, tractores de oruga y otros.
- Un arancel mínimo del 15% para CDKs de vehículos híbridos; gravó también con el 10% los chasis en CKD de camiones con un peso bruto vehicular de más de 5T y de menos de 6,2T. Esto, según la Resolución 51.

CAPITULO IV

5. ANÁLISIS DE LOS INDICADORES ECONÓMICOS DEL ECUADOR

Los indicadores económicos son los instrumentos, que determinan como está la economía del país y cuáles son las medidas que se debe adoptar para corregir el rumbo. En el caso del país el gasto público desde la llegada del actual presidente, se ha quintuplicado con respecto a anteriores gobiernos, el empleo y subempleo nacional pasa el millón de personas, la dolarización a detenido un poco la inflación y en teoría la canasta básica está al alcance de la gran mayoría. El peso del Estado en la economía aumentó del 24,6% en 2003 al 44,0% en 2013, el PIB creció a una tasa promedio anual del 4,8% en el mismo período y la pobreza se redujo del 49,9% al 25,5% en dichos años, también como consecuencia de acertadas políticas sociales implementadas en el país. (GBS, 2016)

Los altos precios del petróleo y de otras exportaciones (banano, camarón, cacao), sumados a un dólar débil y al financiamiento externo, permitieron apuntalar la dolarización. Los altos niveles de liquidez y la fuerte expansión de la demanda interna, gracias al gasto y a la inversión pública, con su efecto multiplicador sobre las actividades privadas y el consumo, permitieron aumentar los niveles de riqueza en el país.

Esta coyuntura económica favoreció enormemente a las empresas, que capturaron oportunidades en un mercado en expansión, registrando ventas record que aumentaban año a año. Un positivo desempeño de la economía que se tradujo en un fuerte apoyo popular a la gestión gubernamental, luego de años de desencanto político e inestabilidad institucional.



Figura 7: El Peso del Estado
 Fuente: Adaptado de (GBS, 2016; AEDE, 2015)

La eliminación de algunos estímulos monetarios en economías desarrolladas implicará una reducción en el nivel de circulante a nivel mundial, llevando a un encarecimiento de los créditos y a una menor avidez por inversiones riesgosas en países emergentes. El FMI proyecta un crecimiento de apenas el 0,9% para América Latina en 2015, con desempeños en la mayor parte de países inferiores a los promedios históricos observados en los últimos años. (GBS, 2016)

Una política fiscal que ayude a la industria nacional a incrementar sus ventas, parte del abaratamiento de costos a partir de beneficios económicos o preferenciales al sector automotriz por parte del ejecutivo. Podría partir del hecho de financiamiento por parte de la banca nacional a este tipo de productos, enrumbando vehículos como capital de trabajo, dirigiéndolos a la microempresa.

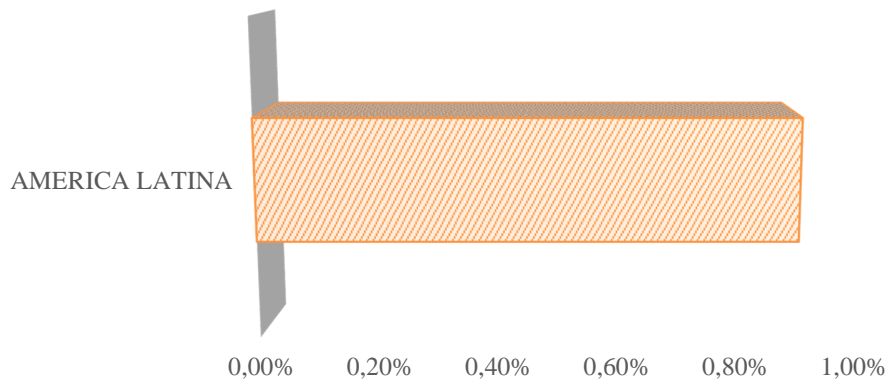


Figura 8: Proyección de crecimiento de América Latina Año 2015
Fuente: Adaptado de Fondo Monetario Internacional

La economía ecuatoriana está sintiendo el impacto de estos cambios en el escenario internacional, al ver reducido el flujo de divisas que entran al país por el desplome de las exportaciones petroleras y el fortalecimiento del dólar frente a las monedas de sus socios comerciales.

4.1 Industria Automotriz

La industria automotriz del país comprende los vehículos completamente armados (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD).

La industria automotriz del Ecuador produce actualmente los siguientes tipos de vehículos:

- Automóviles tipo sedán con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas.
- Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas.
- Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A.
- Camionetas con motor a gasolina y/o diesel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A.

- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diesel, T/M Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, inter estatal, escolar y turístico.

La industria de fabricantes de autopartes ofrece:

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

A escala nacional, de acuerdo a la Información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos.

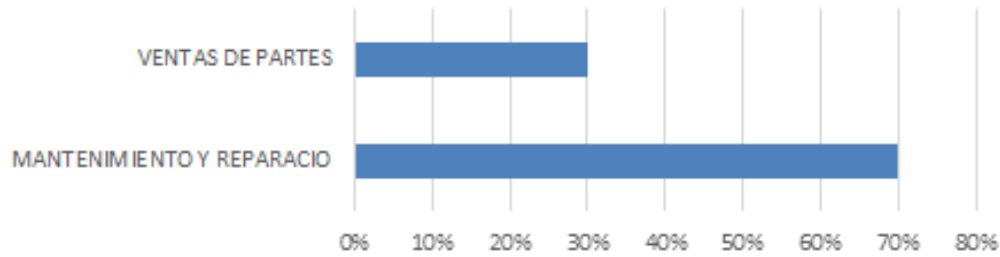


Figura 9: Sectores del Mercado Automotriz
Fuente: (INEC, 2010)

En la siguiente figura podemos observar la cantidad de establecimientos que se encuentra en los diferentes sectores del país y donde genera mayor ingresos para la economía.

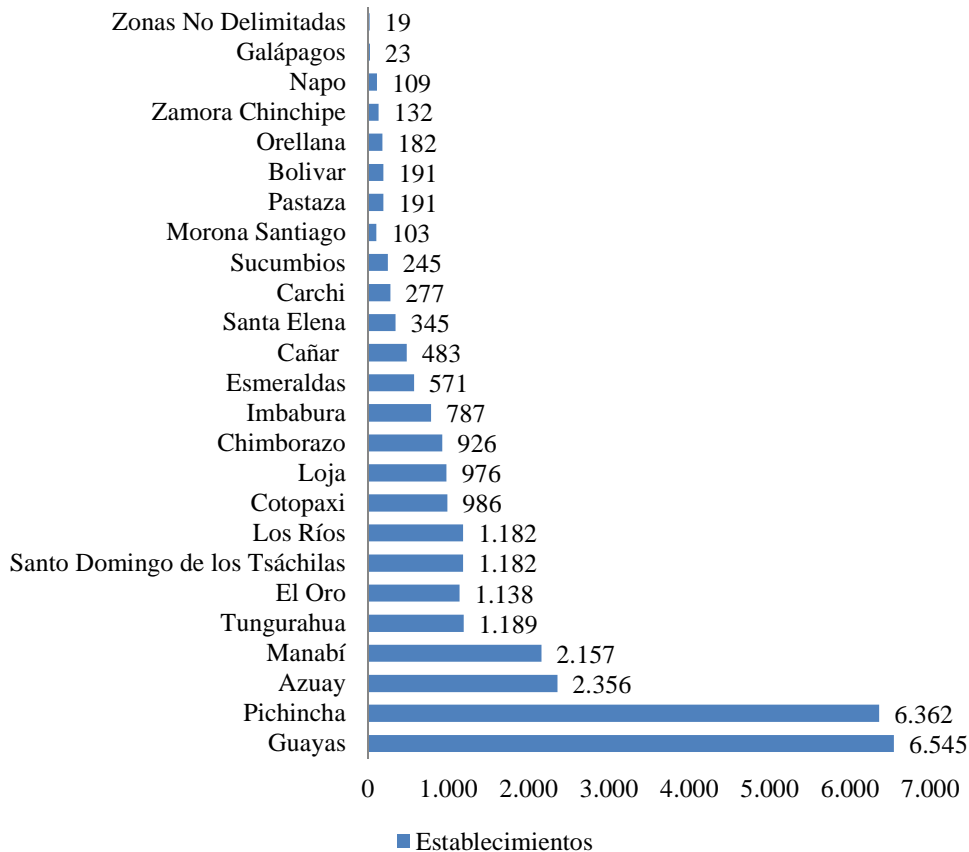


Figura 10: Establecimiento por Provincia
Fuente: Adaptado de (Infoeconomía, 2012)

De acuerdo a información del Censo Económico 2010 se tienen 90.012 personas ocupadas, 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. Por otro lado, existen 118 establecimientos dedicados a prestar servicios de alquiler de vehículos en todo el país, lo que representa el 0,40% del número total de establecimientos contemplados dentro de las actividades del sector automotriz.

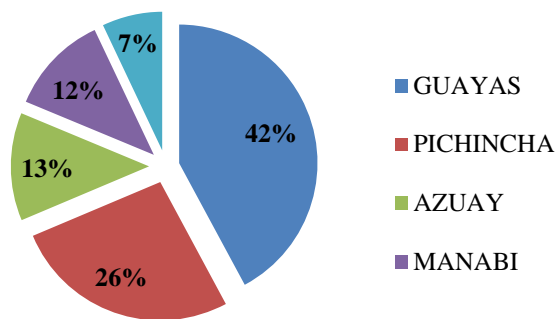


Figura 11: Distribución Provincial
Fuente: Datos Adaptados de INEC, 2010

En la figura 11 se observa las actividades relacionadas al sector automotriz generan un importante número de plazas de empleo y se visualiza la distribución provincial, se tiene que el mayor número de establecimientos se encuentra en Guayas (27%), seguido de Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%).

Así tenemos que los principales indicadores de la industria automotriz son los siguientes:

Tabla 5
Indicadores de la Industria Automotriz

Indicadores Sector Automotriz	Manufactura	Comercio	Servicios	Total
Número de Establecimientos	401	29.068	118	29.587
Personal Ocupado:	5.194	84.155	663	90.012
Ingreso Total (Miles USD)	1104436	11525432	25811	12655679
Ingreso Promedio (Miles USD)	2754	396	219	3.369

Fuente: Datos adaptados de Censo Nacional Económico 2010

Las ensambladoras presentes en el país son; General Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación, han logrado ser reconocidos por sus productos de alta calidad, reconocida en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe.

Las empresas ensambladoras y productoras de autopartes han logrado reconocimiento por la calidad de sus productos; están calificadas con normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, también aplican otras normas como la ISO 14000 sobre medio ambiente y la 18000 sobre ergonomía, entre otras.

4.2 Evolución de la Balanza Comercial Ecuatoriana.

En el último quinquenio, el país ha sufrido las consecuencias de una Balanza Comercial negativa, lo cual ha ocasionado, que el gobierno del Ecuador, tome una serie de medidas, para poder compensar este escenario negativo para los intereses comerciales y financieros del país. En la balanza comercial ecuatoriana intervienen dos factores bien identificados, uno es el sector

petrolero y el siguiente el sector no petrolero, siendo la primera la que entrega un superávit pero la no petrolera por lo general reporta déficit.

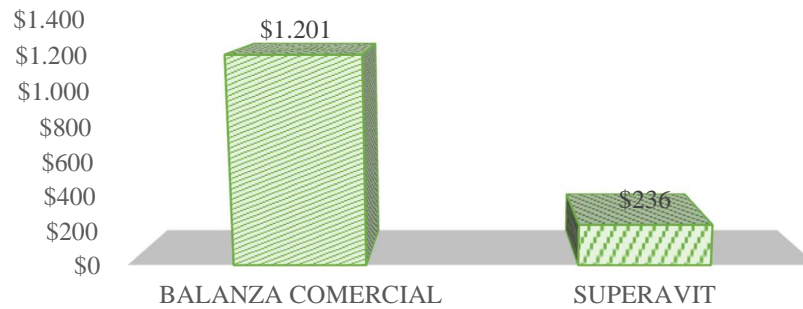


Figura 12: Balanza Comercial Año 2014
Fuente: Datos adaptados de BCE

Otra de las razones de la Balanza Comercial negativa, es el poco consumo que se reporta por parte de las empresas al estar pasando momento de crisis, en el cual prefieren ahorrar a gastar; Las compras caen no solo resultado de las salvaguardias por balanza de pagos, fijadas el año pasado y vigente hasta junio del 2017, sino porque no hay la suficiente demanda interna. Los consumidores prefieren no gastar en un tiempo económico difícil y, además la producción está ralentizada.

La Balanza Comercial fue deficitaria en \$ 1.201 millones durante los primeros cuatro meses del año, en contraste con el superávit de \$236 millones observado en el mismo período de 2014. Las exportaciones petroleras se redujeron a la mitad en el primer cuatrimestre, mientras que las exportaciones no petroleras disminuyeron al 0,3% anual. (BCM DEL ECUADOR, 2016)

Las importaciones se contrajeron en una proporción menor, con una previsible caída de las compras externas de combustibles (31,2% anual) y un marginal incremento de las importaciones no petroleras en un 0,2%.

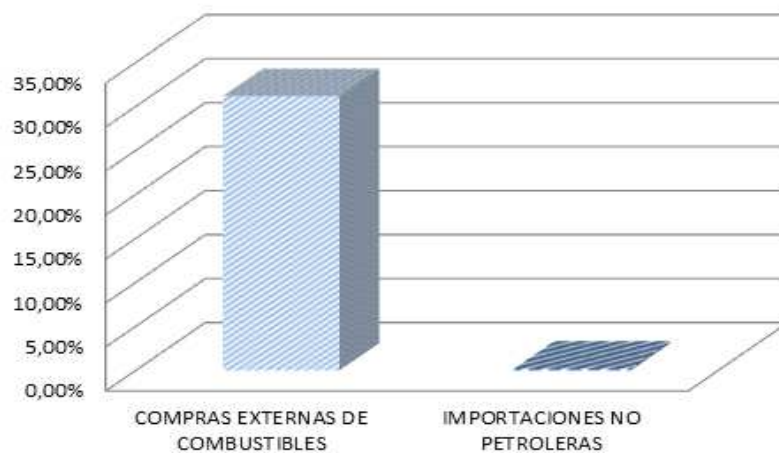


Figura 13: Compras Ext. Combustible vs Importaciones No Petroleras
 Fuente: Adaptado de BCE, 2015

Los déficits en las cuentas externas se han traducido en una paulatina reducción de las reservas internacionales, que pasaron de un monto máximo de \$ 6.689 millones en septiembre de 2014, a un valor mínimo de \$ 3.440 millones en abril de 2015, para luego recuperarse a \$ 4.739 millones en junio, gracias al ingreso de algunos créditos internacionales.

En lo que se refiere a los factores políticos, los altos precios del petróleo y de otras exportaciones como banano, camarón, cacao, sumados a un dólar débil y al financiamiento externo, permitieron apuntalar la dolarización. Los altos niveles de liquidez y la fuerte expansión de la demanda interna, gracias al gasto y a la inversión pública, con su efecto multiplicador sobre las actividades privadas y el consumo, permitieron aumentar los niveles de riqueza en el país. (Hurtado & Rivadeneira, 2014)

Explica, cuales son los factores, que han permitido apuntalar la economía ecuatoriana, aun en épocas de crisis y entre las que resalta el banano, el petróleo y el camarón. El peso del Estado en la economía aumentó del 24,6% en 2003 al 44,0% en 2013, el PIB creció a una tasa promedio

anual del 4,8% en el mismo período y la pobreza se redujo del 49,9% al 25,5% en dichos años, también como consecuencia de acertadas políticas sociales implementadas en el país. (PWC, 2015)

Nos señala como ha ido aumentando el peso del estado a medida, que se ha reducido la pobreza al menos en datos estadísticos, en el país. Esta coyuntura económica favoreció enormemente a las empresas, que capturaron oportunidades en un mercado en expansión, registrando ventas record que aumentaban año a año. “Un positivo desempeño de la economía que se tradujo en un fuerte apoyo popular a la gestión gubernamental, luego de años de desencanto político e inestabilidad institucional”. (PWC, 2015)

Indica que las empresas, que aprovecharon la coyuntura económica que sufrió el país, son las que obtuvieron mayores ventajas, teniendo un alza considerable en lo que respecta a ventas. La economía ecuatoriana está sintiendo el impacto de estos cambios en el escenario internacional, al ver reducido el flujo de divisas que entran al país por el desplome de las exportaciones petroleras y el fortalecimiento del dólar frente a las monedas de sus socios comerciales. (Hurtado & Rivadeneira, 2014)

Nos explica, cuáles son las consecuencias, que está sufriendo el país, al apoyar el mayor peso de la economía en el petróleo y ver como los precios del mismo se han desplomado de manera considerable. La balanza comercial fue deficitaria en \$ 1.201 millones durante los primeros cuatro meses del año, en contraste con el superávit de \$236 millones observado en el mismo período de 2014. Las exportaciones petroleras se redujeron a la mitad en el primer cuatrimestre,

mientras que las exportaciones no petroleras disminuyeron al 0,3% anual. (Hurtado & Rivadeneira, 2014)

Nos explica, que tan grave, fue el déficit, que obtuvo el país una vez que se desplomaron los precios de los principales productos, en los que se sostiene la economía nacional. Los déficits en las cuentas externas se han traducido en una paulatina reducción de las reservas internacionales , que pasaron de un monto máximo de \$ 6.689 millones en septiembre de 2014, a un valor mínimo de \$ 3.440 millones en abril de 2015, para luego recuperarse a \$4.739 millones en junio, gracias al ingreso de algunos créditos internacionales (Hurtado & Rivadeneira, 2014)

4.3 Análisis de Datos e Interpretación de Resultados

Una vez realizado el trabajo de campo, el siguiente paso a seguir es la tabulación de los datos, proceso que fue realizado con la herramienta Excel, donde se obtuvieron los resultados que se detallan a continuación.

1 ¿Cómo considera el flujo de ventas en el sector automotriz en los últimos 2 años?

Realizada la encuesta a los gerentes de diferentes empresas ensambladoras en la ciudad de Guayaquil se presenta el resultado de la pregunta 1 en la siguiente tabla:

Tabla 5
Flujo de Ventas

¿Cómo considera el flujo de ventas en el sector automotriz en los últimos 2 años?	Cantidad	Porcentaje
Excelente	0	0
Muy bueno	6	4%
Bueno	25	17%
Regular	51	34%
Malo	68	45%
Total	150	100%

Las salvaguardas y la consabida crisis económica, que golpea al Ecuador, se ha traducido en una considerable baja de ventas en el sector automotriz, tanto es así que el 45% considera que las ventas han sido malas y el 34% regular comparado con años anteriores y solo el 17% considera que las ventas siguen buenas.

2 ¿Cree usted que las ventas han bajado en los últimos dos años?

En la siguiente tabla podemos observar que los gerentes revisando y comparando sus ventas, comentan que las medidas tomadas por el Gobierno, ha ido reduciendo las ventas año a año considerablemente; sin embargo tenemos un aumento en el tema de impuestos.

Tabla 6

Baja de Ventas

¿Cree usted que las ventas han bajado en los últimos dos años?	Cantidad	Porcentaje
Totalmente de Acuerdo	85	56,67%
De acuerdo	60	40%
Ni de acuerdo ni desacuerdo	5	3,33 %
En desacuerdo	0	0 %
Totalmente en desacuerdo	0	0 %
Total	150	100 %

La baja en los ingresos, el gran stock de autos en bodega y demás factores como el austerísimo de la población ecuatoriana hace coincidir a los encuestados que las ventas han bajado en estos últimos dos años, con esto está totalmente de acuerdo el 57% de las personas y de acuerdo el 40%, es decir 97% mayoría absoluta.

3 ¿Cuáles son las marcas, que más han bajado el volumen de venta a su criterio?

Realizando la tercera pregunta acerca de las Marcas como ha influenciado el tema de las medidas impuesta por el Gobierno y a continuación detalla lo siguiente:

Tabla 7

Marcas

¿Cuáles son las marcas, que más han bajado el volumen de venta a su criterio?	Cantidad	Porcentaje
Toyota	47	31,33 %
Hyundai	34	22,67 %
Kia	13	8,67 %
Chevrolet	29	19,33 %
Otros	27	18 %
Total	150	100 %

Las marcas influyen mucho a la hora de comprar un vehículo, ya sea por su prestigio, su confiabilidad o sus precios, es decir muchos clientes se deciden o se detienen al momento de comprar un auto al ver la marca, en base a estos podemos decir que dos marcas reconocidas a nivel mundial, pero con precios algo elevados como son la Toyota y Hyundai, son las que más bajaron sus ventas en un 31% y 23% respectivamente.

4 ¿En cuestión de vehículos cuales prefieren los clientes?

En la siguiente pregunta realizada se puede observar que la mayoría de consumidores prefieren consumir lo nacional cabe mencionar que los vehículos son ensamblados en el país, lo cual varias empresas de venta de vehículos han optado por el ensamblar porque es más rentable y menos costo que importar un vehículo.

Tabla 8
Preferencia

En cuestión de vehículos cual prefieren los clientes	Cantidad	Porcentajes
Nacionales	88	58,66 %
Importados	62	41,3 %
Total	150	100 %

En cuestión de preferencias, debido a la menor cantidad de impuestos y el lema de proteger la inversión local, los vehículos nacionales resultan más atractivos económicamente hablando a las personas, es por esto que un 59% de los encuestados afirmo, que la población, está empezando a adquirir vehículos de fabricación nacional.

5 ¿A su criterio cual es la razón por la que se están vendiendo menos vehículos?

En la siguiente tabla se puede observar que la gran mayoría apunta a la crisis mundial, es una de las causas en la disminución de ventas y por consiguiente hay exceso de impuestos y el tema de las salvaguardias.

Tabla 9
Criterio

A su criterio por que se están vendiendo menos vehículos	Cantidad	Porcentaje
Crisis Mundial	75	50%
Exceso de Impuestos	40	27%
Imposición de Salvaguardias	35	23%
Total	150	100%

La razón para la caída en las ventas de vehículos en los últimos años, son diversas, pero podemos considerar a la crisis mundial, que afecta a todo el mundo como la principal con un 50% de elección de los encuestados, ya que está afectado considerablemente la economía de los ecuatorianos y ahí gastos más prioritarios que la compra de un automóvil, el exceso de impuestos a los vehículos que pueden llegar a pagar un 60% de su valor real, es otra de las causas con un 27% , de ahí sigue la imposición de salvaguardias con un 23%.

6 ¿Cree usted que las salvaguardias están afectando la comercialización de vehículos?

Las comercializadoras de vehículos y ensambladores comentan que una de las causas de la disminución en las ventas tiene en su gran parte las salvaguardias y tenemos en la siguiente tabla:

Tabla 10
Influencia de Salvaguardias

¿Cree usted que las salvaguardias están afectando la comercialización de vehículos?	Cantidad	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	28	19%
De acuerdo	50	33%
Ni de acuerdo ni desacuerdo	41	27%
En desacuerdo	20	13%
Totalmente en desacuerdo	11	7%
Total	150	100

Las salvaguardias como sabemos son medidas para proteger la producción nacional, que encarecen ciertos productos o artículos venidos del exterior y debido a que no todas las personas adquieren productos nacionales es donde influencia las salvaguardias a la hora de adquirir un automotor, a esto el 19% se manifestó totalmente de acuerdo y el 34% de acuerdo.

7 ¿A su criterio sigue siendo rentable el negocio de las concesionarias de automotores en el Ecuador?

Aunque hay una crisis mundial y también el tema de las salvaguardias, comentan que es rentable el tema del sector automotriz en el país y se puede visualizar en la siguiente tabla:

Tabla 11

Rentabilidad

A su criterio sigue siendo rentable el negocio

de las concesionarias de automóviles en el Cantidad Porcentaje

Ecuador

Totalmente de acuerdo	20	13%
De acuerdo	46	30%
Ni de acuerdo ni desacuerdo	56	37%
En desacuerdo	23	15%
Totalmente en desacuerdo	5	3%
Total	150	100 %

La rentabilidad de un negocio es importante para seguir invirtiendo en el mismo y mantener la nómina de empleados, mes a mes y dinamizando la economía local, al consultar a las personas si sigue siendo rentable mantener una concesionaria en el Ecuador, las respuestas fueron aun favorables es decir el 43% manifestó que aún son rentables.

8 ¿Cree usted que la imposición de salvaguardias impulsa la venta de vehículos de fabricación nacional?

Realizando la siguiente pregunta en relación con el tema de impulsar la producción nacional que realizó el gobierno; comentan que hay un respuesta favorable porque la mayoría ha optado por ensamblar en el país y tenemos los siguientes resultados:

Tabla 12
Impulso a las Salvaguardias

¿Cree usted que la imposición de salvaguardias impulsa la venta de vehículos de fabricación nacional?	Cantidad	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	38	25%
De acuerdo	57	38%
Ni de acuerdo ni desacuerdo	35	23%
En desacuerdo	18	12%
Totalmente en desacuerdo	2	2%
Total	150	100%

Se consultó también si en la práctica las salvaguardias, están dando impulso a la producción nacional, siendo la respuesta positiva, ya que las personas están prefiriendo comprar vehículos nacionales, debido al menor costo de adquisición, es decir un 38% dijo estar de acuerdo con que las salvaguardias impulsan la producción nacional y el 23% dijo no estar ni de acuerdo ni en desacuerdo.

9 ¿Considera usted que deberían las salvaguardias, permanecer al menos 24 meses más?

Realizando la encuesta a diferentes Gerentes de Empresas comercializadoras de vehículos o ensambles, se obtiene el siguiente resultado:

Tabla 13
Permanencia de las salvaguardias

¿Considera usted que deberían las salvaguardias, permanecer al menos 24 meses más?	Cantidad	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	17	11%
De acuerdo	34	23%
Ni de acuerdo ni desacuerdo	30	20%
En desacuerdo	41	27%
Totalmente en desacuerdo	28	18,%
Total	150	100%

Se consultó si las salvaguardias, deberían permanecer al menos 24 meses más y la respuesta de los encuestados a pesar de los beneficios de esta fue un rotundo no, con un 46% y un 20% de indecisos, ya que si bien es cierto por una parte las salvaguardias protegen la producción nacional, también encarecen, ciertos materiales y equipos necesarios en la fabricación de los automotores.

10 ¿Qué medidas tomaría usted en caso de que las ventas de autos sigan bajando?

En la siguiente pregunta de la encuesta realizada a diferentes empresas comercializadoras y ensambladores de vehículos comentan cual sería la medida óptima para poder controlar el tema de la disminución de ventas y se obtiene lo siguiente:

Tabla 14
Medidas Comerciales para Subir las Ventas

¿Qué medidas tomaría usted en caso de que las ventas de autos sigan bajando?	Cantidad	Porcentaje
Disminución de precios	24	16%
Promociones	39	26%
Recorte de personal	69	46%
Cierre de la concesionaria	18	12%
Total	150	100%

Tomar medidas y correctivos se hace indispensable cuando, el negocio no cumple con las expectativas deseadas, en el caso de las concesionarias la aplicación de ciertos correctivos se hace indispensable y en caso de seguir las ventas a la baja el 46% de los encuestados se inclinó por el recorte de personal, mientras que el 26% se decidió por las promociones para atraer más clientes y solo el 12% dijo que cerraría la concesionaria.

11 ¿La concesionaria que usted dirige planifica cada año las estrategias a seguir con respecto a las salvaguardias a los vehículos camiones?

En vista que tenemos una medida tomada por el Gobierno para impulsar la producción nacional, cada gerente en su empresa realiza la planificación para cada año en función a la salvaguardias.

Tabla 15
Planificación de Estrategias

¿La concesionaria que usted dirige planifica cada año las estrategias a seguir con respecto a las salvaguardias a los vehículos camiones?	Cantidad	Porcentaje
Nunca	0	0
Casi nunca	20	13%
Regularmente	34	23%
Casi siempre	64	43%
Siempre	32	21%
Total	150	100%

La planificación es fundamental a la hora de que un negocio funcione a pesar de que pasen los años y se siga manteniendo rentable, los entrevistados manifestaron en un 21% que siempre planifican sus estrategias y el 43% dijo hacerlo casi siempre, dando a entender que el 64% de los mismos son personas previsoras que saben dirigir los negocios.

12 ¿Existe un personal exclusivo para evaluar los impactos de las salvaguardias a los vehículos camiones?

En la siguiente pregunta se quería saber si hay algún personal especializado en las empresas para analizar el tema de las salvaguardias como va afectando en el sector automotriz y se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 16
Personal Evaluador

¿Existe un personal exclusivo para evaluar los impactos de las salvaguardias a los vehículos camiones?	Cantidad	Porcentaje
Nunca	0	0
Casi nunca	19	13%
Regularmente	75	50%
Casi siempre	26	17%
Siempre	30	20%
Total	150	100%

Se consultó si en las concesionarias existe un personal fijo para evaluar los riesgos de los impactos de las salvaguardias y la respuesta es que solo el 20% de las concesionarias tiene un personal fijo para evaluar este tipo de riesgos, pero el 50% de las mismas si lo tiene regularmente aunque no sea fijo.

13 ¿La concesionaria maneja sistema de control de objetivos y ordenes de trabajo, en base a índices, ratios, tablas de seguimientos, cuadros de mando u otro sistema similar de los impactos operativos, financieros y de ventas de las salvaguardias a los vehículos, camiones?

Con la siguiente pregunta se analiza si las concesionarias y ensambladoras tienen un orden y control en sus trabajos para sobrellevar las medidas optadas por el Gobierno y a continuación se detalla lo siguiente:

Tabla 17
Sistema de Control de Objetivos

¿La concesionaria maneja sistema de control de objetivos y ordenes de trabajo, en base a índices y ventas de las salvaguardias a los vehículos, camiones?	Cantidad	Porcentaje
Nunca	0	0
Casi nunca	20	13%
Regularmente	45	30%
Casi siempre	47	31%
Siempre	38	25%
Total	150	100%

Se consultó también si la empresa maneja un sistema de control de objetivos, que le permita saber si estos se están cumpliendo o no y el 25% de los encuestados manifestó que en su concesionaria esto se da siempre y el 30% dijo hacerlo regularmente y solo el 14% dijo que no se lo aplica casi nunca.

4.4 Resumen Capitulo Cuatro

De acuerdo a las encuestas realizadas a los gerentes de las diferentes compañías podemos indicar que las medidas adoptadas por el gobierno nacional si han afectado en la venta de automotores en el mercado ecuatoriano, prueba de esto es la contracción que se viene dando año a año en las ventas a partir del 2012.

A pesar de los beneficios de las salvaguardias que puedan lograrse en el plano macroeconómico, las personas no quieren que estas permanezcan por mucho tiempo. La reducción de personal es la alternativa que los gerentes consideran más viable en caso de que las ventas continúen a la baja.

Las salvaguardias afectan a la venta de automotores, ya que protegen la producción nacional y hace que las personas se inclinen por los de fabricación nacional sin embargo la producción nacional no es eficiente e inclusive afecta a estos mismos debido a que las piezas y partes también se afectan por estas medidas.

Las marcas como Toyota y Hyundai fueron las más afectadas con la crisis en el sector automotriz. La crisis se inclina como el principal factor que ha influenciado en la baja de la venta de automóviles.

CAPITULO V

6. ANÁLISIS DEL IMPACTO LAS MEDIDAS PROTECCIONISTAS AL MERCADO AUTOMOTRIZ

En el mercado automotriz ecuatoriano, es necesario conocer cuáles son los principales actores del sector para conocer que le depara a lo largo de los años venideros, los problemas, causas, además de las posibles soluciones, deben ser analizados con detenimiento, para determinar la realidad del sector.

Existen tres tipos de actividades que se realizan en el sector automotriz:

- Comercialización
- Manufactura
- Servicios

5.1 Tendencias de Ventas y Crecimiento

En los últimos diez años el sector ecuatoriano atraviesa el peor momento en la venta de los automotores porque en los primeros meses del año 2016 se ha comercializado 24078 automotores importados y de fabricación nacional, con esto se puede observar que hay una 41 % menos que el año 2015. Hay que aclarar que si bien es cierto en el año 2015, las ventas también fueron bajas estas se debieron en gran parte a la disminución en los cupos de importación, en cambio en el presente año se debe a la marcada crisis económica, que vive el país. (Cámara Industria Automotriz Ecuatoriana, 2016)

Cabe mencionar que las ventas se han visto afectadas en la medida que la perspectiva de compra se ve reducida en la clase media a la hora de decidir la compra pues al momento, dada la

devaluación de la moneda de los países vecinos (Colombia y Perú), el mercado nacional percibe un precio más caro por este tipo de bienes.

Los involucrados en el sector automotor apuntan hacia una misma dirección: hay menor oferta y demanda de vehículos. Para el año 2015 hubo una disminución en el PIB (Producto Interno Bruto) y esta caída afectó al sector automotriz y no se logró alcanzar la cifra record en ventas; en el caso de autos livianos que hubo una baja en un 29%, esto representa 57.058 a 40.345 unidades en los últimos períodos. (ACAU, 2016)

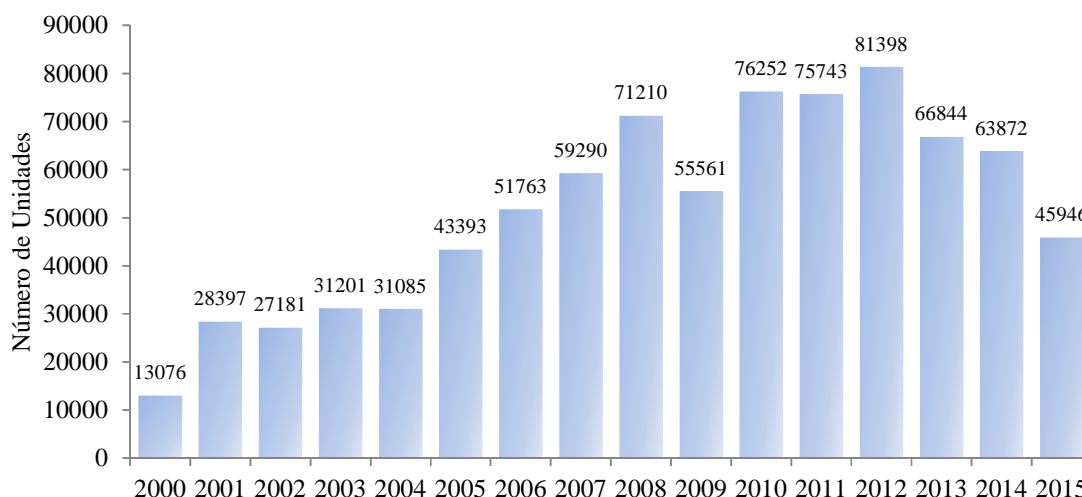


Figura 14: Producción Nacional de Vehículos en Unidades periodo 2000 - 2015
Fuente: Basado en AEDE (Asociación de Vehículos del Ecuador)

Se puede evidenciar un ritmo promedio de unidades vendidas durante todo el año 2014 lo que hace pensar que las ventas aunque estables pero no crecientes que a la larga producen rendimientos marginales decrecientes como lo podemos ver en el primer trimestre del año 2015, esto se debe a la caída del precio de petróleo en mercados internacionales de \$130,00 a \$40,00 producto de ello se recortó el presupuesto general del estado y se vio mermado el consumo en los ecuatorianos.

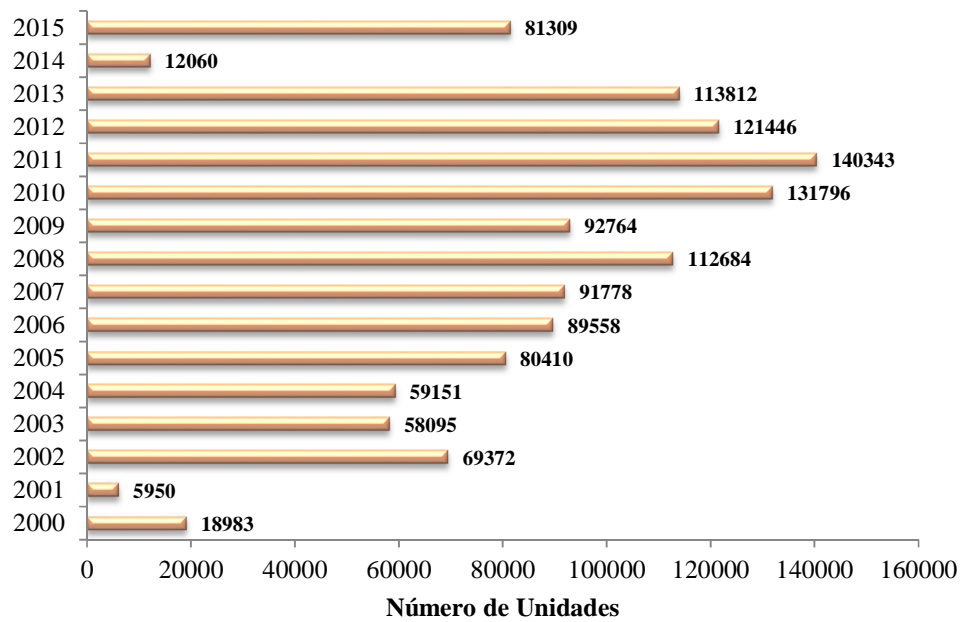


Figura 15: Venta en Unidades de 2000 - 2015
 Fuente: Basado en AEDE (Asociación de Vehículos del Ecuador)

Se evidencia una de las mejores ventas históricas de vehículos en el Ecuador puesto que va de la mano con el mayor precio de petróleo en la economía ecuatoriana a un precio de \$130,00 promedio el barril.

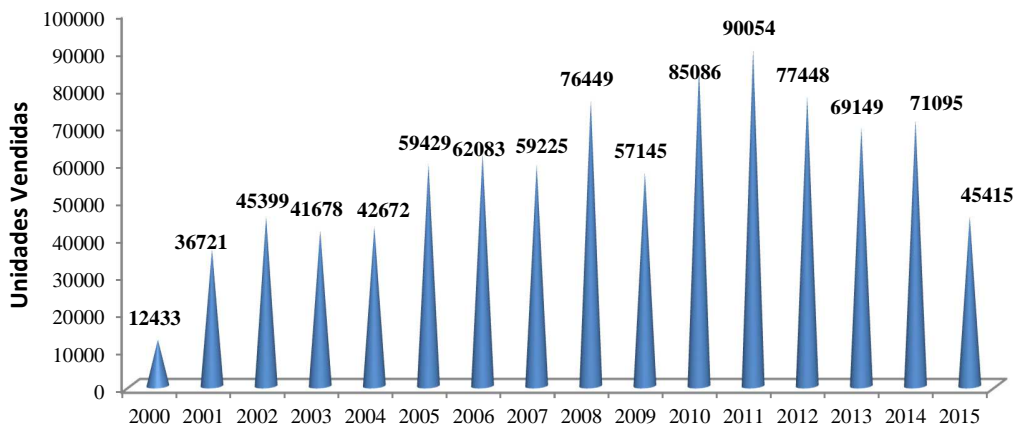


Figura 16: Ventas Vehículos Livianos 2010 - 2015
 Fuente: Adaptado de AEDE (Asociación de Vehículos del Ecuador)

El aumento de impuestos a la importación de vehículos y la apreciación del dólar estadounidense en las economías de Colombia y Perú, hace crecer ligeramente en el país la compra de vehículos de segunda mano y caen las ventas de vehículos nuevos, demostrando que la clase media se ve mermada en su capacidad adquisitiva.

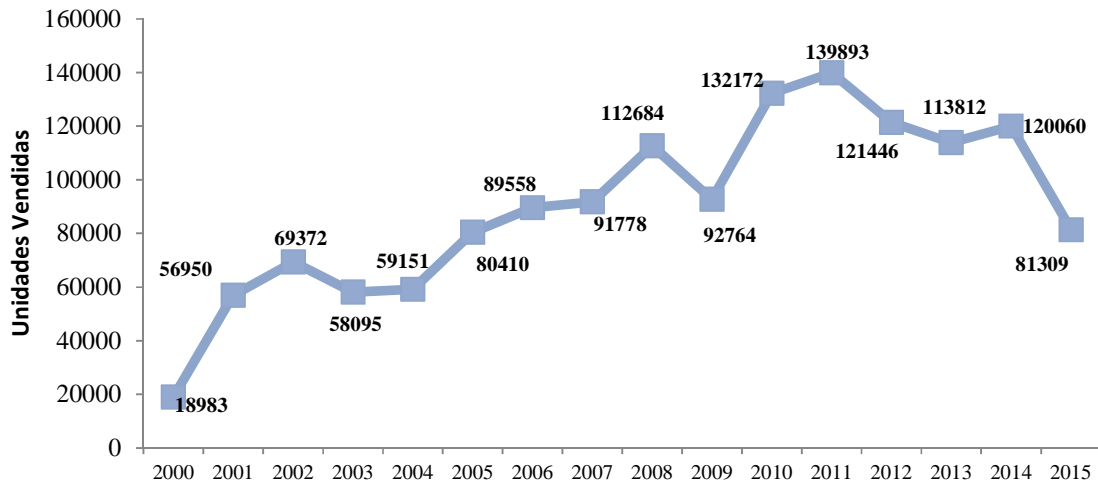


Figura 17: Ventas Anuales de Vehículos 2000 - 2015
Fuente: Adaptada de AEDE (Asociación de Vehículos del Ecuador)

La UE incrementará por su parte sus inversiones y sus exportaciones en los sectores de la maquinaria, el automóvil y las bebidas alcohólicas, productos ahora muy caros en el país andino. El acuerdo es una oportunidad para tratar de abrir el comercio, y más en una economía dolarizada que requiere dólares. Pero va a tener costos internos, porque esta economía tiene muchos rezagos en competitividad y en productividad" (Carrera, 2015)

La firma del acuerdo con la Unión Europea, marcaría según este estudio un antes y un después, en lo que respecta a la comercialización de autos europeos, donde los concesionarios por el hecho de importar repuestos exclusivos o tecnologías que no permiten sustitos, incrementan los precios significativamente altos.

El gobierno apuesta a la importación de vehículos europeos con cero aranceles para mitigar las ventas y favorecer el empleo en el mercado automotriz

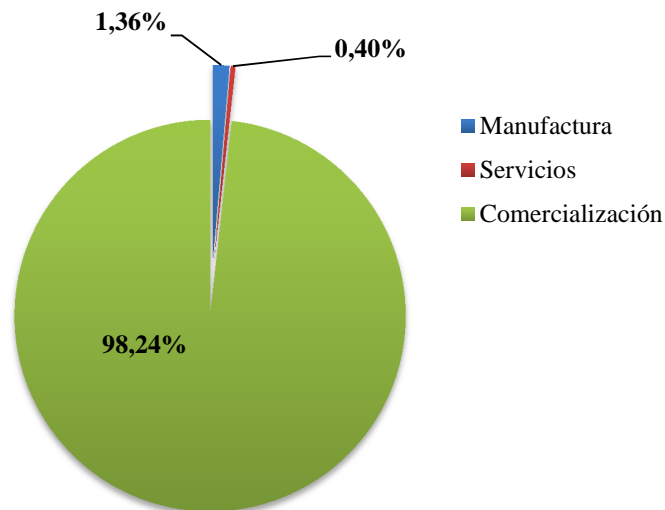


Figura 18: Tipos de Actividades Sector Automotriz
Fuente: Datos obtenidos (INEC, 2010)

La industria automotriz en el Ecuador, inicio sus actividades ensamblando 144 autos en 1973, luego en 1988, la producción se ubicó en doce mil unidades, la misma que se mantuvo constante hasta 1999, año en que estalló la crisis económica en Ecuador y la producción bajo a menos de diez mil autos ensamblados, teniendo de ahí en adelante un alza pronunciada alcanzando su mejor producción con más de ochenta mil unidades en el año 2012.

En Ecuador las principales ensambladoras como son AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB en el año 2013 alcanzaron a cubrir el 49% de la producción interna con 55.099 unidades. En el siguiente periodo 2014, la producción se ubicó en 62.689 unidades y abasteció al 52% (61.855) del consumo local. Según el censo realizado por el INEC para el año 2014 existían 29.068 establecimientos que se dedican a actividades relacionadas con el comercio automotriz, 70 %

dedicados al mantenimiento y reparación de vehículos y el 30% venta de partes, piezas y accesorios de vehículos y venta al por menor de combustibles y vehículos. (Peña & Pinta, 2012)

En lo que se refiere a la comercialización de autos en el país este empezó en el año de 1992 y a partir de la fecha el crecimiento fue sostenido excepto en el año 1999, el crecimiento promedio de exportaciones entre 2000-2012 ha sido de 14%; y el año de mayor número de unidades exportadas fue 2007, así mismo destaca con casi 26.000 el año 2012 donde se consiguió exportar 24.185 vehículos siendo los mercados objetivos el de Colombia con 53% y Venezuela 47%.

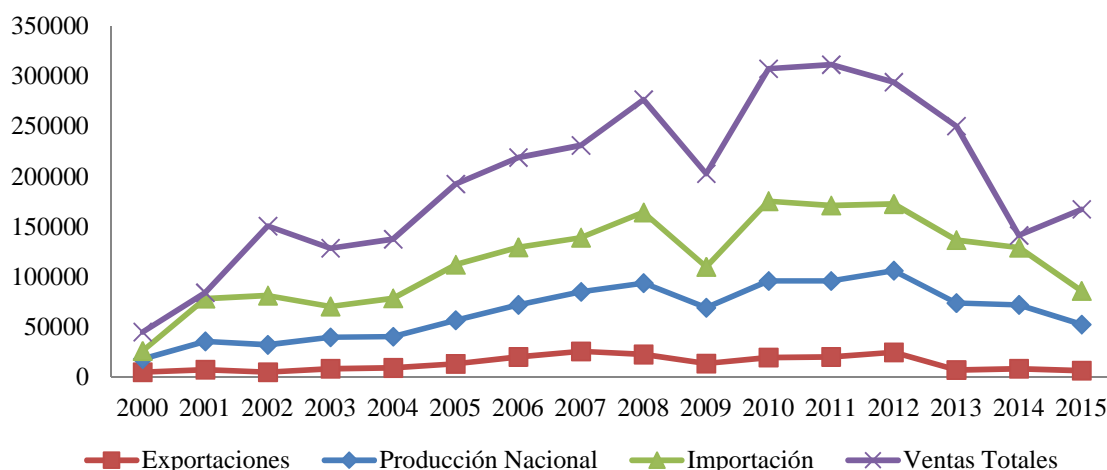


Figura 19: Industria Automotriz en el Ecuador
Fuente: Datos adaptado de (AEDE, 2015)

Hay que tener en cuenta que el mercado de las ventas de vehículos, varía de acuerdo a la economía del país y en el Ecuador, a partir de año 2010 hasta el 2015, la situación para la industria de los automóviles fue complicada, debido al incremento al impuesto por la importación de vehículos, baja en el cupo de importaciones entre otros como el cobro del impuesto verde a pesar de esto el 54% de los automóviles que se vendieron en el país fueron de países como Colombia, México y Corea.

En la siguiente tabla podemos observar desde el año 1992 como ha ido evolucionando el sector automotriz hasta el año 2015; En el año 2010 hasta el 2012 se ha mantenido la producción como las ventas y exportaciones pero desde el año 2013 hay un decrecimiento considerable con una baja del 6% para el año 2015 vemos que la disminución es notoria con un 19 %.

Tabla 18
Número de Vehículos Comercializados en el periodo 1992 - 2015

Industria Automotriz					
Año	Producción Total	Exportaciones	Producción Local	Ventas Producción Nacional	Ventas Totales
1992	25,785	856	24,929	22,825	47,754
1993	27,640	6,245	21,395	24,118	45,513
1994	33,689	7,275	26,594	40,046	66,640
1995	26,210	6,774	19,436	27,246	46,682
1996	18,924	5,079	13,845	12,031	25,876
1997	24,957	7,93	17,027	12,083	26,852
1998	26,641	5,181	21,46	21,593	47,985
1999	9,764	2,792	6,972	6,1520	13,672
2000	13,076	5,012	8,064	8,5420	18,983
2001	28,397	7,493	20,904	36,634	56,950
2002	27,181	5,077	22,104	48,325	69,372
2003	31,201	8,574	22,627	35,327	58,095
2004	31,085	9,308	21,777	36,921	59,151
2005	43,393	13,481	29,912	50,882	80,410
2006	51,763	20,283	31,48	58,062	89,558
2007	59,290	25,916	33,374	59,187	91,778
2008	71,210	22,774	48,436	65,905	112,684
2009	55,561	13,844	41,717	49,687	92,764
2010	76,252	19,736	56,516	76,112	131,796
2011	75,743	20,450	55,293	77,840	140,343
2012	81,398	24,815	56,583	65,051	121,446
2013	66,844	7,211	59,633	55,509	113,812
2014	63,872	8,368	55,504	61,855	120,060
2015	50,732	3,274	47,458	43,962	81,309

Fuente: Adaptado de (AEADE, 2010); (AEADE, 2016)

De los 113.812 vehículos nuevos comercializados en el año 2013, en lo que se refiere a la venta de vehículos en el mercado interno, la provincia donde más autos, se han vendido es en Pichincha con el 40,8%, seguida de Guayas a distancia con el 27%, de ahí en las otras provincias el consumo no llega a los dos dígitos de la comercialización nacional. Con relación a 2012, la participación por provincias fue casi similar.

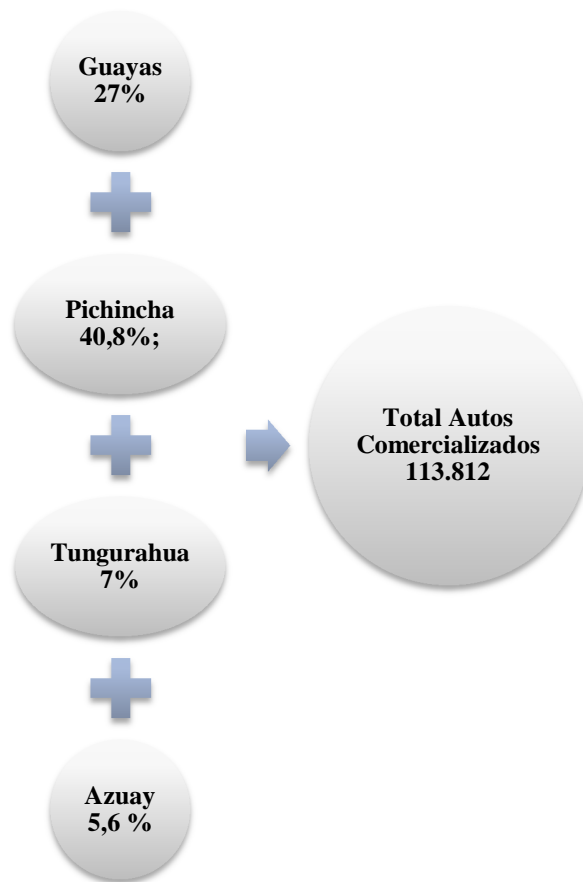


Figura 21: Autos Comercializados 2013
Fuente: Datos adaptados (BCE, 2014)

Cabe recordar que, desde el segundo semestre de 2013 la demanda de autos experimentó una desaceleración que al final de año permitió a las empresas, a pesar del esquema restrictivo, contar con un inventario final que se sumó a la oferta total (cupos) de 2014.

Tanto en 2013 como en 2014 el segmento de vehículos nuevos más demandados por la gente fue el de los automóviles y el todoterreno es el que tiene preferencia en ventas con un 25% de aceptación, los números de comercialización en el 2014 fueron similares a los del año predecesor. Para 2014 subió el número de autos nuevos comercializados a nivel nacional, en total 120.060 y las ventas por provincias también fueron parecidas al año anterior.

5.2 Análisis del Impacto de los Aranceles en los Concesionarios de Vehículos y su Nivel de Ventas

La restricción o limitación en las importaciones de bienes, es una práctica común, que utilizan los países para salvaguardar, la producción nacional, cuando eventos adversos provocan una caída de la economía nacional.

En lo que se refiere al sector automotriz, la producción nacional, se la protege desde el año 2012 por medio de la imposición de aranceles, esta medida afecta tanto a la importación de automóviles desarmados como terminados, que ingresan al país y se tomaron en cuenta en base a las unidades que entraron en el año 2010 al Ecuador.

Hay que tener en cuenta, que el sector automotriz en el Ecuador, genera una serie de ingresos, mediante los recursos que genera el cobro de aranceles a las importaciones automotrices, de donde cabe destacarse que hay más de 29 mil establecimientos dedicadas a la actividad automotriz, siendo aproximadamente 8700 establecimientos los dedicados a la actividad de comercialización.

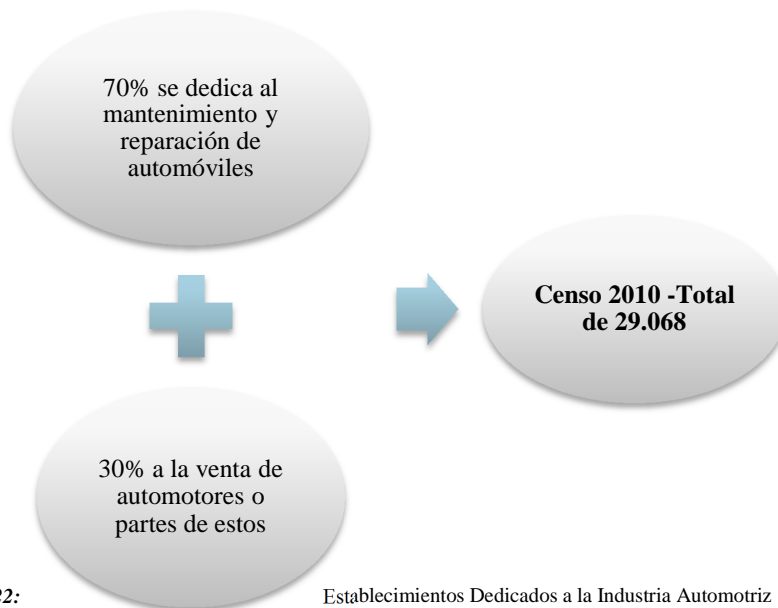


Figura 22:
Fuente:

En el Ecuador el impuesto a los vehículos importados, es uno de los más altos en América Latina, ya que mientras en Perú, Chile y Colombia el impuesto fluctúa entre el 6% y el 35% en el Ecuador llega al 40%.

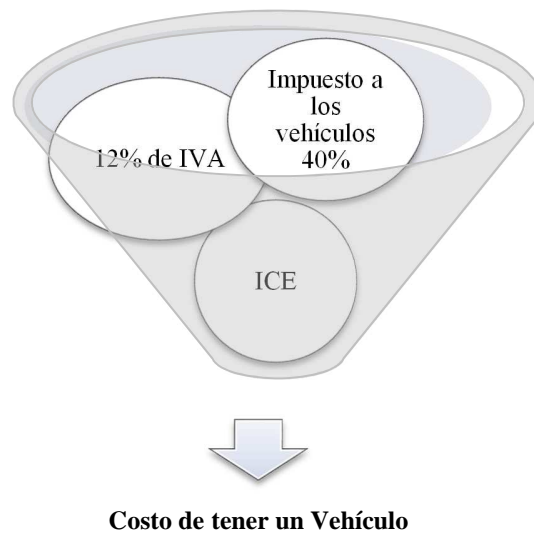


Figura 23: Costos de Adquisición de Vehículo
Fuente: Datos adaptados (SRI, 2015)

Es por esto que desde el segundo semestre de 2013 la demanda de autos experimentó una desaceleración que al final de año permitió a las empresas, a pesar del esquema restrictivo, contar con un inventario final que se sumó a la oferta total (cupos) de 2014.

A la Economía Ecuatoriana afectó de manera significativa la reducción del precio del petróleo a nivel internacional ya que era la fuente de mayor ingreso para el país; por esta razón, El Presidente Rafael Correa debió realizar de manera urgente la restricción en las importaciones de los vehículos así como las partes y piezas de la misma.

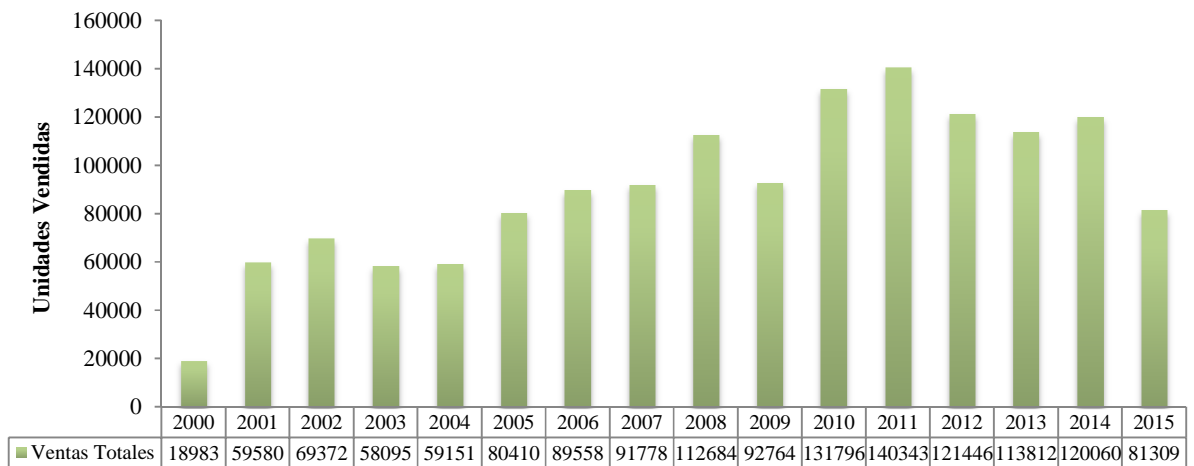


Figura 24: Ventas en la Industria Automotriz periodos 2000 – 2015
Fuente: Datos obtenidos (AEDE, 2015)

En lo que se refiere a venta de automóviles, podemos notar claramente, que este tuvo su mayor apogeo en el año 2011 y a partir de aquel año las ventas han tenido bajas considerables siendo el año más crítico hasta el momento el año 2015, por las diferentes medidas tomadas por el gobierno nacional.

Realizando un análisis se observa que el sector automotriz tiene una participación de gran importancia para la economía de país porque de manera directa e indirecta genera ingresos en las

diferentes ramas productivas como son las industrias: siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática ya que son de gran importancia para la elaboración de vehículos.

Vale reflexionar que, dado los informes, el incremento ha motivado un efecto negativo en el proceder del mercado ecuatoriano, puesto que debido al aumento en el costo de la importación de los vehículos que son puestos en venta en los concesionarios, por lo que se ha incrementado los precios de estas unidades, la demanda se ha reducido y continuará reduciéndose durante el tiempo que el arancel se encuentre vigente.

Una de las razones de que exista crisis en el sector automotriz ecuatoriano, son las limitaciones a los cupos de importación de automóviles, que se vio traducido en una menor cantidad de vehículos ingresados y vendidos en el Ecuador. La eficacia del sector automotriz en el adelanto del país es examinada por su influjo en varios entornos. El sector forma una trascendental contribución a la hacienda del país en aranceles, impuestos y concepción de trabajos.

Con base a que la economía ecuatoriana sufrió una desaceleración profunda con la recuperación y fortalecimiento del dólar, sumado a la caída del precio en el barril de petróleo, el gobierno nacional decidió a partir del 31 de diciembre del 2015, restringir aún más las importaciones de automotores, esta restricción redujo los cupos de importación en un 57%. También se vio afectada las partes y piezas de vehículos con una reducción del 22 %; según la Resolución del Comex conceden un cupo para poder importar vehículos híbridos o eléctricos de hasta 1.000 unidades o su equivalente a \$ 25 millones.

Tabla 19
Empresas, Cupos y Cantidad de Vehículos

Empresas	Cupos	# de Vehículos
Automotores y Anexos	\$ 50,60	4776
Negocios automotrices	\$ 46,80	5014
General Motors	\$ 27,60	2875
Toyota	\$ 26,70	1845
Quito Motors	\$ 25	1361
Aekin	\$ 16,90	1748

Fuente: Dato recuperado (Comex, 2015)

En lo que se refiere a los cupos y restricciones de vehículos la empresa Negocios Automotrices es la que mayor cantidad de vehículos puede importar con un total de 5014 unidades y en lo que se refiere a cupos la delantera la lleva Automotores y Anexos con cincuenta millones seiscientos mil.

Cabe mencionar que el aumento ha producido un efecto nocivo en el proceder del mercado ecuatoriano, puesto que, debido al acrecentamiento en el costo de la importación de los vehículos, se han aumentado los valores de estas unidades, la demanda se ha minimizado y continuará bajando durante el lapso que el arancel se encuentre vigente. Básicamente el incremento de este arancel es resultado de la necesidad del Gobierno Ecuatoriano de reducir las importaciones de productos extranjeros e incrementar la producción nacional, a pesar del efecto que este ha causado. Todas estas medidas han traído diferentes consecuencias entre ellas el aumento en el precio de los camiones y por lo tanto una baja en las ventas, ocasionando una reducción en la producción, contrayendo de esta manera el mercado.

Tabla 20
Ventas Anuales por Tipo de Vehículo

Año	Automóviles	Camionetas	SUV'S	VAN'S	Camiones	Buses	Total
2000	7845	4588	4514	477	1527	232	18983
2001	22936	13785	13541	1431	4580	697	56950
2002	29296	16103	12910	2664	7290	1109	69372
2003	27565	14113	9050	2947	3873	583	58095
2004	28474	14198	10009	2372	3557	541	59151
2005	41695	17734	12647	2054	5264	1016	80410
2006	42932	19151	15986	1563	8669	1176	89558
2007	38565	20660	19769	1917	9570	1297	91778
2008	48486	27963	22710	2207	11521	1437	112684
2009	35809	21336	24727	1895	7918	1018	92764
2010	57278	27808	32972	3702	9180	1232	132172
2011	62585	27469	31712	5678	10788	1661	139893
2012	53526	23922	27118	4463	10954	1463	121446
2013	47102	22047	27067	5159	11085	1352	113812
2014	47851	23244	30634	5355	11673	1303	120060
2015	30344	15071	21664	4404	8263	1563	81309

Fuente: Datos obtenidos (AEDE, 2015)

El sector automotriz ecuatoriano se había caracterizado hace algunos años por un crecimiento en ventas y unidades constantes cada año. Sin embargo, las nuevas leyes y medidas restrictivas han favorecido a un nuevo escenario donde no es posible seguir creciendo dadas las limitaciones del sector. (BCM DEL ECUADOR, 2016)

Las marcas asiáticas se están imponiendo en el país, tanto así que el 40% de las ventas de automóviles en el Ecuador son de este tipo y en lo que se refiere a repuesto los de marca china son los que se van abriendo espacio; Las ensambladoras nacionales OMNIBUS BB, AYMESA Y MARESA enviaron un total de 7.213 vehículos en 2013, lo que significó una disminución del 71% en comparación con las 24.815 unidades exportadas en 2012.

El panorama del sector automotor se torna complicado en el inicio del 2016. Las ventas de vehículos importados han disminuido a la mitad. Para los actores de sector, el principal factor es una contorsión significativa de la demanda, más allá de los cupos de importación. Según datos publicados por AEDE los dos primeros meses del año 2016 ha vendido 7.913 unidades con relación al año 2015 que fue de 15.840 unidades. El de mayor impacto es a los camiones porque pagan un 45 % en salvaguardia y con esto conlleva a una reducción en ventas de un 70% y por consiguiente las furgonetas y camionetas. (Araujo, 2016)

La contracción económica que vive el país es la principal causa de la reducción de las ventas, por lo que proyecta una baja en las ventas de entre el 60 y el 65% para este año. En contexto En el 2015 se vendieron 81 143 vehículos a escala nacional, esto es, 38 917 autos menos respecto al año previo, según la AEDE. Para este año, la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana calcula que las ventas bordearán las 50 000 unidades.

Tendencias de la Producción y Comercialización Automotriz en el Ecuador

En mayo 2016 se vendieron 6.073 coches nuevos, un acrecentamiento del 25% frente al mes anterior. El segmento de automóviles livianos ha bajado un 39% vs. Mayo 2015. VAN's y camionetas son los subsegmentos que más caída presentan (-63% y -43% respectivamente). El fragmento de pesados (buses y camiones) tiene una caída de 61% en correlación a abril del año 2015, podemos nuevamente comentar que en camiones muestran la caída más contundente de todo el sector -68%.

En la siguiente tabla se puede observar desde el año 2010 hasta el 2015 como ha ido variando las ventas en los diferentes tipos de vehículos que comercializan en el sector ecuatoriano y en el último año de análisis ha bajado de manera significativa por el tema de las salvaguardias.

Tabla 21
Variación de Ventas por Tipo de Vehículos

Año	Automóviles	Camionetas	SUV'S	VAN'S	Camiones	Buses
2010	59,95%	30,33%	33,34%	95,36%	15,94%	21,02%
2011	9,27%	-1,22%	-3,82%	53,38%	17,52%	34,82%
2012	-14,47%	-12,91%	-14,49%	-21,40%	1,54%	-11,92%
2013	-12,00%	-7,84%	-0,19%	15,59%	1,20%	-7,59%
2014	1,59%	5,43%	13,18%	3,80%	5,30%	-3,62%
2015	-36,59%	-35,16%	-29,28%	-17,76%	-29,21%	19,95%

Fuente: Datos adaptados de (AEDE, 2015)

Entre abril del 2015 y abril del 2016 comparativamente, se puede observar que AYMESA, OMNIBUS BB y MARESA muestra una disminución en la cantidad de unidades producidas en el orden de 35%, 53% y el 100% proporcionalmente, este último por cierre temporal de sus operaciones. Ómnibus BB mantiene el liderazgo con el 81% de participación, le sigue AYMESA con el 19%.

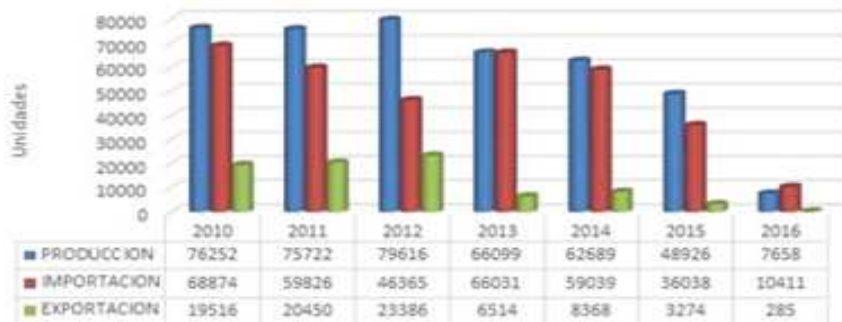


Figura 25: Producción, Exportación e Importación de Vehículos en Unidades 2010 - 2016
Fuente: Datos obtenidos (AEDE, 2015)

En la figura 25 se observa la afectación que tiene el sector automotriz por el tema de las salvaguardias y aranceles que el gobierno dispuso para proteger la producción nacional.

Es ante esto que las compañías concesionarias deberán de desempeñar su posicionamiento de mercado y su nivel de intervención. Para este proceso será necesario que desarrollen y mantengan estrategias con base a sus metas y capacidades considerando un mercado con oportunidades cambiantes



Figura 26: Mejoramiento de la Cadena Productiva del Negocio

Vale indicar que concluyentemente las medidas de protección arancelarias han generado perplejidad en el sector automotriz, más aún en los fragmentos de camiones, reduciendo el número de unidades para la importación de vehículos como para las partes o CKD para su ensamblaje, así como la apremiante reducción de personal de las empresas ensambladoras debido a que se verá afectada su producción.

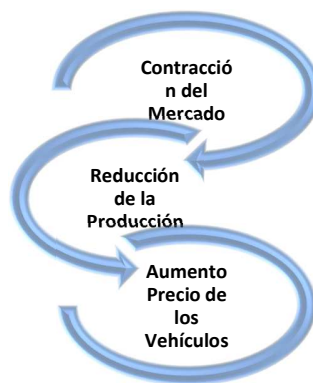


Figura 27: Efecto de las Medidas

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de culminar con el desarrollo de los Capítulos propuestos para el cumplimiento de los objetivos, se presenta a continuación las Conclusiones y Recomendaciones.

Conclusiones

Según la clasificación CIIU, la industria que se dedica a la elaboración de transporte pertenece a la manufactura, cuyo aporte en el PIB es relativamente bajo, lo cual, guarda relación con la comercialización interna de vehículos. Cabe señalar que el aporte del sector automotriz a la economía nacional involucra a otras actividades económicas, como: distribución y comercialización de vehículos y autopartes, mecánica y talleres de autoservicio, producción y comercialización de combustibles y lubricantes y servicios financieros y seguros ofrecidos por el sistema financiero nacional.

Con base a las estadísticas especializadas en vehículos, el parque automotor del Ecuador en el 2002 ascendió a 883.660 vehículos, en 2010 alcanzó 1'690.088 vehículos, y en 2012 sumó 1'952.163 esto significó un crecimiento de 15.5% con relación al 2010 y de 120.9% frente al 2002. El aumento del parque automotor ecuatoriano en el período 2002 -2010 se atribuye principalmente a la estabilidad económica del país con la adopción del esquema monetario de dolarización, crecimiento de la actividad económica, confianza en el sector financiero y el aumento de las remesas de emigrantes. Igualmente, durante los años 2010 – 2012.

Durante el período en análisis y en especial en los últimos dos años del análisis, el Gobierno Nacional impuso a las importaciones una variedad de reglamentaciones técnicas y administrativas, con el propósito de restringir el comercio internacional. Las medidas de

comercialización se encaminaron a limitar las importaciones. Igualmente, las normas sanitarias y de seguridad modificaron los patrones de comercio. Las restricciones por cupos a las importaciones y la Ley de Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos o Ley Hipotecaria impactaron en el sector, según el balance de ventas de unidades de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) determinó una reducción de 16%. El Gobierno colocó en debate la Ley de Regulación de Créditos para Viviendas y Vehículos, que mediante, Resolución 66, determinó una restricción cuantitativa anual de importación de estos bienes. La caída en las ventas de unidades se debe a las restricciones cuantitativas anuales en las importaciones, primero fueron aquellas relacionadas al 30% con el promedio comercializado en 2014; y luego del 20% con las de 2015.

Por su parte las entidades financieras con aplicación a dicha Ley debieron asegurar los créditos para compra de vehículos, debido a que la norma plantea que si una persona no puede pagar un préstamo por la compra de su primera vivienda o vehículo, estos bienes serán la única garantía de pago y que la deuda queda extinguida con su respectiva devolución del bien, situación que obligó al sistema financiero a aumentar los montos de entrada para la adquisición de estos bienes y se redujeran los plazos, en razón las entidades no iban a asumir la depreciación de un vehículo, que al salir del almacén debe pagar por IVA el 12% (actual 14%), además del 10% por cada año de rodaje. Sin embargo y frente al stock de vehículos importados y ensamblados localmente, en 2012 como fines de marketing varias empresas distribuidoras de vehículos iniciaron un proceso de entrega de bonos (descuentos), sin entrada, oferta de kilómetros de rodaje de gracia y servicios adicionales al momento de la compra de vehículos y en ciertos casos se amplió a 72 meses el plazo del pago de la unidad.

Las medidas adoptadas durante 2011 y 2012 por el Gobierno, afectaron las ventas de las marcas Chevrolet, Hyundai, Kia, Nissan y Renault, las que representan alrededor del 75% del mercado ecuatoriano. Eso, pese a que muchas casas comercializadoras, creó como se mencionó en el párrafo precedente estrategias de negociación para motivar las ventas de autos.

El sector automotriz del Ecuador está concentrado principalmente en la sierra centro norte del país, y está conformado por tres ensambladoras (AYMESA, OMNIBUS BB, MARESA); las cuales producen automóviles, camionetas y todo terreno, clasificados como vehículos destinados al transporte de personas y mercancías. La matriz de las estas empresas ensambladoras se sitúan en la Ciudad de Quito. Igualmente, estas empresas ensamblan vehículos de marcas como: Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación dichas ensambladoras, exportan sus vehículos principalmente a Colombia y Venezuela, y en menor proporción a países como: Perú, Centro América y el Caribe. Estas empresas ensambladoras y productoras de autopartes han conseguido un gran reconocimiento por la calidad de sus productos; tienen calificación con normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, también aplican otras normas como la ISO 14000 sobre medio ambiente y la 18000 sobre ergonomía, entre otras.

Así mismo, las empresas que se dedican al subsector de autopartes, se localizan en la Provincia de Pichincha. El establecimiento estratégico de las empresas autopartistas y de las ensambladoras se debe fundamentalmente a la reducción en los costos de logística. Hay que resaltar que hay una parte reducida de proveedores autopartistas que se encuentran en la provincia de Tungurahua, debido a la mano de obra y costos bajos que registra esta provincia. Con respecto a la distribución por provincia, el mayor número de empresas especializadas en la

comercialización de automóviles ensamblados como importados en el mercado local, están ubicados en Guayas (27%), seguida de Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%), que en conjunto concentran el 64.1% del total de autos que se negocian en el Ecuador. Igualmente, la importancia estratégica del sector automotor en la economía y su dinámica de crecimiento en los últimos años identifica ciertas características de gasto de las unidades económicas y sus variables de desarrollo. Es importante destacar que, las actividades que tienen que ver con el sector automotriz crean un importante número de plazas de trabajo en el mercado local. En el Censo Económico de 2010 se tienen alrededor de 90.012 personas ocupadas, de las cuales el 83% son hombres y el 17% mujeres. Con respecto a los establecimientos de Comercio se encuentran ocupadas 84.155 personas, en Manufactura 5.194 y en Servicios 663.

El aumento del número de vehículos en circulación, genera externalidades negativas, para lo cual, ciertos municipios el Gobierno Nacional e instituciones ecologistas, han buscado limitar en parte la contaminación a través del establecimiento de controles de emisión de gases e implementación de impuesto a la contaminación que debe ser pagado en forma anual por los propietarios de los vehículos, independiente de la validez que tenga la matrícula del vehículo. Además, el erradicar la polución, es una tarea que la sociedad que debe elegir (trade off) entre beneficios y costos, a fin de decidir el nivel de contaminación y en forma progresiva tenderlos a su disminución, y de esta manera prevenir la inoculación ambiental, congestión vehicular, deterioro acelerado de la capa asfáltica, ruido excesivo, que podrían derivar en el aumento de enfermedades respiratorias, especialmente de aquellos autos que superan los veinte años de vida útil.

Recomendaciones

Se recomienda a las empresas concesionarias para que puedan optimizar sus procesos de venta y mejorar en referencia a sus debilidades y corregir los desajustes correspondientes a las ventas por medio de ampliación de la línea de productos, así como mejoras en la calidad y variedad de servicio al cliente para optimizar el funcionamiento productivo de las mismas.

Las empresas concesionarias deben de considerar que las estrategias de mejoramiento comercial se basan en 5 ejes de trabajo, para consolidar su estabilidad como compañía, tomando en cuenta la capacitación, la reingeniería financiera, el desarrollo del talento humano, la optimización en los aspectos estratégicos y el apoyo al área comercial, esto con el apoyo de los principales directivos, gerente y mandos medios de las empresas, así como el involucramiento comprometido de los trabajadores.

Las concesionarias deberán mejorar sus estrategias de enfoque y funcionamiento en sus agencias de comercio, así como potenciar sus equipos comerciales, dando apoyo en el uso y cumplimiento de herramientas publicitarias, informáticas y de gestión de mercado

El estado deberá de revisar sus tasas de impuestos con referencia a este sector, ya que debido a su uso de mano de obra y sectores relacionados, la disminución de las ventas está afectando a la economía nacional, las ventas de las compañías e inclusive las utilidades de las empresas, lo cual afecta al empleo en este sector y su desarrollo en el mediano y largo plazo.

La política comercial impuesta en el país especialmente en el período 2012 - 2015, limita la entrada de vehículos extranjeros que compiten con los ensamblados localmente, gravándolos con

aranceles cada vez más significativos y volviéndolos más costosos, impidiendo que vehículos de mayor cilindraje y calidad circulen en el país, en este sentido, sería recomendable reducir las tasas arancelarias a los importados, a fin de aumentar la competencia interna, situación que forzaría a las ensambladoras locales a mejorar los modelos a ensamblar (cadenas de producción del componente nacional) para estar a tono con los importados, cuyo balance permitirá a la sociedad ecuatoriana contar con mayores grados de libertad de elegir un producto final con calidad, sin importar su origen.

Realizar un análisis beneficio - costo en términos de bienestar social, ya que los aranceles impuestos a los vehículos importados y cuotas de importación (barreras arancelarias), traen como consecuencia una limitación a la oferta de vehículos importados, situación que es aprovechada por los ensamblados en el país que incrementan sus precios, debido a la presión que ejerce la demanda interna, a pesar que éstos (CKD) cuentan con ciertos subsidios al presentar tasas arancelarias más reducidas al de los importados, dando como resultado un deterioro del bienestar social nacional.

El Gobierno Nacional como política de crecimiento económico protege a sus industrias, sería recomendable que el sector automotor ecuatoriano goce de ciertas exenciones arancelarias, a fin de estimular la industrialización por sustitución de importaciones, sin embargo, esta política podría determinarse en un horizonte de planeación temporal (diez años), en el cual, la industria nacional sea capaz de auto sostenerse, ser eficiente y llamativa para los consumidores del mercado local e internacional, ya que en ciertos casos, a pretexto de esta política proteccionista, se eterniza las industrias nacientes y limitan a la sociedad de contar con mejores productos de calidad y precios.

Igualmente, se recomienda no limitar el ingreso de vehículos importados para impedir el incremento de precios de los vehículos ensamblados en el país, y sobre todo se deberían limitar los márgenes de ganancia por la comercialización y distribución de vehículos importados y ensamblados, situación que beneficiaría a la sociedad en general que se traduciría en una mejora del parque automotor ecuatoriano al contar con vehículos de mejor calidad y cilindraje a menores precios, similares a los existentes en ciertos países de la región.

Por su parte, se recomienda disminuir la carga impositiva que compone el precio final de un automotor, en razón, que en la actualidad, en el precio de un vehículo un agente doméstico cancela alrededor del 57% y 67% por concepto de impuestos, situación que limita al consumidor final mejorar la calidad de su automotor; en este sentido se ha constatado en la investigación que los precios de los vehículos de mayor circulación oscilan entre USD 15.000 y USD 25.000, esta medida podría generar aspectos contrarios a los objetivos de política fiscal adoptados por el Estado ecuatoriano, no obstante, debe quedar claro, que los extremos, podrían ser sumamente peligrosos ya que se estaría afectando la calidad del parque automotor y de cierta parte de la sociedad ecuatoriana.

Con el propósito de actualizar el parque automotor, es imperativo limitar el número de años de vida útil de los vehículos que en ningún caso podrían superar los veinte años, que conllevaría que estas unidades mayores a dicha edad, deben transformarse en chatarra, lo cual, derivará en mejorar el medio ambiente, al eliminar en parte la polución y contaminación ambiental y la consecuente disminución de consumo de combustible, debido a que estos vehículos registran mayores niveles de consumo por sus sistemas de combustión antiguos, esta sería otra forma de

generar ahorro por subsidios a los combustibles. En este contexto, y en el plazo de cinco años, se recomienda que el Estado implemente una política de eliminación gradual de subsidios a los combustibles para vehículos de servicio público, tendiente a ajustar el precio real del combustible y eliminación de subsidios que el Estado debe destinar anualmente en alrededor de USD 4.000 millones.

Finalmente, y con el propósito de desarrollar la industria autopartista es recomendable, continuar incorporando en los CKDs componentes locales, que en términos aproximados oscilan entre el 14% y 17% esperando que en los próximos años este se ubique en alrededor del 20%, con el objetivo de aprovechar las capacidades productivas dentro de la cadena de valor, situación que mejoraría los niveles de empleo directo de este sector, ya que en 2012, este sector generó aproximadamente 22.000 puestos de trabajo directos según el informe de la AEADE, en lo que respecta a la fabricación de autopartes, ensamblaje y en el ámbito de comercio a través de distribuidoras y comercializadoras de vehículos importados.

REFERENCIAS

Pro Ecuador. (4 de Marzo de 2013). Obtenido de

<http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>

Significados. (2013). Obtenido de <https://www.significados.com/libre-comercio/>

Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo. (5 de enero de 2015). *Diario "El Universo"*.

Pwc ideas. (julio de 2015). Obtenido de <http://www.pwc.ec/assets/pdf/publicaciones/pwc-ideas-8ta.pdf>

Dirección General de relaciones economicas internacionales. (Mayo de 2016). Obtenido de <https://www.direcon.gob.cl/omc/>

Dirección General de Relaciones Economicas Internacionales. (Mayo de 2016). Obtenido de <https://www.direcon.gob.cl/omc/>

ACAU. (2016).

http://www.acau.com.uy/index.php?option=com_content&view=article&id=1367:reino-unido-quiere-asegurar-libre-comercio-para-automoviles. MONTEVIDEO: PRENSA DIGITAL.

AEDE. (2015). *El Sector Automotriz Ecuatoriano*. Guayaquil: PCR.

Alvarado, F. (2011). *La aplicación de salvaguardias a importaciones provenientes de Colombia y sus efectos en el comercio bilateral periodo 2008-2010*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Económicas.

ANDES. (2015). *Nuevos aranceles para productos importados permitirán proteger la dolarización en Ecuador, afirma Correa*. QUITO: Agencia Publica de Noticias del Ecuador y Sudamerica.

- AQUIÑO MALAVE, S. J., & HUAYAMAVE ASTUDILLO, M. M. (2015). *Análisis del mercado automotriz e incidencia de las decisiones gubernamentales en las ventas de la marca Peugeot en la ciudad de Guayaquil*. Guayaquil: Universidad Politécnica Salesiana del Ecuador, Carrera Administración de Empresas.
- Araujo, A. (30 de marzo de 2016). El 2016 empezó con una caída del 50% en la venta de autos. *Diario "El Comercio"*.
- Asamblea Nacional . (2014). *LEY ORGANICA DE REGIMEN TRIBUTARIO INTERNO, LORTI*. Quito: Registro Oficial Suplemento 463 .
- Asamblea Nacional. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)*. Quito : Registro Oficial suplemento # 351.
- Asamblea Nacional. (2012). *Ley de Fomento Industrial, Codificación*. Quito: Registro Oficial 269.
- Bajo, O. (1991). *Teoría de la Economía Internacional*. Barcelona: Antoni Bosch.
- BCM DEL ECUADOR. (5 de enero de 2016). *Evolucion del sector automotriz ecuatoriano 2011 - 2015*. Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015>
- Camara Industria Automotriz Ecuatoriana. (2016). *CIAE*. Obtenido de <http://cee.org.ec/2016/04/14/camara-de-la-industria-automotriz-ecuatoriana/>
- Cámara Industria Automotriz Ecuatoriana. (2016). *CIAE*. Obtenido de <http://cee.org.ec/2016/04/14/camara-de-la-industria-automotriz-ecuatoriana/>
- Carrera, J. (2015). *Salvaguardias*. Quito: Observatorio de Política Fiscal.
- Carrillo, J. J. (2014). *Restricciones a las importaciones de Vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e IECE a las importaciones, periodo 2010 - 2012*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Económicas.

Diario EL UNIVERSO. (23 de 10 de 2016). El sector automotor no alcanza las ventas récord de hace cinco años.

Diario, E. U. (23 de 10 de 2016). El sector automotor no alcanza las ventas récord de hace cinco años.

Ecuador Inmediato. (12 de 01 de 2016). PRESIDENTE CORREA ADVIERTE SOBRE MENOS CIRCULANTE EN ECUADOR DEBIDO A CAÍDA DE PRECIO DE PETRÓLEO. *PRESIDENTE CORREA ADVIERTE SOBRE MENOS CIRCULANTE EN ECUADOR DEBIDO A CAÍDA DE PRECIO DE PETRÓLEO*, págs. 1-2.

Ecuador, P. (2013). *Análisis del sector automotriz*. Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

El Comercio. (12 de 01 de 2013). El sector automotor tendrá un año de difícil pronóstico. *Sección Negocios*.

EL COMERCIO. (6 de FEBRERO de 2015). NEGOCIOS. *El Comex incrementó el cupo para importar vehículos*, págs. 1-5.

El sector automotriz ecuatoriano es fundamental en la economía ecuatoriana, y. q. (2014). *ECUADOR: SECTOR AUTOMOTRIZ*. Quito: PCR.

El Telegrafo. (09 de Noviembre de 2014). Balanza comercial de Ecuador tuvo un superávit de \$ 502,3 millones hasta septiembre. *El telegrafo - Economía*.

EL UNIVERSO. (05 de enero de 2015). Ecuador restringirá en el 2015 la importación de vehículos por la baja del petróleo. *EL UNIVERSO*.

ELUNIVERSO. (09 de nov. de 2016). Ecuador y la Unión Europea ganan con acuerdo, afirma Juan Carlos Casinelli. *Economía*, pág. 1.

GBS. (11 de 12 de 2016). *El entorno y su impacto en los negocios: El caso ecuatoriano*.

Obtenido de <http://gbs.com.ec/index.php/11-noticias/25-lorem-ipsum>

Hurtado, F., & Rivadeneira, J. (2014). *Global bussines solutions*. Obtenido de

<http://gbs.com.ec/index.php/11-noticias/25-lorem-ipsum>

INEC. (2010). *Censo Población y Vivienda 2010*. Quito: INEC.

Infoeconomía. (2010). *Análisis Sectorial*. Quito: Inec.

Infoeconomía. (2012). *Guayas y Pichincha lideran el mercado automotriz en el Ecuador*.

QUITO: Digital.

Meléndez, Á. (2014). AUTOS: dos años y medio de restricción. *Gestión*, 19-27.

Morocho, C. H. (2009). *Impacto de las reformas arancelarias en las importaciones de los*

insumos y materia prima en el primer semestre del 2009. Cuenca: Universidad Católica

de Cuenca, Unidad Académica de Economía, Finanzas y Mercadotecnia, Facultad de

Economía.

Nacional, A. (2011). *Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado*.

Quito: Registro Oficial N° 583.

Organización Mundial de Comercio. (2012). *Principios del Tema de Comercio*. EE.UU.

OROZCO, M., & ENRÍQUEZ, C. (8 de 12 de 2016). Las ventas del sector automotor, estancadas

. *Diario El Comercio*.

Paul Krugman. (2006). *Economía Internacional / Teoría y Política*. Madrid: Pearson Education.

Peña, A., & Pinta, F. (1 de noviembre de 2012). *infoeconomía*. Obtenido de

<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>

Pontificia Universidad Católica del Ecuador. (2015). *La restricción a la importación de vehículos*

como medida de política comercial. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

PRO Ecuador, (. d. (2013). *Análisis del Sector Automotriz*. Guayaquil: PRO Ecuador (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones).

Regional, L. C. (2015). *Un analisis de la integración regional entre Argentina y Brasil*.

BUENOS AIRES: DIGITAL.

Silec, S. I. (2006). *Ley de Fomento Industrial, Codificación*. Registro Oficial 269.

SRI. (Agosto de 2010). Obtenido de www.sri.gob.ec

SRI. (Agosto de 2010). Obtenido de Normativa Tributaria:

<http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases->

[legales?p_auth=k351F8U9&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INS
TANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=col
umn-1&p_p_col_count=1&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN](http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases-legales?p_auth=k351F8U9&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INS_TANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN)

SRI. (Noviembre de 2011). Recuperado el Diciembre de 2016, de

<http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases->

[legales?p_auth=k351F8U9&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INS
TANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=col
umn-1&p_p_col_count=1&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN](http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases-legales?p_auth=k351F8U9&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INS_TANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN)

SRI. (2014). Recuperado el Diciembre de 2016, de [www.sri.gob.ec/Normativa Tributaria](http://www.sri.gob.ec/NormativaTributaria)

SRI. (02 de JUNIO de 2015). *SRI*. Obtenido de SRI: <http://www.sri.gob.ec/web/guest/vehiculos1>

TELÉGRAFO, E. (23 de 05 de 2012). Ecuador tiene la primera ensambladora de motos.

TELEGRAFO, E. (2017). *SRI recaudó en cinco años USD 36 mil millones en impuestos*.

QUITO: EL TELEGRAFO.

APENDICES

Apéndice A: Cuestionario a las Empresas Automotriz

1 ¿Cómo considera el flujo de ventas en el sector automotriz en los últimos 2 años?

Excelente

Muy bueno

Bueno

Regular

Malo

2¿Cree usted que las ventas han bajado en los últimos años?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Ni de acuerdo ni en desacuerdo

En desacuerdo

Totalmente en desacuerdo

3 ¿Cuáles son las marcas, que más han bajado el volumen de venta a su criterio?

Toyota

Hyundai

Kia

Chevrolet

Otros

4 ¿En cuestión de vehículos cuales prefieren los clientes?

Nacionales

Importados

5 ¿A su criterio cual es la razón por la que se están vendiendo menos vehículos?

Crisis mundial

Exceso de impuestos

Imposición de salvaguardias

6 ¿Cree usted que las salvaguardias, están afectando la comercialización de vehículos?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Ni de acuerdo ni en desacuerdo

En desacuerdo

Totalmente en desacuerdo

7 ¿A su criterio sigue siendo rentable el negocio de las concesionarias de automotores en el Ecuador?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Ni de acuerdo ni en desacuerdo

En desacuerdo

Totalmente en desacuerdo

8 ¿cree usted que la imposición de salvaguardias impulsa la venta de vehículos de fabricación nacional?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Ni de acuerdo ni en desacuerdo

En desacuerdo

Totalmente en desacuerdo

9 ¿considera usted que deberían las salvaguardias, permanecer al menos 24 meses más?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Ni de acuerdo ni en desacuerdo

En desacuerdo

Totalmente en desacuerdo

10 ¿Qué medidas tomaría usted en caso de que las ventas de autos sigan bajando?

Disminución de los precios

Promociones

Recorte de personal

Cierre de la concesionaria

11 ¿La concesionaria que usted dirige planifica cada año las estrategias a seguir con respecto a las salvaguardias a los vehículos camiones?

Nunca

Casi nunca

Regularmente

Casi siempre

Siempre

12 ¿Existe un personal exclusivo para evaluar los impactos de las salvaguardias a los vehículos camiones?

Nunca

Casi nunca

Regularmente

Casi siempre

Siempre

13 ¿La concesionaria maneja sistema de control de objetivos y ordenes de trabajo, en base a índices, ratios, tablas de seguimientos, cuadros de mando u otro sistema similar de los impactos operativos, financieros y de ventas de las salvaguardias a los vehículos camiones?

Nunca

Casi nunca

Regularmente

Casi siempre

Siempre

Apéndice B: Tabulación de Encuestas

¿Cómo considera el flujo de ventas en el sector automotriz en los últimos 2 años?	cantidad	porcentaje
excelente	0	0
muy bueno	6	4
bueno	25	16.6666667
Regular	51	34
Malo	68	45.3333333
Total	150	100

cree usted que las ventas han bajado en los últimos dos años	cantidad	porcentaje
totalmente de acuerdo	85	56.6666667
de acuerdo	60	40
ni de acuerdo ni desacuerdo	5	3.33333333
en desacuerdo	0	0
totalmente en desacuerdo	0	0
Total	150	100

¿Cuáles son las marcas, que más han bajado el volumen de venta a su criterio?	cantidad	porcentaje
Toyota	47	31.3333333
Hyundai	34	22.6666667
Kia	13	8.66666667
Chevrolet	29	19.3333333
Otros	27	18
Total	150	100

en cuestión de vehículos cual prefieren los clientes	cantidad	porcentajes
nacionales	88	58.6666667
importados	62	41.3333333
total	150	100

A su criterio por que se están vendiendo menos vehículos	cantidad	porcentaje
crisis mundial	75	50
exceso de impuestos	40	26.6666667
imposición de salvaguardias	35	23.3333333
total	150	100

cree usted que las salvaguardias están afectando en la comercialización de vehículos	cantidad	porcentaje
totalmente de acuerdo	28	18.6666667
de acuerdo	50	33.3333333
ni de acuerdo ni desacuerdo	41	27.3333333
en desacuerdo	20	13.3333333
totalmente en desacuerdo	11	7.3333333
total	150	100

A su criterio sigue siendo rentable el negocio de las concesionarias de automóviles en el Ecuador	cantidad	porcentaje
totalmente de acuerdo	20	13.3333333
de acuerdo	46	30.6666667
ni de acuerdo ni desacuerdo	56	37.3333333
en desacuerdo	23	15.3333333
totalmente en desacuerdo	5	3.3333333
total	150	100

8 ¿cree usted que la imposición de salvaguardias impulsa la venta de vehículos de fabricación nacional?	cantidad	porcentaje
totalmente de acuerdo	38	25.3333333
de acuerdo	57	38
ni de acuerdo ni desacuerdo	35	23.3333333
en desacuerdo	18	12
totalmente en desacuerdo	2	1.3333333
total	150	100

9 ¿considera usted que deberían las salvaguardias, permanecer al menos 24 meses más?	cantidad	porcentaje
totalmente de acuerdo	17	11.3333333
de acuerdo	34	22.6666667
ni de acuerdo ni desacuerdo	30	20
en desacuerdo	41	27.3333333
totalmente en desacuerdo	28	18.6666667
total	150	100

10 ¿Qué medidas tomaría usted en caso de que las ventas de autos sigan bajando?	cantidad	porcentaje
disminución de precios	24	16
promociones	39	26
recorte de personal	69	46
cierre de la concesionaria	18	12
total	150	100

11 ¿La concesionaria que usted dirige planifica cada año las estrategias a seguir con respecto a las salvaguardias a los vehículos camiones?	cantidad	porcentaje
nunca	0	0
casi nunca	20	13.3333333
regularmente	34	22.6666667
casi siempre	64	42.6666667
siempre	32	21.3333333
total	150	100

12 ¿Existe un personal exclusivo para evaluar los impactos de las salvaguardias a los vehículos camiones?	cantidad	porcentaje
nunca	0	0
casi nunca	19	12.6666667
regularmente	75	50
casi siempre	26	17.3333333
siempre	30	20
total	150	100

13 ¿La concesionaria maneja sistema de control de objetivos y ordenes de trabajo, en base a índices, ratios, tablas de seguimientos, cuadros de mando u otro sistema similar de los impactos operativos, financieros y de ventas de las salvaguardias a los vehículos camiones?	cantidad	porcentaje
nunca	0	0
casi nunca	20	13.3333333
regularmente	45	30
casi siempre	47	31.3333333
siempre	38	25.3333333
total	150	100

Apéndice C: Venta de Vehículos según Marca

MARCA	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
CHEVROLET	53 429	40,42%	59 189	42,31%	54 947	46,24%	50 195	44,10%	53 574	44,62%	40 265	49,52%
KIA	10 908	8,25%	11 965	8,55%	10 144	8,35%	12 300	10,81%	12 038	10,03%	7 647	9,40%
HYUNDAI	17 241	13,04%	14 879	10,64%	12 296	10,12%	9 629	8,46%	10 623	8,85%	5 678	6,98%
NISSAN	9 407	7,12%	10 080	7,21%	7 051	5,81%	6 576	5,78%	6 019	5,01%	3 794	4,67%
MAZDA	8 589	6,50%	8 012	5,73%	5 120	4,22%	6 402	5,63%	6 916	5,76%	3 651	4,49%
TOYOTA	8 722	6,60%	6 730	4,81%	6 840	5,63%	6 425	5,65%	6 476	5,39%	3 651	4,49%
HINO	3 831	2,90%	4 133	2,95%	3 625	2,98%	3 735	3,28%	4 578	3,81%	3 395	4,16%
GREAT WALL	679	0,51%	2 085	1,49%	2 088	1,72%	1 688	1,48%	2 160	1,80%	2 445	3,01%
FORD	4 080	3,09%	4 385	3,13%	4 254	3,50%	4 086	3,58%	4 164	3,47%	1 771	2,18%
RENAULT	5 126	3,87%	5 441	3,89%	2 707	2,23%	2 624	2,30%	2 587	2,15%	1 128	1,39%
VOLKSWAGEN	2 603	1,97%	3 590	2,57%	2 969	2,44%	1 846	1,62%	1 942	1,62%	1 105	1,36%
CHERY	490	0,37%	1 515	1,08%	1 854	1,53%	1 134	1,00%	1 117	0,93%	1 059	1,30%
JAC	406	0,31%	924	0,66%	1 086	0,89%	1 175	1,03%	1 314	1,09%	891	1,10%
DFSK	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	765	0,64%	558	0,69%
CITROËN	115	0,09%	137	0,10%	178	0,15%	184	0,16%	453	0,38%	329	0,40%
MERCEDES BENZ	451	0,34%	446	0,32%	327	0,27%	44	0,04%	335	0,28%	316	0,39%
MITSUBISHI	1 034	0,78%	983	0,70%	371	0,31%	454	0,40%	419	0,35%	256	0,31%
FIAT	98	0,07%	68	0,05%	169	0,14%	508	0,45%	278	0,23%	236	0,29%
DONGFENG	96	0,07%	163	0,12%	90	0,07%	140	0,12%	303	0,25%	216	0,27%
FAW	3	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	49	0,04%	206	0,25%
JEEP	71	0,05%	155	0,11%	237	0,20%	409	0,36%	443	0,37%	203	0,25%
INTERNATIONAL	168	0,13%	234	0,17%	263	0,22%	161	0,14%	186	0,15%	192	0,24%
AUDI	111	0,08%	131	0,09%	150	0,12%	150	0,13%	191	0,16%	182	0,22%
KENWORTH	271	0,21%	353	0,25%	480	0,40%	492	0,43%	472	0,39%	179	0,22%
BYD	138	0,10%	77	0,06%	140	0,12%	31	0,03%	299	0,25%	171	0,21%
FUSO	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	151	0,19%
LIFAN	189	0,14%	288	0,21%	300	0,25%	73	0,06%	25	0,02%	146	0,18%
PEUGEOT	238	0,18%	349	0,25%	241	0,20%	162	0,14%	184	0,15%	146	0,18%
HONDA	198	0,15%	214	0,15%	216	0,18%	171	0,15%	147	0,12%	121	0,15%
JMC	42	0,03%	107	0,08%	122	0,10%	241	0,21%	106	0,09%	121	0,15%
GOLDEN DRAGON	0	0,00%	65	0,05%	52	0,04%	41	0,04%	2	0,00%	117	0,14%
BMW	203	0,15%	212	0,15%	152	0,13%	149	0,13%	150	0,12%	114	0,14%
SKODA	745	0,56%	647	0,46%	551	0,45%	525	0,46%	261	0,22%	100	0,12%
FREIGHTLINER	219	0,17%	249	0,18%	276	0,23%	341	0,30%	272	0,23%	96	0,12%
UD TRUCKS	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	86	0,07%	78	0,10%
FOTON	29	0,02%	20	0,01%	21	0,02%	48	0,04%	128	0,11%	76	0,09%
MACK	171	0,13%	199	0,14%	389	0,32%	227	0,20%	100	0,08%	63	0,08%
BEIBEN	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	52	0,04%	49	0,06%
YUTONG	0	0,00%	54	0,04%	49	0,04%	36	0,03%	48	0,04%	46	0,06%
OTRAS	2 192	1,66%	1 828	1,31%	1 711	1,41%	1 501	1,32%	798	0,66%	371	0,46%
TOTAL	132 172	100%	139 893	100%	121 446	100%	113 812	100%	120 060	100%	81 309	100%



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Tinizhañay Zumba Saida Elizabeth, con C.C: # 0925780835 autor(a) del trabajo de titulación: **Impacto de las Políticas Proteccionistas en la Industria Automotriz período 2010- 2015** previo a la obtención del grado de **MASTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 21 de Marzo de 2017

f. _____
Nombre: Tinizhañay Zumba Saida Elizabeth
C.C: 0925780835

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Impacto de las Políticas Proteccionistas en la Industria Automotriz período 2010- 2015.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Tinizhañay Zumba, Saida Elizabeth		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	López Vera Juan Alcívar Avilés María Josefina		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
GRADO OBTENIDO:	Master en Finanzas y Economía Empresarial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	22 de Marzo de 2017	No. DE PÁGINAS:	127
ÁREAS TEMÁTICAS:	Sector Automotriz, Salvaguardia, Arancel, Importaciones, Exportaciones		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Proteccionismo, Salvaguardia, Importación, Exportación, Arancel, Apreciación.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>La importancia de este análisis radica en poder utilizar como modelo de estudio para dar a conocer que la imposición de Políticas Proteccionistas en Ecuador ayuda a disminuir las Importaciones e incentivar la producción nacional en la economía del país, permitiendo prever decisiones futuras del Gobierno en caso de presentar crisis económica por las medidas entrada masiva de productos extranjeros o situaciones externas favorecieron a los bienes del sector textil, bebidas alcohólicas y vehículos que aprovecharon el proteccionismo y lograron ser competitivos en el mercado al satisfacer la demanda interna.</p> <p>Además, se demuestra en qué forma el Gobierno Ecuatoriano utiliza la aplicación de éstas medidas para mantener los niveles de crecimiento, debido a la situación externa que afronta por la caída del precio del petróleo y de las devaluaciones de moneda que tienen países vecinos.</p> <p>Los resultados de este análisis demuestran que el Estado si cumplió con el objetivo propuesto al disminuir las Importaciones y redujo el déficit de la Balanza Comercial, tomando en cuenta que se debe analizar las partidas arancelarias ya que materias primas esenciales para la producción mantienen una sobretasa.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593981799555	E-mail: stinizhanay@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: López Vera Juan / Alcívar Avilés María Josefina		
	Teléfono: +593-0984220842/ +593-0993573686		
	E-mail: juan.lopez@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			