



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR

Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas

**PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS**

**IMPACTO POR LA IMPLEMENTACIÓN DE CUPOS
DE IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ
DEL ECUADOR, PERÍODO 2010 – 2016**

AUTORA: Ángela María Ríos Rodríguez

DIRECTOR: Ing. Santiago Jácome, Mgtr.

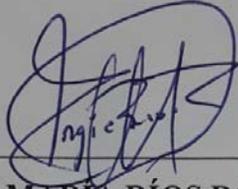
2018

Quito-Ecuador

CERTIFICACIÓN

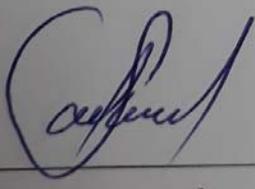
Yo, ÁNGELA MARÍA RÍOS RODRÍGUEZ, declaro que soy la autora exclusiva de la presente investigación; y, que ésta es original, es auténtica y personal. Para todos los efectos académicos y legales que se desprendan de la presente investigación serán de mi sola y exclusiva responsabilidad.

Cedo mis derechos de propiedad intelectual a la UIDE, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, reglamento y leyes.



ÁNGELA MARÍA RÍOS RODRÍGUEZ

Yo, SANTIAGO JÁCOME, Declaro que, en lo que yo personalmente conozco, la señorita ÁNGELA MARÍA RÍOS RODRÍGUEZ, es la autora exclusiva de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal.



ING. SANTIAGO JÁCOME, MGTR.

DEDICATORIA

A Dios que me acompaña siempre por haberme permitido culminar este logro en mi vida.

A mi Ángel María por mostrarme el camino hacia la superación, por ser mi fortaleza, mi inspiración y más que nada por su infinito amor, a ella que desde el cielo me ha alentado para hacer realidad nuestro sueño.

AGRADECIMIENTO

A mi hermana por su predisposición incondicional y por su amor.

A mi Director de Tesis, el Ingeniero Santiago Jácome por su apoyo otorgado con su tiempo, disposición, orientación y paciencia.

A mi amiga Victoria Ortiz, por el valioso soporte en los momentos más duros.

A mi familia y a todas aquellas personas que de una u otra manera contribuyeron a la realización de este trabajo.

ÍNDICE

CAPÍTULO I

1.	PLAN DE INVESTIGACIÓN	1
1.1	PLANTEAMIENTO	1
1.1.1	Planteamiento del problema	1
1.2	OBJETIVOS	1
1.2.1	Objetivo general	1
1.2.2	Objetivos específicos	2
1.3	JUSTIFICACIÓN	2
1.4	METODOLOGÍA.....	3
1.5	MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	3
1.5.1	Marco Teórico	3
1.5.1.1	Comercialización	4
1.5.1.2	Sector automotriz	4
1.5.1.3	Vehículo	5
1.5.1.4	Marcas	5
1.5.1.5	CKD	6
1.5.1.6	CBU	7
1.5.1.7	Empresas ensambladoras	7
1.5.1.8	Empresas autopartistas	8
1.5.1.9	Importaciones.....	9

CAPÍTULO II

2.	POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA RESTRICCIÓN DE LAS IMPORTACIONES AUTOMOTRICES.....	16
2.1	MARCO INSTITUCIONAL	16
2.1.1	Constitución de la República	16
2.1.2	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)	17

2.1.3	Plan Nacional de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo	17
2.1.3.1	Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017	17
2.1.3.2	Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021	18
2.1.4	Comité de Comercio Exterior (COMEX)	18
2.2	MARCO LEGAL	19
2.2.1	Resolución No. 466-2009.....	19
2.2.2	Resolución No. 065-2012.....	19
2.2.3	Resolución No. 066-2012.....	20
2.2.4	Resolución No. 049-2014.....	22
2.2.5	Resolución No. 019-2015.....	22
2.2.6	Resolución No. 011-2015.....	23
2.2.7	Resolución No. 050-2015.....	23
2.2.8	Resolución No. 001-2016 y Resolución 006-2016	24

CAPITULO III

3.	EVOLUCIÓN COMERCIAL Y FINANCIERA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR	27
3.1	EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO DESDE EL ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN	27
3.1.1	Breve reseña del sector automotriz	27
3.1.2	Composición de las empresas del sector automotriz.....	28
3.1.3	Empleo en el sector automotriz.....	29
3.1.4	Tributos generados en el sector automotriz	31
3.1.5	Principales actores y elaborados del sector automotriz.....	33
3.1.5	Producción Nacional de vehículos	35
3.1.6	Encadenamiento productivo	36
3.1.7	Organizaciones gremiales	38
3.2	ANÁLISIS DEL COMERCIO INTERNACIONAL ECUATORIANO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ	38
3.2.1	Entorno Internacional.....	38

3.2.1.1	Datos relevantes de la industria automotriz a nivel mundial.....	38
3.2.1.2	Acuerdos Comerciales	39
3.2.2	Entorno económico	41
3.2.2.1	Producto Interno Bruto.....	41
3.2.2.2	Balanza Comercial	43
3.2.3	Resultados cuantitativos de la restricción de importaciones del sector automotriz.....	47
3.2.3.1	Importaciones.....	47
3.2.3.2	Exportaciones.....	52
3.3	DATOS FINANCIEROS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	53
3.3.1	Cifras de ventas del sector automotriz	55

CAPITULO IV

4.	DISEÑO DE ESTRATEGIAS PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ	59
4.1	ANÁLISIS VENTAJA COMPETITIVA DEL SECTOR MEDIANTE APLICACIÓN DEL DIAMANTE DE PORTER	59
4.1.1	Condición de los factores	59
4.1.2	Condiciones de la demanda.....	62
4.1.3	Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas.....	63
4.1.4	Sectores conexos y de apoyo.....	66
4.1.5	Casualidad	66
4.2	ESTRATEGIA COMPETITIVA MEDIANTE APLICACIÓN DE LAS 5 FUERZAS DE PORTER	68
4.2.1	Amenaza de entrada de nuevos competidores	70
4.2.2	Poder de negociación de los clientes.....	71
4.2.3	Amenaza de posibles productos sustitutos.....	72
4.2.4	Poder de negociación de los proveedores	72
4.2.5	Rivalidad entre competidores existentes.....	73
4.3	PRIORIZACIÓN DE ESTRATEGIAS.....	75

4.4 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	78
CONCLUSIONES	80
BIBLIOGRAFÍA	83

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Cupo de importaciones CKDs (%) FOB y unidades	20
Figura 2.	Cupo anual importación de unidades CKD (%) en valor FOB y unidades	24
Figura 3.	Número de empresas del sector automotriz 2010-2016	28
Figura 4.	Composición (%) de las empresas del sector automotriz, 2016	29
Figura 5.	Número de empleos en las empresas del sector automotriz 2010-2016	30
Figura 6.	Distribución generación de empleo del sector automotriz 2016	31
Figura 7.	Tributos del sector automotriz millones de USD, 2010 – 2016	32
Figura 8.	Representación de tributos del sector automotriz en millones de usd frente a la economía del Ecuador, 2010 – 2016	32
Figura 9.	Composición tributos del sector automotriz 2016 en %	33
Figura 10.	Producción nacional del sector automotriz 2010-2016	36
Figura 11.	Encadenamiento productivo del sector automotor	37
Figura 12.	Principales partes y piezas producidas en el Ecuador	37
Figura 13.	Principales países productores de vehículos a nivel mundial 2017	39
Figura 14.	Tasa del Producto Interno Bruto – PIB, 2010-2016	41
Figura 15.	Tasa del PIB sector automotriz	42
Figura 16.	Balanza Comercial del Ecuador 2010-2016	43
Figura 17.	Balanza Comercial del Ecuador por actividad 2010-2016	44
Figura 18.	Balanza Comercial Sector Automotriz	46
Figura 19.	Importaciones del Sector Automotriz, 2010 – 2016 en TM	49
Figura 20.	Exportaciones del sector automotriz, 2010 - 2016	52
Figura 21.	Venta de vehículos de producción nacional e importados, 2000-2016	56
Figura 22.	Tasa de crecimiento en ventas del sector automotriz (unidades), 2000-2016	57
Figura 23.	Conformación del Sector Automotriz al 2017	59

Figura 24. Participación de vehículos ensamblados e importados en las ventas mensuales de julio 15 a marzo 18.....	63
Figura 25. Participación de Venta de Vehículos por marca en livianos y comerciales en unidades, (Ene-Jun, 2018)	64
Figura 26. Diamante de Porter con Relación a las ensambladoras y Autopartistas del Ecuador.....	68
Figura 27. Modelo de las 5 Fuerzas de Porter.....	69
Figura 28. Poder de negociación de los proveedores.....	73
Figura 29. Estrategias de las Empresas Ensambladoras y Autopartistas del Ecuador en base a las Cinco Fuerzas de Porter	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Cupo de Importaciones CBU's (%) FOB y unidades.....	21
Tabla 2. Resolución No. 006-2016	24
Tabla 3. Resolución No. 021-2016	25
Tabla 4. Balanza Comercial Sector Automotriz, 2005 – 2016	45
Tabla 5. Partidas arancelarias del sector automotriz.....	47
Tabla 6. Partidas arancelarias más representativas del sector automotriz	48
Tabla 7. Importaciones por partida arancelaria en TM, 2010 – 2016.....	48
Tabla 8. Composición porcentual importaciones por partida en TM, 2010-2016	49
Tabla 9. Tasa de crecimiento de importaciones sector automotriz en TM, 2010-2016	50
Tabla 10. Composición de las Importaciones del sector automotriz en TM según CBU – CKD, 2010-2016	51
Tabla 11. Exportaciones del sector automotriz en millones USD FOB, 2010-2016	52
Tabla 12. Ventas Totales del Sector Automotriz en USD 2010-2016	53
Tabla 13. Resultados Financieros en USD de las empresas más representativas del sector automotriz, 2010-2016	54
Tabla 14. Principales cifras de ventas (unidades) del sector automotriz, 2000-2016	55
Tabla 15. Total de vehículos por ensambladoras 2010-2017.....	65
Tabla 16. Demandas actuales del sector automotriz para con el gobierno ecuatoriano	67
Tabla 17. Criterios de priorización.....	76
Tabla 18. Cuadro de priorización de estrategias de las ensambladoras y autopartistas del Ecuador	77
Tabla 19. Cronograma de implementación	79

SÍNTESIS

La presente investigación se basó en la industria automotriz en el periodo comprendido entre el año 2010-2016, de allí que el objetivo del presente trabajo consistió en determinar si la implementación de cupos a la importación de vehículos en el sector automotriz del Ecuador en el periodo de este estudio generó contracción a la industria automotriz; para ello se analizó el marco jurídico e institucional, luego se estudió la dinámica comercial y financiera del sector y finalmente se definió y se presentó estrategias que permitieran consolidar al sector automotriz.

La investigación se sustentó en la teoría macroeconómica. La metodología de investigación se asentó en un método deductivo y analítico, el tipo de estudio fue exploratorio y cuantitativo, las fuentes de información fueron secundarias.

Los principales resultados permitieron determinar que las restricciones a las importaciones del sector automotriz tuvieron dos desenlaces diferentes, el primero se llevó a cabo entre los años 2010 y 2014, y el segundo en el 2015 y 2016. La tendencia en el primer periodo fue creciente y en el segundo periodo se contrajo.

Palabras Claves: Implementación de Cupos, Sector Automotriz, Importación, Vehículos, Contracción, Estrategias.

ABSTRACT

The present investigation was based on the automotive industry in the period between 2010-2016, the objective of this work was to determine if the implementation of quotas to import vehicles in the automotive sector of Ecuador in the period of this study generated contraction to the automotive industry; for it, the legal and institutional framework was analyzed, then the commercial and financial dynamics of the sector were studied and finally strategies were defined and presented that would allow consolidating the automotive sector.

The research was based on macroeconomic theory. The research methodology was based on a deductive and analytical method, the type of study was exploratory and quantitative, and the sources of information were secondary.

The main results allowed to determine that the restrictions on imports from the automotive sector had two different outcomes, the first was carried out between 2010 and 2014, and the second in 2015 and 2016. The trend in the first period was growing and in the second period it contracted.

Key Words: Implementation of Quotas, Automotive Sector, Import, Vehicles, Contraction, Strategies.

CAPÍTULO I

1. PLAN DE INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO

1.1.1 Planteamiento del problema

Entre los años 2005 y 2009 el sector automotriz ecuatoriano obtuvo un crecimiento promedio del 11% en sus ventas totales, específicamente en el año 2008 las unidades vendidas fueron 112.684 lo que evidencia que se trataba de un sector con una dinámica de crecimiento significativo.

Debido a la crisis mundial que se generó en los años 2008-2009 el gobierno ecuatoriano con la finalidad de salvaguardar la balanza de pagos decide restringir las importaciones para reducir el impacto de la crisis; en el tema de la presente investigación se pretende analizar el impacto causado por la implementación de cupos de importación en el Ecuador.

En tal sentido se plantea como problema de investigación el siguiente:

“¿Derivó en una contracción del mercado automotriz ecuatoriano la implementación de cupos a la importación de vehículo y partes?”.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo general

Determinar si la implementación de cupos a las importaciones del sector automotriz del Ecuador en el periodo 2010-2016 generó contracción a la industria automotriz.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analizar el marco jurídico e institucional vigente en el periodo 2010-2016 a efectos de contextualizar el mismo en relación con el sector automotriz.
- Estudiar la dinámica comercial y financiera del sector automotriz ecuatoriano durante el periodo analizado en esta investigación.
- Definir y presentar estrategias que permitan consolidar al sector automotriz recuperando los niveles de crecimiento que experimentó previo al establecimiento de cupos.

1.3 JUSTIFICACIÓN

Todo país desea tener al término de un periodo, una balanza comercial superavitaria, debido a que la misma permite garantizar la disponibilidad de divisas en la economía, producto del intercambio de bienes y servicios con el exterior frente al flujo de dinero; siendo un objetivo permanente que las exportaciones sean mayores que las importaciones, objetivo que conlleva a la adopción de medidas que permitan proteger los ingresos de mercancías al mercado local tales como el establecimiento de cuotas a la importación de productos, salvaguardias, entre otros.

La industria automotriz constituye un sector importante dentro de la economía ecuatoriana, puesto que se estima que alrededor de 2'267.344 de vehículos circulan por las vías del país, lo que genera a su vez que sea una industria estrechamente vinculada a una serie de servicios y actividades económicas que se gestionan en el mercado nacional.

El análisis de las restricciones cuantitativas en esta investigación basa su importancia en el impacto potencial que se estima han tenido estas en varios sectores de la economía, por ende, se considera necesario efectuar una evaluación particular para el sector automotriz que tiene un alto componente de importaciones.

1.4 METODOLOGÍA

El método a utilizarse en la investigación será deductivo porque este método va de lo general a lo particular; y analítico porque este distingue las partes de un todo y procede a la revisión ordenada de cada uno de sus elementos por separado.

El tipo de estudio que se aplicará es exploratorio y cuantitativo a partir del análisis de información estadística y bibliográfica para diseñar las estrategias que sirvan de alternativas al sector automotriz para hacer frente al impacto que ha generado el establecimiento de los cupos. Las fuentes de información que se manipularán en este trabajo serán fuentes secundarias. Se utilizarán fuentes bibliográficas, documentos y publicaciones oficiales de instituciones públicas y privadas, revistas, periódicos, libros etc.

1.5 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.5.1 Marco Teórico

Definida como política comercial estratégica se describe como el conjunto de acciones que instrumenta un gobierno para la intervención y regulación destinada a modificar la interacción natural de los actores de mercado en el ámbito internacional en aras de favorecer a las empresas nacionales frente a sus similares extranjeras. Se infiere que la misma busca establecer prácticas que defiendan a las empresas nacionales de las imperfecciones de los mercados, siendo argumentos que la justifican las políticas de apoyo industrial que tienen unos países frente a otros, así como también las demás políticas de incentivo y subvención que tienen varios países para diferentes sectores productivos de su economía (Steinberg, 2004).

En este contexto general el establecimiento de cuotas como medida de protección de los mercados, así como también de la disponibilidad de divisas ha sido tradicionalmente el elemento determinante para que los países implementen medidas de esta índole.

1.5.1.1 Comercialización

La comercialización consiste en un conjunto de actividades orientadas a la venta de un producto en un determinado mercado, de tal manera que el bien a comercializar se encuentre en el lugar adecuado y en el momento oportuno. Por ello, las empresas implementan estrategias para el posicionamiento en el mercado, a partir de la mezcla del marketing mix, es decir el diseño del producto, precio, plaza y promoción (Ruiz Almeida, Carralero Hidalgo, Tamayo Fajardo, & Aguilera Patterson, 2015). Los actores que se involucren en una cadena de comercialización dependerán del producto y del mercado.

1.5.1.2 Sector automotriz

Con respecto al sector automotriz, se pueden decir que intervienen un sin número de actores en la cadena de comercialización Banda, Gómez, & Carrión (2016) mencionan que: “la industria automotriz no solo está conformada por empresas y fábricas armadoras, sino que, más bien, es una larga cadena productiva que propicia la aparición de clústeres” (pág. 40). Es decir que varias empresas se encuentran interrelacionadas, generando la cooperación, logrando aumentar la competitividad de este sector.

En el sector antes referido, el producto llega al consumidor final a través de las distribuidoras o también llamadas concesionarias. Estas empresas, por medio de un contrato de concesión, cesan de cierta parte de su autonomía jurídica, poniendo a disposición los servicios de reventa exclusiva del producto, ante el fabricante o también llamado concedente, de tal manera que la comercialización se la realice en un tiempo y lugar determinado bajo vigilancia del comerciante industrial (Silguero, 2012). En ese sentido, se genera una comercialización exclusiva de vehículos, y por ende una estrecha relación comercial entre productor y distribuidor.

En el Ecuador esta industria, actualmente es una de las más significativas, debido a la generación de puestos de trabajos a través de la interacción que existe entre diversos sectores de la economía, en los procesos productivos, orientados a la calidad, seguridad y cuidado del medio ambiente (CINAE, 2017). Este sector aporta de forma representativa

en la economía del país, a través de la búsqueda de inversión en tecnología, para ser más eficientes tanto en el mercado nacional como internacional.

1.5.1.3 Vehículo

Es un medio de locomoción que sirve para transportar, personas o cosas de un lugar a otro. Existen diversos tipos de vehículos, según sea la vía de transporte y el objeto a trasladar. En el Ecuador con respecto a la comercialización de estos en el sector automotriz poseen el siguiente segmento:

- a. Vehículo pesado
- b. Automóvil
- c. Camioneta
- d. SUV

1.5.1.4 Marcas

Cuando se lanza un producto al mercado para su comercialización, es esencial que cuente con una marca. Se puede definir como marca a un signo distintivo que poseen los bienes o servicios que ofrecen las empresas, y que permiten ser diferenciados de los existentes en un mismo mercado (Schmitz, 2012). Esta logra identificar a un producto, y a través de su diseño y difusión, transmite lo que la empresa desea, generando diversas percepciones en los consumidores finales.

La marca de un bien o servicio se compone de la identidad y la imagen. Según Bernabel (2016) la identidad de una marca corresponde a la diferenciación de la misma, a través de características que logran permanecer en la mente del consumidor por un largo tiempo, logrando generar una diferenciación en el mercado con respecto a las demás. Mientras que la imagen refleja otro tipo de percepción por parte del consumidor. Según Saltos, Ortiz, & Lascano (2017) la imagen de la marca asocia aquella recepción y evaluación que el cliente percibe del producto. De este modo la identidad comprende

atributos visuales mientras que, la imagen comprende las emociones y estas se dan a través de la experiencia del cliente.

En el mercado de vehículos la marca juega un rol significativo, debido a aquellas posicionadas y plasmadas en la mente del consumidor. Por otro lado, la marca en una industria automotriz es decisiva en un mercado nacional, pues la competencia en este sector se intensifica por las diversas marcas existentes a nivel mundial, y para lograr ventajas competitivas es primordial la fabricación y ensamblaje de vehículos en el mercado interno (Echeverría & Medina, 2016). La adquisición de productos en este sector influye según la marca y la calidad, que son aspectos que impulsan a la compra.

En el Ecuador se ensamblan vehículos, pero también se los importa completamente armados. Según la CINAIE (2017) las marcas de vehículos CKDs en el país son; Chevrolet, Kia, Hyundai, Great wall, Suzuki, Mazda y Citroen, Jac, Volkswagen, aunque estos también se los importa completamente armados (CBU). Por otro lado, existen otros vehículos con marcas reconocidas que se importan desde el extranjero como Toyota, Nissan, Hino, Ford, Renault entre otras, que son comercializadas en el mercado interno.

1.5.1.5 CKD

En la industria automotriz, existen grupos importantes uno de ellos es la de integrar partes o componentes de un vehículo. Conforme Noroña (2016): “Los componentes originales son provenientes de la fuente principal que serán las casas matrices. Estos componentes se denominan como partes originales o CKD (*Complete Knocked Down*)” (pág. 137). En otras palabras, comprenden aquellos vehículos destinados a ser ensamblados, por empresas dedicadas a esa actividad.

La logística CKD hace referencia a la piezas o partes de vehículos, las cuales son producidas y almacenadas en una matriz principal, luego son exportadas a varios países del mundo, para las operaciones de montaje en este sector.

1.5.1.6 CBU

Los CBU (*Completely built up*) comprenden los vehículos completamente armados, es ahí donde intervienen las empresas concesionarias, debido a que importan vehículos para ser directamente comercializados en el país, y por su naturaleza no necesitan de recurrir a procesos de ensamblaje. El ingreso de los productos de este sector dependerá de los cupos admitidos por las autoridades competentes.

1.5.1.7 Empresas ensambladoras

Estas empresas se dedican a elaborar procesos de ensamble en el sector ya antes mencionado. A nivel mundial la industria automotriz atraviesa por diversas dificultades, debido a la saturación en países desarrollados, alta segmentación y gran competencia en cuanto a precios, mientras las utilidades surten un decrecimiento para estas empresas (Álvarez M. , 2002). En el país las ensambladoras, han pasado a formar parte importante para el crecimiento de la economía.

En el Ecuador, este sector fue impulsado en los años 70, luego se fueron generando estrategias para fortalecer el crecimiento del mismo. La empresa pionera en el ensamble correspondiente a este sector fue Aymesa, luego se incorporaron empresas como Omnibus BB, Maresa y Coenansa, en los últimos años han formado parte de esta industria Ciauto, Fisum y Armacar, algunas de ellas utilizan parte de la capacidad instalada de la ensambladora pionera antes referida (CINAE, 2017). Gracias a la integración de países, se ha facilitado el comercio, mejorando el intercambio, permitiendo el aprovechamiento de oportunidades comerciales para estas empresas.

Para que estas empresas puedan seguir creciendo es importante que cuenten con sistemas orientados a generar calidad en los procesos, donde la intervención del Estado juega un rol importante, para contar con alta tecnología, permitiendo el acceso de la Inversión Extranjera, para lograr ser competitivos.

En la actualidad existe una gran competencia entre empresas del sector, es importante ampliar ventajas competitivas para lograr mantener niveles adecuados de productividad; la calidad en el servicio es una de esas ventajas que se pueden desarrollar fácilmente, siempre y cuando se implementen de forma correcta técnicas o herramientas que permitan sobrepasar las expectativas del cliente (Arroyo & Buenaño, 2017, pág. 52).

Contar con certificaciones de calidad, logra que las empresas alcancen ventajas competitivas, y estas garantizan que los procesos cumplen con estándares alineados a normativas nacionales e internacionales. De esta manera se fortalece el sector, y la integridad del mismo, de tal modo se continúen generando fuentes de trabajo para los ciudadanos.

1.5.1.8 Empresas autopartistas

Las empresas de autopartes cumplen funciones de fabricar, piezas o partes del sector en mención, creando un valor agregado, debido a la variedad de productos que se necesitan para ensamblar vehículos. Esta industria en el país ha logrado incrementar la producción de estos insumos, generando una cadena para la elaboración de productos conexos a los automotrices (Arroyo & Buenaño, 2017). De este modo se consolida el mercado interno, y se limita las importaciones de autopartes extranjera.

La diversificación en la actualidad ha sido crucial, sin embargo, si se espera crecer en este sector, es importante la concentración de productos, y mejorar la capacidad de producción. En este mercado se debe intensificar la producción debido a que cada vez se fabrican nuevas marcas y modelos de vehículos, y estas empresas deben contar con un buen manejo de inventario para poder abastecer la demanda de autopartes, y evitar que se cometan delitos como el contrabando y la piratería, que afectan directamente a su actividad (Álvarez & Cuadros, 2012).

Las autopartistas deben contar con todas las herramientas necesarias para poder vender sus productos a sus clientes, cumpliendo con todos los estándares. Los proveedores de autopartes deben cumplir con todos los requerimientos de las ensambladoras, con respecto a las certificaciones de calidad, producción y cumplir con

los diversos sistemas de organización como el justo a tiempo (González & Martin, 2013). Contar con todos estos aspectos aumenta la competitividad de estas empresas y logra afianzar a todos los actores de la cadena productiva de este sector.

1.5.1.9 Importaciones

El ingreso de bienes y servicios foráneos a un país se lo conoce como importación, cuyo proceso debe cumplir con todas las formalidades y requisitos establecidos por las autoridades de control interno en materia de comercio exterior. Así las mercancías importadas pueden circular libremente en el mercado nacional.

Las importaciones definidas como todos los bienes y servicios adquiridos por un país o región del extranjero para distribuirlos en su interior, no ha tenido una única mirada en la economía pues a nivel teórico y práctico presenta diversos efectos en el crecimiento económico (Gómez & Ramírez, 2017, pág. 44).

Parte de los efectos que generan las importaciones es el debilitamiento de la industria nacional, sin embargo los Gobiernos suelen implementar medidas para salvaguardar el mercado interno. Pero por otro lado, estas disposiciones repercuten en la relaciones comerciales con los demás países, aún más cuando existen acuerdos de por medio.

Gracias a la liberalización del comercio internacional, las transacciones comerciales internacionales se han intensificado, fomentando la integración y cooperación entre países. Con la globalización se han reformado los sectores industriales comerciales y social y se han mejorado las relaciones entre países desarrollados y los en vías de desarrollo generando nuevos modos de producción (Galicía & Sánchez, 2011). A partir de esto, se da paso a las importaciones y exportaciones de mercancías, de tal modo que se eliminen barreras en el intercambio y evitando imponer medidas proteccionistas.

En el proceso de importación intervienen operaciones logísticas, aduaneras y operativas, en la que interviene varios operadores de comercio exterior. Para nacionalizar

una mercancía es esencial que se conozca estos procedimientos que están vinculados con diversas instituciones de control interno. Una etapa de esta es la del pago de tributos al comercio exterior, por lo cual el importador debe presentar los siguientes documentos:

- a. Declaración Aduanera de importación
- b. Factura comercial
- c. Certificado de origen
- d. Documento de transporte
- e. Licencias de importación

Estos documentos de importación a través de su presentación en el sistema informático aduanero del Ecuador llamado ECUAPASS, permiten obtener el cálculo de los tributos para su posterior liquidación. El COPCI en su Art 176 menciona que los tributos al comercio exterior los componen los derechos arancelarios, los impuestos establecidos por la legislación tributaria del país y las tasas concernientes por los servicios aduaneros (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010). A continuación, se detallan estos tributos que deben ser pagados al momento de importar una mercancía en el Ecuador.

Los derechos arancelarios que se pagan en los países son:

- a. Arancel Ad Valorem
- b. Arancel específico
- c. Arancel mixto

Con respecto a los impuestos, y que algunos de ellos dependen de los productos son los siguientes:

- a. Impuesto al valor agregado (IVA) la tarifa actual es del 12% de la base imponible.
- b. Impuesto de consumos especiales (ICE), este solo lo graban ciertos productos cuyo porcentaje se lo establece en la Ley de Régimen Tributario Interno.

La tasa aplicable actualmente en el pago de tributos es la del Fondo de desarrollo del INFA (FODINFA), y su cálculo representa el 0.5% del valor en aduana de las mercancías objeto de importación. Vale aclarar que las multas y cualquier otro impuesto o medida adoptadas por el Gobierno como las salvaguardas, también forman parte de la liquidación tributaria aduanera.

En el sector automotriz ecuatoriano se importan CKD o CBU. Según la CINAIE (2017) los vehículos o CBU que se importan son los automóviles, camiones, camionetas, híbridos, chasis bus, furgonetas entre otros. Estos son importados principalmente desde Corea del Sur, China, México, Colombia y Japón. Con respecto a las autopartes o CKD que mayormente se importan en el país son los neumáticos, rastreo satelital, baterías, transmisiones cardánicas y asientos de automóviles.

Derechos arancelarios

Estos derechos forman parte de los tributos al comercio exterior, como ya se mencionó anteriormente. Los derechos en aduana, también conocidos como aranceles se pagan en cada país por la importación de un producto extranjero. Estos en ciertos casos generan ventajas a las mercancías nacionales en cuanto precios, y forjan una fuente de ingreso para el Estado (Organización Mundial del Comercio, s.f.).

Desde otra perspectiva, ningún país es autosuficiente para no necesitar de productos foráneos aún más en países en vías de desarrollo, que en ciertos casos necesitan abastecerse de mercancías que no pueden ser producidas a nivel nacional, y su adquisición se dificulta por el aumento en los precios que provocan estos aranceles. Estos derechos comprenden el arancel Ad Valorem, arancel específico y arancel mixto.

a) Arancel ad valorem

Este derecho es una tarifa cobrada por las mercancías que se importan, comprende un porcentaje establecido acorde al arancel de aduana de cada país, y se calcula a partir del valor en aduana de mercancías.

b) Arancel Especifico

Este arancel constituye una cantidad monetaria específica que se deben pagar por volumen o unidad de las mercancías especificada en el arancel de aduana de cada país, y que están alineados acorde a los convenios internacionales.

c) Arancel mixto

El arancel mixto lo componen el arancel ad valorem y el especifico es decir cuando un importador debe liquidar ambos aranceles por una determinada mercancía, tanto una tarifa porcentual, como una cantidad monetaria por unidad.

Estos tributos al comercio exterior forman parte de las barreras arancelarias que implementan los Gobiernos de cada país para salvaguardar la industria nacional. Sin embargo, la aplicación de las medidas arancelarias podría afectar la cadena de producción de un determinado sector, dificultando la agregación de valor de los productos elaborados en territorio nacional, debido a que necesita productos extranjeros como la tecnología, para de este modo aumentar su capacidad de producción (Torres & Romero, 2013). No obstante, gracias a la integración de países y a la constitución de acuerdos comerciales, se han generado las preferencias, liberando el pago de aranceles de forma total o parcial por la importación de mercancías.

Para mejorar las relaciones comerciales, los países realizan intercambios en el marco de grupos de integración, que hoy en día permiten a los países menos desarrollados, incrementar su participación en el comercio internacional, a través de las exportaciones de sus productos y la facilitación del ingreso de los mismos en otros.

La integración económica es un proceso mediante el cual dos o más países eliminan barreras comerciales facilitando el intercambio entre ellos. Existen diferentes grados de integración. La misma puede referirse tanto al libre intercambio de bienes y servicios entre las naciones socias, como también puede implicar el libre flujo de factores productivos, la coordinación macroeconómica y la unión monetaria (Corbella, 2013, pág. 152).

Aunque se han creado bloques comerciales, generando preferencias arancelarias para mejorar los intercambios, los países suelen imponer otro tipo de medidas para

impedir el ingreso de productos extranjeros en el mercado local, como las barreras no arancelarias que en ciertos casos suelen ser más radicales que los aranceles.

Salvaguardia

Las salvaguardias son consideradas como medidas de defensa comercial impuestas por los Gobiernos por el incremento de importaciones, con la finalidad de equilibrar la balanza comercial e impulsar la producción nacional.

La regulación general en materia de salvaguardias se encuentra contenida en el artículo XIX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (“GATT”), y su regulación específica se encuentra en el denominado Acuerdo sobre Salvaguardias de la OMC, resultante de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales (Delpiano, 2015, pág. 546).

Estas medidas afectan a las relaciones comerciales, ocasionando que otros estados lo consideren como una disposición discriminatoria, aun cuando existen acuerdos de por medio. De este modo, dificulta las exportaciones, generando que los demás países no compren los bienes o servicios del país que aplican estas medidas.

En el Ecuador se han aplicado estas sobretasas, por diversas situaciones económicas que se han presentado. En el año 2015 Ecuador implementó las salvaguardias de 21% y 7% a las importaciones de productos provenientes de Colombia y de Perú, debido a la devaluación de las monedas de estos países, afectando las condiciones de competencia, entro en vigor en enero del año mencionado (COMEX, s.f.). A pesar de que esta medida estuvo vigente por un corto periodo, nuevamente se aplicaron estas sobretasas en periodos posteriores

En marzo del 2015 se implementó salvaguardias para ciertos productos por con concepto de balanza de pagos, debido al incremento de importaciones, estas se aplicaron en porcentajes del 5%,15%, 25% y 45%, por periodo de 15 meses respectivamente, por las importaciones de mercancías procedentes de cualquier parte del mundo (COMEX, s.f.). Posteriormente estas se fueron eliminando progresivamente, hasta el cumplimiento del periodo referido.

A pesar de que se iban eliminando gradualmente las salvaguardias, se extendió el plazo de las mismas hasta el año 2017. “El marco temporal frente a la catástrofe del terremoto en abril de 2016, produjo un escaparate nacional e internacional para mantener e impulsar socialmente las medidas emergentes” (Espinosa & Camino, 2017, pág. 3). Esta continuidad fue presentada y aceptada por la OMC, debido a la recesión económica que el país estaba atravesando.

En la industria automotriz, la aplicación de estas medidas afectó a las empresas ensambladoras y autopartistas, debido a que dentro de los productos que debían pagar esta sobretasa se incluían algunos tipos de CKDs, añadiéndose las restricciones cuantitativas.

Las importadoras de repuestos automotrices han tenido que trasladar la sobretasa al precio del producto y de esa manera al consumidor, pero a la vez el ecuatoriano no posee el poder adquisitivo necesario para cubrir un gasto así, dando como resultado que varios de los vehículos y sus partes relacionadas queden en bodega y se generan pérdidas en las empresas automotrices (Duarte & Román, 2017, pág. 13).

Este sector se debilita, cuando se toman estas disposiciones, debido al aumento de precio del producto final, disminuyendo las ventas y generando una sobreoferta que no logra ser demanda en el mercado automotriz.

Restricciones cuantitativas

Comprenden una cantidad o volumen admitido en la importación de ciertas mercancías en un determinado periodo. Ballesteros (2001) las define como medidas de política comercial de un país con el fin de limitar la importación de un producto, donde también están sujetos a los aranceles normales. Sin embargo, no pueden exceder las cantidades previamente permitidas, en las importaciones. Se aplican con el fin de limitar la circulación de algunos productos, para evitar un desajuste en la balanza comercial de un determinado país.

En el país, referente al sector automotriz se implementan cupos de importación como parte de restricciones cuantitativas, las cantidades son notificada en resoluciones emitidas por el Comité de comercio Exterior, donde se detallan los límites o valores monetarios y unidades físicas admitidas.

La coyuntura del Ecuador no se ha mostrado favorable en los últimos años, ocasionando esto que el Estado evalúe las medidas de política económica y comercial que deberá tomar para controlar en algún sentido y elevar su dinamismo. Es así, que las restricciones de importación en vehículos responden a una contracción de política económica que permitiría frenar la salida de divisas esperando que eso retribuya positivamente en la balanza comercial y a su vez alivie el continuo déficit que ha mantenido durante los últimos años (Pico & Coello, 2017, pág. 121).

En el sector automotor ecuatoriano, la aplicación de las restricciones o también llamados contingentes cuantitativos, suelen afectar a los demás actores que se involucran directa e indirectamente en la cadena de producción y comercialización de vehículos. Además, debilita las relaciones comerciales con otros países, con los que se posee acuerdos bilaterales o multilaterales.

Barreras no arancelarias

Son requisitos que deben cumplir las mercancías cuando ingresan a un mercado extranjero, y estos son estipulados acorde a las directrices de la OMC. En el marco de esta organización se los conoce como obstáculos técnicos al comercio (OTC), en concordación con el acuerdo relativo a este asunto, con la finalidad de que los países al aplicarlos puedan amparar la seguridad humana, animal, vegetal y del medio ambiente (Boza & Fernández, 2014). Estos requerimientos, no deben representar mayores barreras que el pago de los derechos arancelarios.

Algunas de estas barreras son las restricciones sanitarias o fitosanitarias, la aplicación de alguna norma técnica que ampare la calidad de un producto, referente a al etiquetado, empaque o envase de un producto. Dentro de las mismas se encuentran la presentación licencias en la importación de ciertas mercancías, que respaldan en algunos casos las restricciones cuantitativas, que se han citado anteriormente.

CAPÍTULO II

2. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA RESTRICCIÓN DE LAS IMPORTACIONES AUTOMOTRICES

El capítulo descrito está estructurado en dos partes: En la primera parte se describe las instituciones públicas involucradas en el presente análisis y su fundamentación legal. En la segunda parte se describe las normativas emitidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) en relación con las restricciones arancelarias.

2.1 MARCO INSTITUCIONAL

El marco institucional toma en cuenta dos aspectos para establecer la fuente de las políticas públicas del Estado, estas son las leyes que rigen la estructura del estado y las instituciones encargadas de llevar a cabo la planificación pública. La descripción del tema legal inicia con la Constitución de la República como base de la normativa que se aplica en el país y en el caso del tema de investigación se toma en cuenta el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

2.1.1 Constitución de la República

En la Constitución de la República del Ecuador, Art. 120 dispone que la Asamblea Nacional en el literal 7. “Puede crear, modificar o suprimir *tributos* mediante ley, sin menoscabo de las atribuciones conferidas a los gobiernos autónomos descentralizados” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, pág. 12).

En el capítulo cuarto que se refiere al régimen de competencias, el artículo 261, literal 5, “en donde el Estado tiene las competencias, en los ámbitos monetarios, *aduaneros*, tributarios, entre otros del sistema financiero” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, pág. 48).

En el Capítulo quinto de los recursos económicos, el art. 275, describe como régimen de desarrollo al conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos [...] que garantizan la realización del buen vivir, del Sumak Kawsay. El art.276, literal 2, que propende a construir un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación del trabajo digno y estable (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, pág. 50).

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

Tiene por objeto regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir.

Esta normativa busca también generar y consolidar las regulaciones que potencien, impulsen e incentiven la producción de mayor valor agregado, que establezcan las condiciones para incrementar productividad y promuevan la transformación de la matriz productiva, facilitando la aplicación de instrumentos de desarrollo productivo que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado, equitativo, eco-eficiente y sostenible con el cuidado de la naturaleza (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010).

2.1.3 Plan Nacional de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo

2.1.3.1 Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017

Este plan fue creado por el gobierno con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ecuatorianos, el cual está compuesto por políticas, objetivos y metas en un periodo determinado fomentando la gestión y la inversión pública.

Dentro de este plan y considerando el periodo analizado las medidas adoptadas buscaban impulsar el objetivo 10 de este plan, mismo que es impulsar la transformación de la matriz productiva (SENPLADES, 2013).

2.1.3.2 Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021

El objetivo 5 contenido en este plan es “impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria” (SENPLADES, 2017). En este contexto, sus políticas de fomento al desarrollo industrial nacional; y, de diversificación de la producción nacional basados en sistemas de encadenamiento, territorialidad, ventajas competitivas y comparativas; constituyen elementos fundamentales para dimensionar el planteamiento de estrategias que permitan reimpulsar el sector automotriz (SENPLADES, 2017).

2.1.4 Comité de Comercio Exterior (COMEX)

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) menciona en uno de sus artículos:

Artículo 71 [...] El organismo que aprobará las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, será un cuerpo colegiado [...] encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia que se denominará Comité de Comercio Exterior (COMEX) (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010, pág. 18).

A su vez el art. 72 indica los deberes y atribuciones de esta entidad. Los miembros que integran con voz y voto el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y por ende determinan las políticas y normativas a tratar en su seno son:

- Ministerio de Comercio Exterior, quien lo preside;
- Ministerio de Agricultura
- Ministerio de Industrias y Productividad;
- Ministerio de Finanzas;
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo

Adicionalmente existen otros miembros que participan solo con voz.

2.2 MARCO LEGAL

2.2.1 Resolución No. 466-2009

Esta resolución fue creada por el COMEX con el objetivo de equilibrar la Balanza de pagos del Ecuador la misma que consiste en la implementación de restricciones a un importante grupo de productos sin excepción de países, esta resolución entró en vigor el 22 de enero del 2009.

Dentro de estas restricciones se halla el establecimiento de cuotas que limitan la importación de los vehículos por su valor, esta limitación es tanto para los CBU's como para los CKD's que es la condición que afecta directamente a este trabajo investigativo (Pleno del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, 2009).

2.2.2 Resolución No. 065-2012

Con esta normativa, en sus artículos 1 y 9 el COMEX menciona:

Se establece una restricción cuantitativa de importación para CKD's de vehículos clasificados en las subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080 [...], en los términos establecidos en el anexo 1 de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías (COMEX, 2012, pág. 2) Artículo 9.- Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos la regla general que se aplicará será la siguiente: Los CKD referidos pagarán el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir, en la medida en que el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor (COMEX, 2012, pág. 3).

Con relación al pago de arancel en base al porcentaje de incorporación del producto ecuatoriano en el ensamblado existe porcentajes de pago que van desde el 35% si el producto agregado es hasta el 5% y del 4.38% si el material incorporado es del 20%.

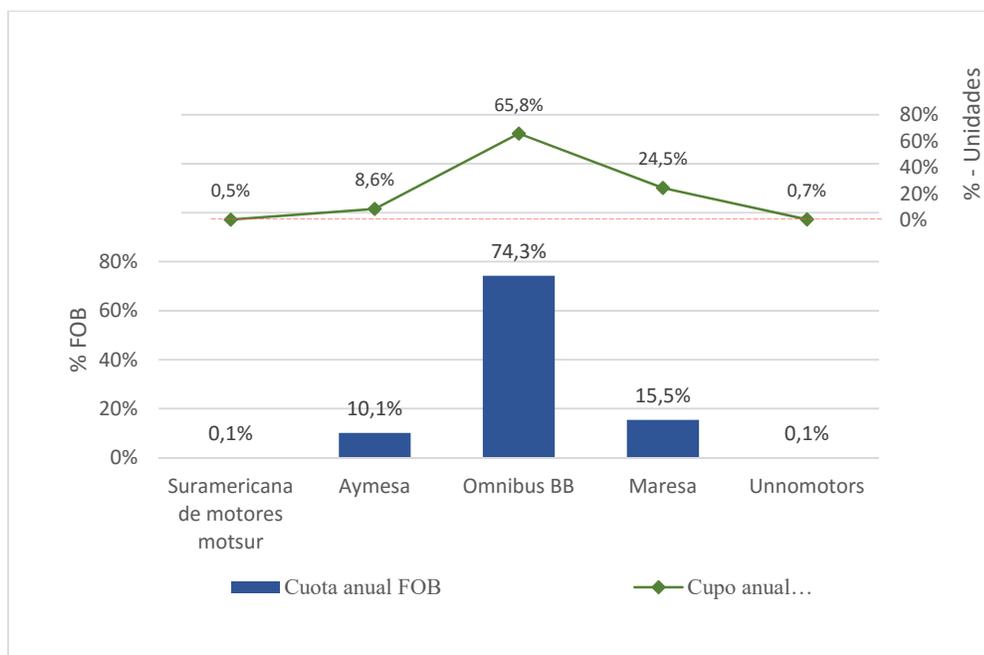


Figura 1. Cupo de importaciones CKDs (%) FOB y unidades
Fuente: (COMEX, 2012)

El total global de la asignación de cupos de esta resolución fue de 448.16 millones de dólares FOB y 76.107 unidades las cuales se encuentran distribuidas de la siguiente manera: La mayor asignación del total, tanto en valores FOB como en unidades estuvo concentrada en la empresa OMNIBUS BB con participación de 74,3% y 65,8% respectivamente. En segundo lugar, encontramos a la empresa MARESA cuya participación en cupos fue de 15,5% en el valor FOB y 24,5% en la cantidad de unidades. Estas dos empresas concentran en conjunto, el 89,8% de los cupos FOB y el 90,2% en las unidades. Las empresas MONTSUR y UNIMOTOR, son las que tienen menor asignación en cupos en ambas modalidades.

2.2.3 Resolución No. 066-2012

Con esta resolución el COMEX emitió una restricción cuantitativa anual de importación de vehículos armados (CBUs) por unidades y por valor en las partidas arancelarias: 87039, 87043, 87042, 87032, 87033 (COMEX, 2012).

Tabla 1. Cupo de Importaciones CBU's (%) FOB y unidades

Consignatario	Cuota anual dólares FOB	Cuota anual unidades
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A.	92.073.675,28	10.107
NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	82.731.459,30	10.766
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	63.496.723,75	4.942
TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	60.724.113,42	5.255
QUITO MOTORS S.A.	59.608.241,70	2.996
AEKIA	33.350.411,50	4.374
MARESA	17.504.598,91	1.240
FISUM S.A.	16.705.858,40	1.512
AUTOSHARECORP S.A.	14.769.225,80	767
IMPORTADORA TOMBAMBA S.A	11.232.942,52	322
ÁLVAREZ BARBA S.A.	10.711.639,45	163
CASABACA S.A.	9.826.507,39	283
TOYOCOSTA S.A.	9.723.901,81	301
MOSUMI S.A.	8.323.213,34	458
AMBACAR CIA. LTDA.	6.833.996,60	753
CORPORACIÓN CARRERA S.A.	6.001.875,60	116
STARMOTORS S.A.	5.306.821,65	76
CINASCAR DE ECUADOR S.A.	2.875.473,21	683
EUROVEHÍCULOS S.A.	2.504.250,00	435
RECORDMOTOR S.A.	2.450.691,55	124
INTRANS ECUADOR S.A.	1.764.672,00	107
GERMANMOTORS S.A.	1.459.884,58	62
MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. MAVESA	1.264.372,90	74
CETIVEHICULOS S.A.	1.187.469,50	100
AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑÍA ANÓNIMA AUTOFRANCIA C.A.	1.148.773,50	93
VIZCAÍNO TERAN PAUL ANDRÉS	988.048,60	22
MECANOSOLVERS S.A.	880.950,00	240
GOTELLI S.A.	794.054,80	17
CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	495.905,90	29
SÁNCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483.388,50	8
TEOJAMA COMERCIAL S.A.	464.330,18	24
PIEDRAMUNDO S.A.	406.247,92	6
TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	326.879,00	9
ALMACENES JUAN EL JURI CIA. LTDA.	298.213,30	72
DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.	238.091,00	49
DAIHAUTO S.A.	205.365,50	4
CAMC TRUCK CIA. LTDA.	166.530,00	19
OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13.444,20	1
TOTAL	529.342.242,56	46.609

Fuente: (COMEX, 2012).

A través de esta resolución el COMEX fijó cupos a 38 empresas del sector por un total de 529.34 millones que generaban una disponibilidad de 46.609 unidades para el mercado local.

Los datos mencionados en la tabla 1 indican que los cupos están concentrados en 6 empresas, las mismas que representan el 74% del total de cupos asignados, estas empresas son Automotores y Anexos S.A., Negocios Automotrices Neohyundai S.A., General Motors Ecuador S.A., Toyota del Ecuador S.A., Quito Motors S.A. y Aekia.

2.2.4 Resolución No. 049-2014

El COMEX con esta resolución resuelve “prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015, la vigencia de las resoluciones del COMEX No. 65 y 66 del año 2012, y 011-2014, así como de sus respectivas reformas de conformidad con los anexos 1 y 2 de la presente resolución” (COMEX, 2014).

Adicionalmente el artículo 2 resuelve “conceder un cupo para la importación de vehículos eléctricos en 1000 unidades o \$ 25 millones FOB, lo que suceda primero” (COMEX, 2014).

Los anexos 1 y 2 de esta resolución disminuyen los cupos asignados en 42% para los CBUs y en 20% para los CKDs. Esta resolución entró en vigor el 01 de enero del 2015.

2.2.5 Resolución No. 019-2015

Esta resolución emitida el 5 de mayo de 2015 en uno de sus artículos, menciona lo siguiente:

Artículo 1.- Reformar el anexo 2 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX, del 29 de diciembre de 2014, asignando un cupo global por importador para las subpartidas sujetas a restricción cuantitativa mediante Resolución 65 de 11 de junio de 2012 de conformidad con el anexo de la presente resolución (COMEX, 2015).

Es importante mencionar que en esta resolución nuevamente se disminuyen los cupos a cada importador de CKDs, estableciendo un cupo de 347.56 millones de dólares que a su vez en términos de unidades fue delimitado a 57.816.

2.2.6 Resolución No. 011-2015

Esta normativa que entró en vigor en marzo del 2015 incorpora salvaguardas temporales a una infinidad de productos, entre los que se encuentran algunos de los mencionados en este estudio, aplicándose a CKDs una salvaguardia del 15% y a los CBUs el 45%. Esta medida de igual manera buscó proteger el equilibrio de la balanza de pagos (COMEX, 2015).

2.2.7 Resolución No. 050-2015

Debido a que las restricciones terminaban su vigencia en diciembre del 2015 el Gobierno Ecuatoriano con el afán de continuar con el equilibrio de la balanza de pagos emite esta resolución, la cual decide en su artículo 1:

... establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalente a \$ 655.680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas, distribuidas en USD 280.680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) clasificados en la subpartidas [...] USD 359.138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD) clasificados en las subpartidas (COMEX, 2015).

La fecha de vigencia para esta normativa es hasta el 31 de diciembre del 2016, para los CBUs estas cifras representan un decrecimiento del 9% y para los CKDs al contrario existe un aumento del 5% en relación con la resolución 019-2015.

La siguiente figura representa el porcentaje de cupos que recibieron las ensambladoras en el país:

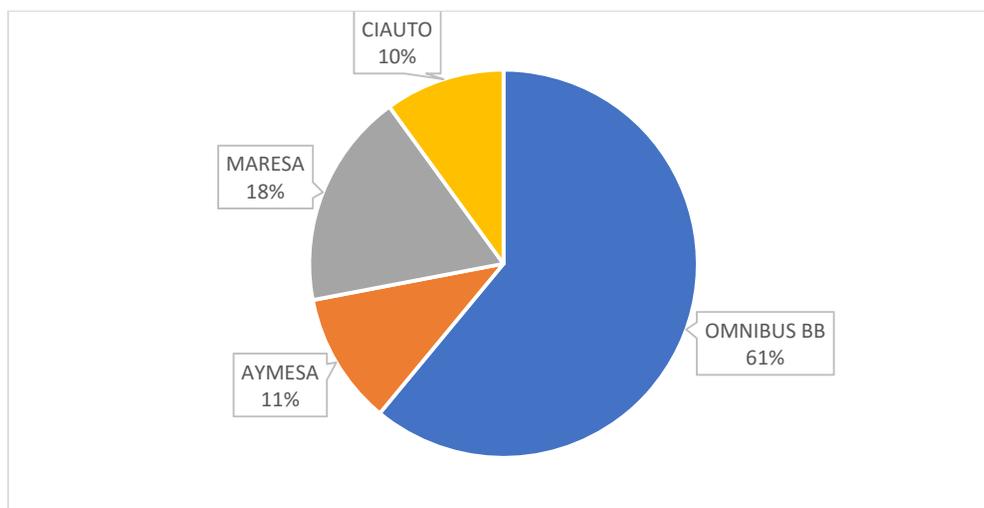


Figura 2. Cupo anual importación de unidades CKD (%) en valor FOB y unidades

Fuente: (COMEX, 2015).

2.2.8 Resolución No. 001-2016 y Resolución 006-2016

Mediante resolución 001-2016 se establece una medida de desmantelamiento de las salvaguardias implementadas en la resolución 011-2015 que dispone una reducción del 5% para las sobretasas que gravan el 45% (COMEX, 2016).

A través de la Resolución No. 006-2016 emitida en abril del 2016 se elimina las salvaguardas que tienen el nivel del 5%, adicionalmente debido a los efectos negativos del terremoto el cual económicamente ocasionó daños aproximados del 3% del PIB se postergó la siguiente fase del desmantelamiento para abril del 2017 hasta junio del mismo año conforme la siguiente tabla:

Tabla 2. Resolución No. 006-2016

AÑO 2017			
Sobretasa	ABRIL	MAYO	JUNIO
15%	10%	5,0%	0,0%
25%	16,7%	8,3%	0,0%
40%	26,7%	13,3%	0,0%

Fuente: (COMEX, 2016).

Y por último la resolución No. 021-2016 que entró en vigor en octubre del 2016, la cual dispone disminuir los porcentajes de salvaguardas debido al mejoramiento de la situación macroeconómica del Ecuador y principalmente al saldo positivo que tuvo la balanza comercial en los primeros meses del 2016, enfáticamente en los resultados comerciales no petroleros. Esta normativa también dispone sustituir la tabla de la resolución No. 006.2016 por COMEX (2016).

Tabla 3. Resolución No. 021-2016

AÑO 2017			
Sobretasa	ABRIL	MAYO	JUNIO
15%	10%	5,0%	0,0%
35%	23,3,7%	11,7%	0,0%

Fuente: (COMEX, 2016).

A lo largo del presente capítulo se ha podido observar que, tanto a nivel Constitucional como de los Objetivos de Gobierno, existen condiciones dadas para el impulso de la industria local y la redistribución equitativa del ingreso; por ello las medidas que adoptaron organismos como el COMEX tendieron a fortalecer estos propósitos.

En este contexto la base normativa generada por el COMEX en el periodo 2010-2016 tuvo como propósito el cumplimiento de 2 objetivos, primero el equilibrio de la balanza comercial mediante la restricción de importaciones; y, el impulso para la dinamización de la industria automotriz nacional, pues conforme se puede evidenciar a lo largo de la información citada, si bien existió una disminución de cupos y otras medidas como sobretasas arancelarias, siempre se procuró que el impacto sea menor para CKDs en relación a los CBU.

Entre el 2010 y el 2016 se experimentó una tendencia constante de restricciones enfocándose claramente varios hitos determinantes para el comportamiento del mercado automotriz:

1. La resolución 466-2009 establece los cupos a aplicarse para el año 2010.
2. En el año 2012 a través de las resoluciones 065-2012 y 066-2012 se establecen cupos por partidas y por importador, las cuales se mantienen vigentes hasta el 2014.
3. Mediante resolución 049-2014 se contraen los cupos fijados de forma previa los cuales se reducen en un 42% para CBUs y 20% para CKDs ajustándose así las disponibilidades de mercado para el año 2015 y se extienden las resoluciones 065-066-2012.
4. Con resolución 011-2015 se establecen sobretasas arancelarias a la importación de ciertos tipos de vehículos tanto en CKDs como en CBUs por 15% y 45% respectivamente.
5. A través de las resoluciones 019-2015 y 050-2015 nuevamente se redujeron los cupos a la importación del sector automotriz.

Todo lo citado evidencia con claridad una constante tendencia del contexto normativo e institucional a contraer la oferta de vehículos importados en el mercado local.

http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true

http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true

CAPITULO III

3. EVOLUCIÓN COMERCIAL Y FINANCIERA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR

3.1 EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO DESDE EL ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN

3.1.1 Breve reseña del sector automotriz

La producción en el Ecuador de este sector comienza en la década de los años 50 con empresas del sector metalmecánico y textil. En la década de los 70 comenzó la fabricación de vehículos con la ensambladora AYMESA y su primer modelo fue El Andino el cual se mantuvo hasta 1980, en esta década se fabricaron más de 5.000 unidades.

En 1988 con el Plan del Vehículo Popular la producción aumentó en un 54,21%, pasando de 7.864 en 1987 a 12.127 vehículos producidos en 1988. En 1992 Ecuador inicia sus exportaciones de vehículos hacia Colombia y Venezuela gracias a que se perfecciona la Zona de Libre Comercio entre estos 3 países. En el año 1993, se firma el primer Convenio de Complementación en el Sector Automotor que luego se lo adecuó a los compromisos con la OMS. Este convenio ha sido el pilar para el desarrollo de la industria del ensamblaje y producción de autopartes. El sector automotriz ha alcanzado un desarrollo tecnológico gracias a la presencia de empresas multinacionales que han transferido tecnología en las ensambladoras y empresas autopartistas (CINAE, 2013).

Debido a los ingresos de las labores directas e indirectas que genera el sector automotriz y al encadenamiento que produce a distintas industrias y ramas de las actividades económicas este sector juega un papel predominante en el país, el encadenamiento beneficia a grandes, medianas y pequeñas empresas (CINAE, 2017).

Actualmente una de las principales ramas de esta industria son las ensambladoras de vehículos y está compuestas por 5 empresas.

3.1.2 Composición de las empresas del sector automotriz

El análisis de la composición del sector automotriz se efectúa a partir de una revisión de las unidades productivas que han existido en el sector automotriz mediante el lapso 2010-2016, así como también de su distribución más reciente en torno a las actividades que ejecutan.

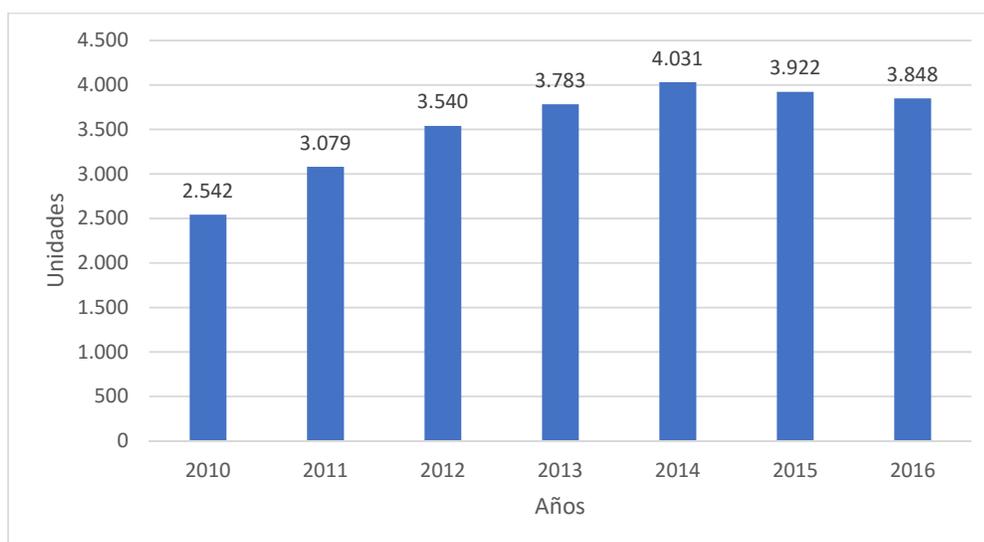


Figura 3. Número de empresas del sector automotriz 2010-2016

Fuente: (INEC, s.f.).

Conforme se puede apreciar en la figura 3, entre el 2010 y 2012 existió un significativo incremento de empresas dedicadas a la actividad automotriz, creciendo en estos 2 años en alrededor de 1000 unidades productivas; es decir, que las primeras medidas adoptadas en torno a regulación de importaciones no impactaron en la conformación de este tipo de empresas. Entre el ciclo 2012 – 2014 se mantuvo una tendencia creciente, no obstante este se desaceleró, observándose que el número creció en 500 nuevas iniciativas de negocio, es decir que aparentemente en este ciclo ya se evidenció un impacto en el sector por la imposición de medidas regulatorias; finalmente

durante los años 2015 y 2016 se observa que el número de empresas para este sector se contrae, cerrándose alrededor de 100 negocios cada año, lo cual entre otros aspectos pudiera atribuirse a las medidas de establecimiento de cupos y salvaguardias.

Según datos de la AEADE en el 2016 este sector está conformado de la siguiente manera:

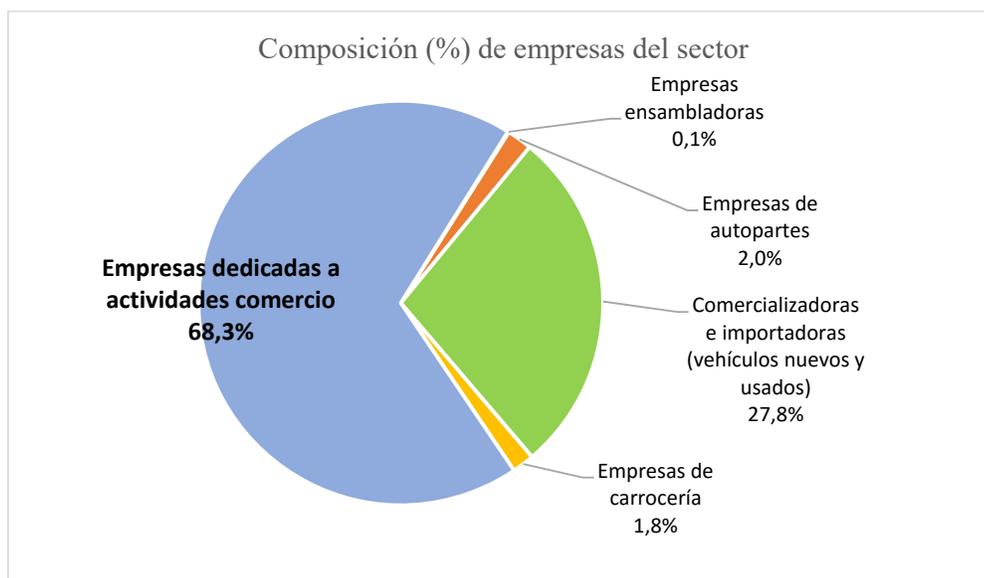


Figura 4. Composición (%) de las empresas del sector automotriz, 2016

Fuente: (AEADE, s.f.).

El sector automotriz está constituido: 68.3% empresas dedicadas al comercio, principalmente la venta de autopartes y accesorios; el 28% son las comercializadoras e importadoras; el 2% se encuentra entre empresas fabricantes de autopartes, en el 1.8% están las empresas dedicadas a la actividad metalmecánica (carrocerías) y el 0,1 % son empresas ensambladoras de vehículos.

3.1.3 Empleo en el sector automotriz

El empleo como en todo sector constituye un factor fundamental de análisis a efectos de evidenciar el comportamiento del mismo, a continuación, se presenta la evolución del empleo del sector automotriz durante el periodo analizado:

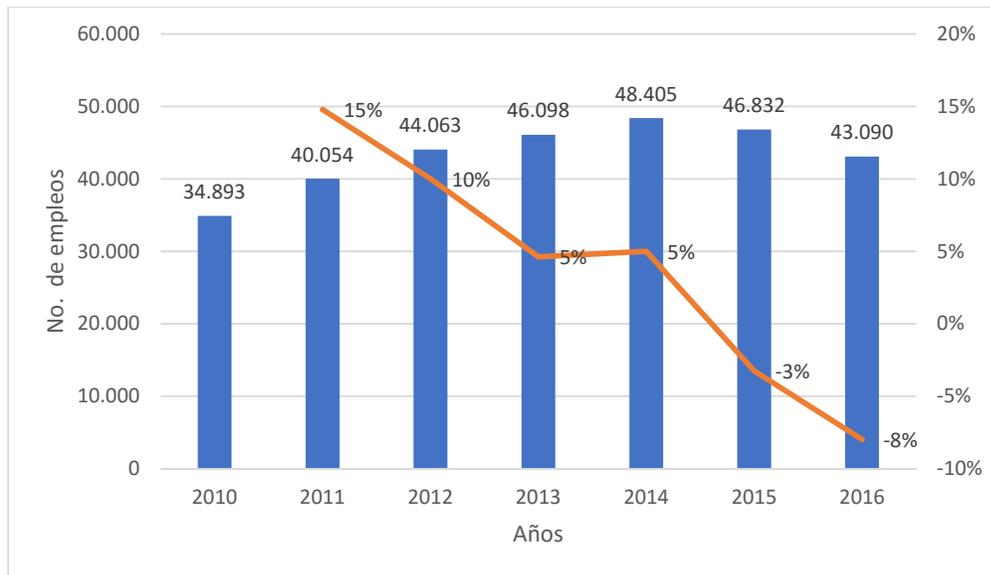


Figura 5. Número de empleos en las empresas del sector automotriz 2010-2016

Fuente: (INEC, s.f.).

La figura 5 refleja que entre los años 2010 y 2011 se experimentó un alto crecimiento de personas ocupadas en el sector automotriz, experimentando una tasa de crecimiento de 15% la cual para el 2012 se vio reducida a 10%; y, entre los años 2013-2014 el crecimiento se vio afectado llegando apenas a un 5% con relación al año inmediatamente anterior, mientras que para el 2015 y 2016 las tendencias fueron de decrecimiento.

Con una población ocupada que en este periodo osciló entre 38.000 y 48.000 personas, se puede apreciar que el comportamiento del empleo guardó una amplia relación con la tendencia presentada en torno a la apertura y cierre de empresas del sector ilustrado en la figura 3.

En relación con la situación del empleo en el ámbito automotriz se puede observar el siguiente comportamiento

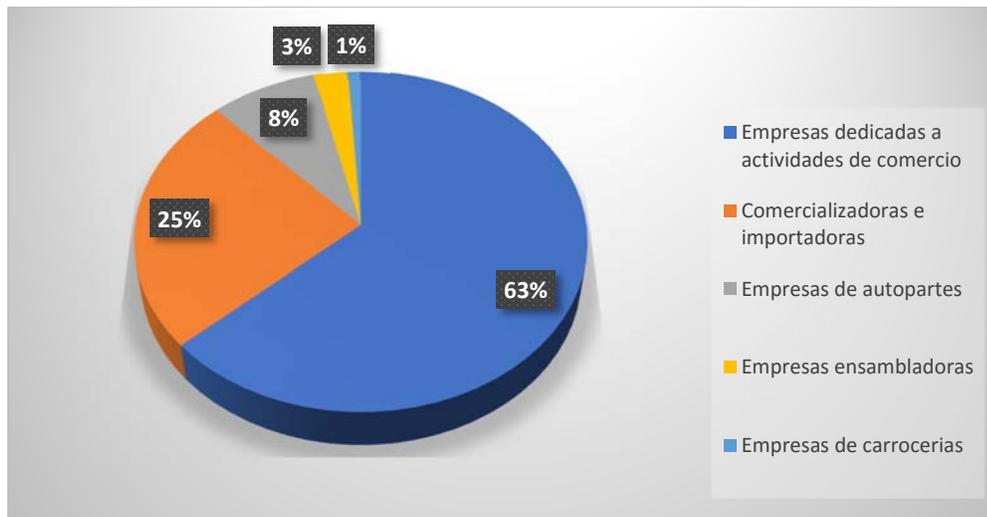


Figura 6. Distribución generación de empleo del sector automotriz 2016

Fuente: (AEADE, s.f.).

Según informe de la AEADE en el año 2016 el total de empleos se distribuyó de la siguiente forma: 63,4% pertenecen a las empresas relacionadas al comercio, el 24,6% a las comercializadoras de vehículos, el 8,3 a las empresas autopartistas, el 2,7% las ensambladoras y el 1% a las empresas de carrocerías. En general, las comercializadoras e importadoras, y las empresas dedicadas al comercio concentran; en conjunto, el 88% de la generación de empleos en el sector (AEADE, s.f.). Este sector en el 2016 representó el 0.80% de la PEA.

3.1.4 Tributos generados en el sector automotriz

Los ingresos que percibe el estado por concepto de la actividad automotriz provienen de los siguientes impuestos: Advalorem, Fodinfra, ICE, IVA, ISD, Impuesto a la Renta, Salvaguardia (si aplica), Impuesto a los vehículos motorizados y a la contaminación ambiental.

A efectos de analizar la integralidad de las recaudaciones en el periodo de estudio se presenta la siguiente información:

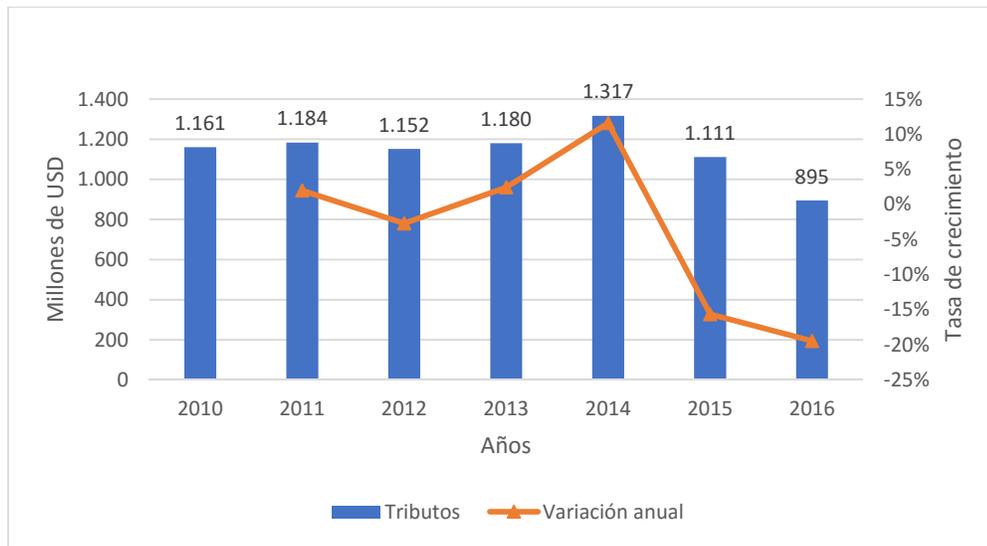


Figura 7. Tributos del Sector Automotriz Millones de USD, 2010 – 2016
Fuente: (AEADE, 2018).

Los tributos generados por la industria automotriz en el Ecuador en el periodo analizado tuvieron un comportamiento variable. En relación con los años 2010 y 2016 cayó del 2% a -19% respectivamente; los años que tuvieron menor generación de impuestos fueron el 2015 y 2016 debido a la drástica disminución de ventas que sufrió el sector.

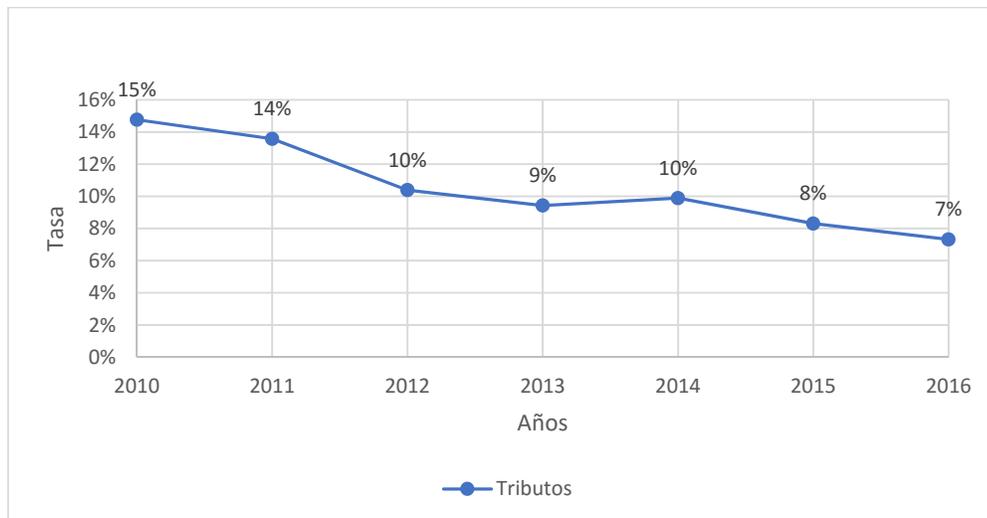


Figura 8. Representación de Tributos del Sector Automotriz en Millones de USD Frente a la Economía del Ecuador, 2010 – 2016
Fuente: (AEADE, 2018).

Los tributos que representa el sector en concordancia con los tributos del país tuvieron una tendencia decreciente, solo en el 2014 se observa un ligero aumento. La participación de tributos del sector en la economía del país perdió fuerza debido a que se redujo del 15% al 7% en los años 2010 y 2016.

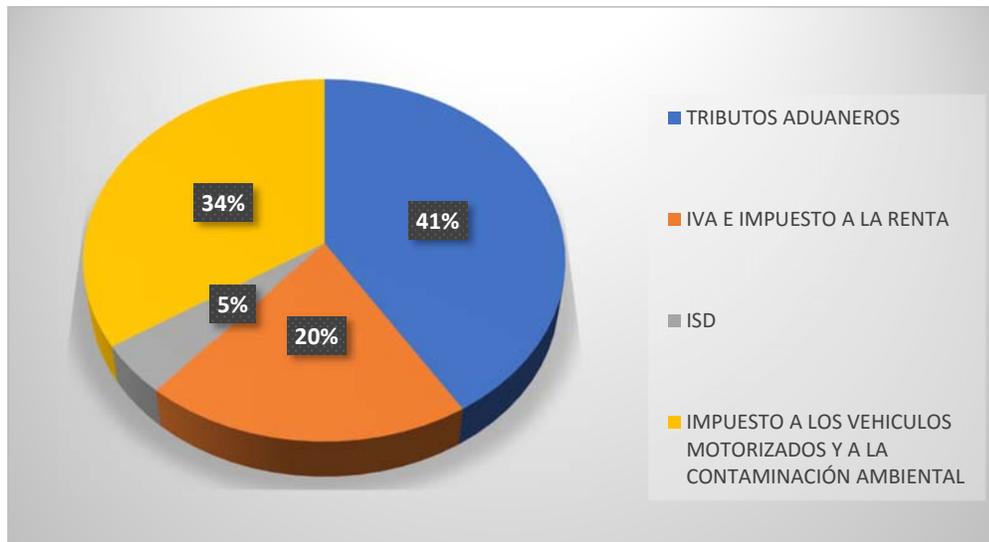


Figura 9. Composición Tributos del Sector Automotriz 2016 en %
Fuente: (AEADE, 2018).

Los impuestos de las empresas del sector automotriz en el 2016 establecen que el 46% corresponde a actividades de comercio internacional y el 54% a impuestos nacionales.

3.1.5 Principales actores y elaborados del sector automotriz

Entre los principales actores del sector automotriz tenemos a las empresas ensambladoras las cuales están conformadas por:

- AYMESA cuyas siglas significan Autos y Máquinas del Ecuador S.A. se fundó en 1970. En 1999 incorpora la marca KIA
- La compañía OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A creada en 1975 y se fusionó con General Motors en 1981 creando la empresa GM OBB.

- Empresa Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA), fundada en 1976, dedicada al ensamblado de camiones, pick-ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como Mazda y Fiat. MARESA decidió suspender oficialmente sus operaciones de ensamblado en diciembre del año 2015.
- Ciudad del Auto (CIAUTO), nace en el 2013. Tiene una alianza con la empresa China Great Wall.
- FISUM S.A. en el 2016 confirma convenio con la marca Volkswagen.
- ARMACAR arrancó con el ensamblaje de vehículos de la marca JAC en el 2017 (CINAE, 2017).

La ubicación geográfica de las ensambladoras de automóviles está en la ciudad de Quito a excepción de CIAUTO que se encuentra en la ciudad de Ambato. Referente a las empresas autopartistas la mayoría también se ubica en los alrededores de la ciudad de Quito y hay ciertos proveedores que se encuentran en Ambato. CIAUTO se estableció en esa ciudad no solo como ensambladora sino también como un Parque Industrial Autopartista (PIA) (El Comercio, 2015). CIAUTO opera en una moderna planta situada en la ciudad de Ambato, su objetivo es integrar el Parque Industrial Autopartista (PIA) con la instalación de sus proveedores autopartistas, para ello cuenta con 20 hectáreas (Moreta, 2015).

En el país se ensamblan automóviles, vehículos tipo jeep, camionetas, busetas, buses carrozados, carrocerías de buses y motos. A su vez las empresas autopartistas ofrecen llantas y neumáticos, alfombras termoformadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capot, asientos con sus respectivos forros, tapicería, materiales de fricción para frenos, silenciadores y sistemas de escape, vidrios y parabrisas, hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas, filtros de combustible, ensamble de auto radios y fabricación de arneses, cables para sistemas de audio, acumuladores eléctricos, partes plásticas como paneles, las tapas de espejos, piezas de ensamble de asientos, alfombras y otros (Pro Ecuador, 2017).

Las empresas ensambladoras y autopartistas están aprobadas por normas internacionales de calidad entre las más importantes tenemos la IATF 16949-2016 es exclusiva de la industria automotriz pero sigue teniendo como base a la ISO 9001:2015; otras normas relevantes son la ISO 14001:2015 Gestión Ambiental; OHSAS 18001 Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo; ISO 31000 Gestión de Riesgos, ISO 19011 Auditorías Internas (CINAE, 2018).

Por otro lado, Diario El Comercio menciona que en el Ecuador también existen 17 ensambladoras de motocicletas, de acuerdo con los representantes del gremio (Revista Líderes, s.f.).

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) en el país existen 92 empresas autopartistas entre las principales tenemos a METALTRONIC, ELASTO, CONTINENTAL TIRE, MUNDY HOMME, ROAD TRACK, CAR SOUND DIVISION, CRILAMYT, FAESA, entre otras. En relación con las Comercializadoras e Importadoras existen 1408 compañías, en las empresas de carrocerías hay 81 y en las empresas dedicadas al comercio de partes, mantenimiento y reparación existen 3.126 unidades productivas.

3.1.5 Producción Nacional de vehículos

En el Ecuador la producción de vehículos se restringe a un proceso de ensamblaje, el cual se basa en la importación de partes y piezas, siendo el componente nacional de los mismos, elementos básicos relacionados con tapicería, llantas, entre otros; por ende, al describir la producción nacional de vehículos es importante aclarar que no se trata de una industria productora integral.

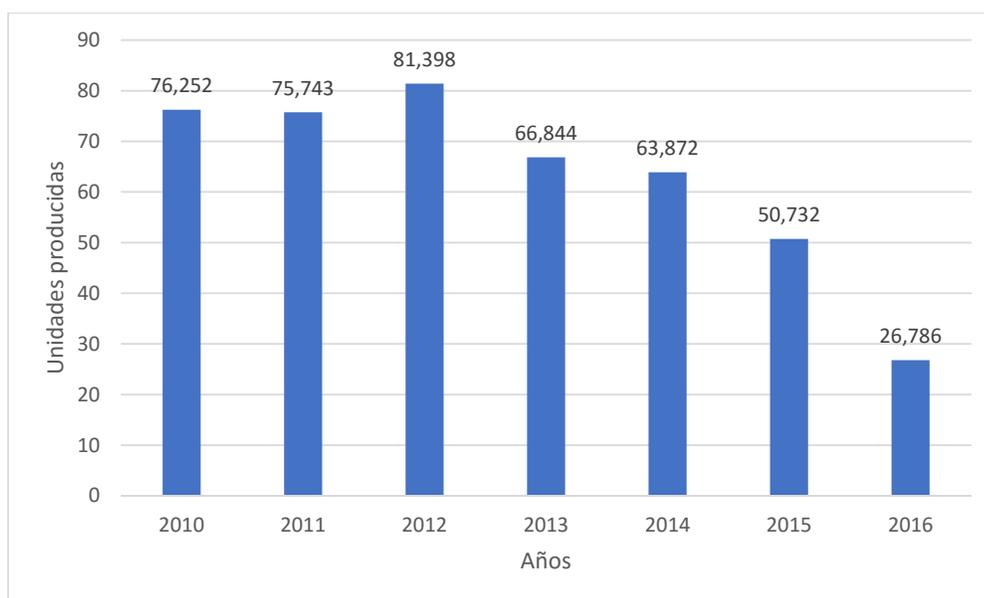


Figura 10. Producción Nacional del Sector Automotriz 2010-2016

Fuente: (AEADE, 2018).

De acuerdo con la figura 10 la producción de vehículos en el Ecuador entre los años 2010-2012 tuvo una tendencia creciente, a diferencia de los años comprendidos entre el 2013-2016 en los que la producción disminuyó, llegando en este último año a un total de 26.786 unidades el cual representa alrededor de una tercera parte del nivel productivo alcanzado en el año 2010.

A priori, pudiera inferirse que la aplicación de cupos redimensionada en el 2012 afectó significativamente la importación de CKDs con lo cual el mercado se contrajo desde el 2013.

3.1.6 Encadenamiento productivo

La industria automotriz es una de las pocas industrias que genera un extenso encadenamiento productivo. Tal como lo indica la siguiente figura este sector está relacionado estrechamente con varias industrias; la figura también muestra los eslabones del encadenamiento.

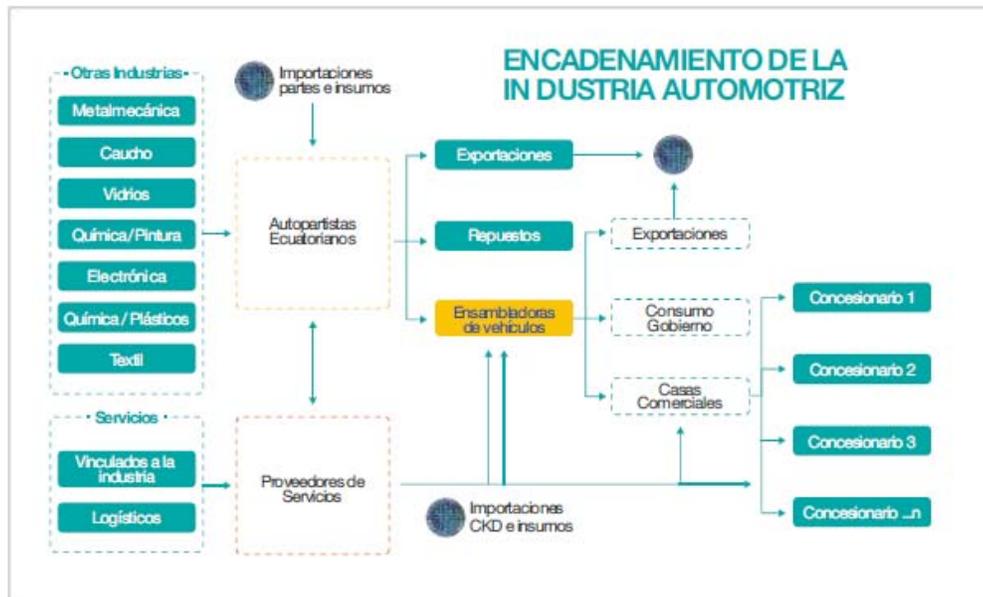


Figura 11. Encadenamiento productivo del sector automotor
Fuente: (CINAE, 2018).

Entre las principales partes y piezas que producen los autopartistas ecuatorianos están:

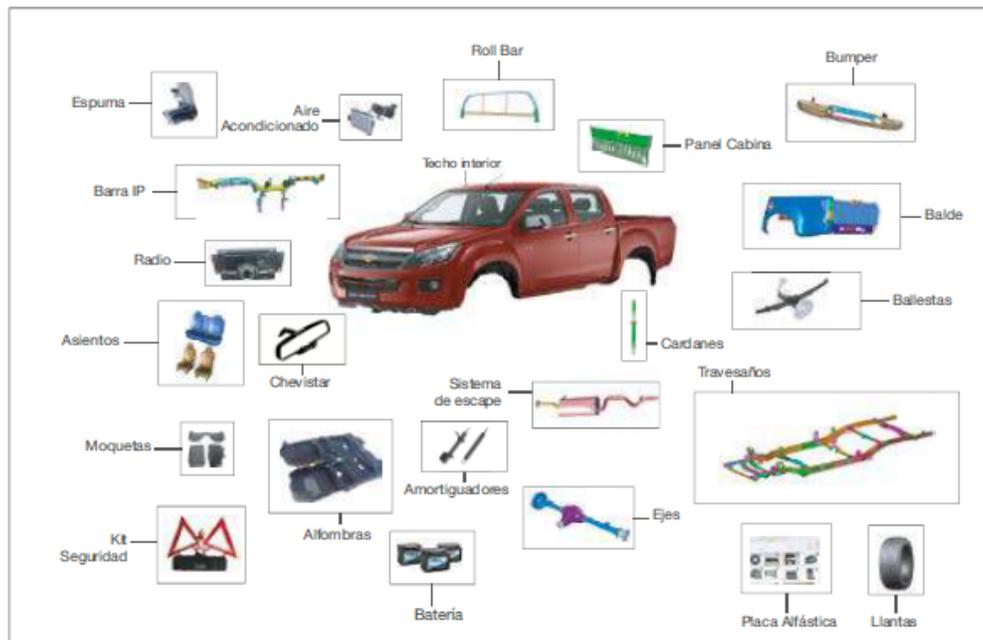


Figura 12. Principales partes y piezas producidas en el Ecuador
Fuente: (CINAE, 2018).

3.1.7 Organizaciones gremiales

En el país este sector tiene varias asociaciones gremiales, entre las principales se mencionan la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC), Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) (Pro Ecuador, 2017).

3.2 ANÁLISIS DEL COMERCIO INTERNACIONAL ECUATORIANO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

3.2.1 Entorno Internacional

3.2.1.1 Datos relevantes de la industria automotriz a nivel mundial

La industria automotriz a lo largo de la historia ha jugado un papel predominante en la sociedad; a continuación en relación al marco internacional se mencionará cuáles son los principales fabricantes de vehículos a nivel mundial en el año 2017, en primer lugar tenemos el Grupo Volkswagen con sus marcas Volkswagen, Skoda, Audi, Seat, Lamborghini que mantiene el 11% de la participación del mercado; seguido de Toyota Motors Corporation (marcas Toyota, Lexus, Daihatsu); Alianza Renault Nissan (Marcas Renault, Nissan, Mitsubishi, Dacia); Hyundai Kia (Marcas Hyundai, Kia), General Motors (Chevrolet, GMC, Buick, Cadillac, Opel); Ford Motors Company (Ford, Lincoln); Honda Motors Corporation (Honda); Fiat Chrysler Automobiles (Fiat, Chrysler, Lancia, Alfa Romeo, Jeep, Ferrari), entre otros (Martínez, 2018).

Según la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos de Motor (OICA) en el 2017 los 10 países con mayor producción de vehículos a nivel mundial son China, Estados Unidos, Japón, Alemania, India, Corea del Sur, México, España, Brasil y Francia tal como indica la figura 13.

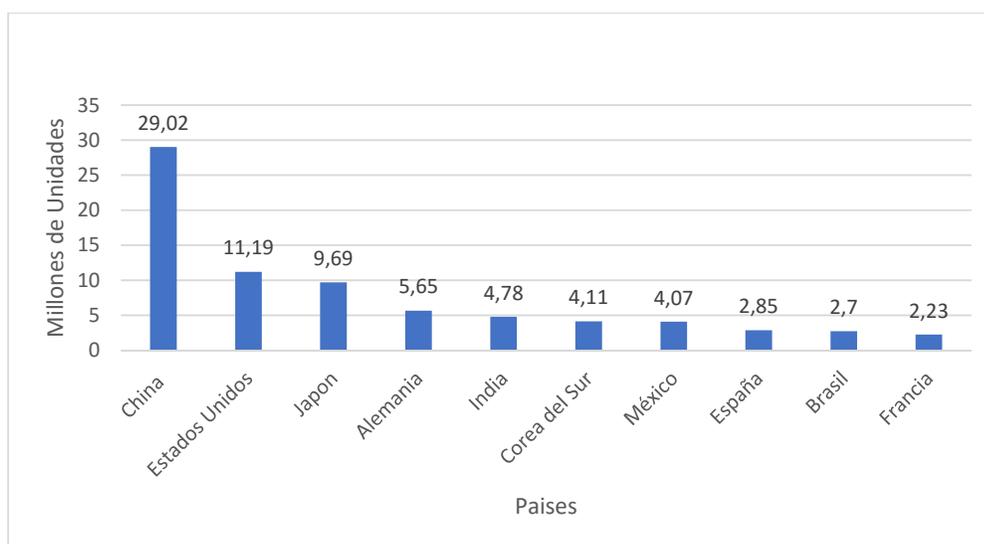


Figura 13. Principales países productores de Vehículos a nivel mundial 2017

Fuente: (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2018).

Los principales países de los cuales el Ecuador importa vehículos y partes son Corea del Sur, China, México, Colombia, Japón, USA, Alemania, Brasil, Perú. Los principales destinos de las exportaciones del sector automotriz en el país son Colombia, Venezuela, Chile, República Dominicana, Puerto Rico, Perú y Bolivia.

3.2.1.2 Acuerdos Comerciales

Entre los principales acuerdos que mantiene el Ecuador con otros países tenemos:

- El acuerdo de Alcance Parcial No. 29 con México.
- Unión Aduanera, está conformada por Ecuador, Venezuela, Bolivia, Colombia y Perú.
- Comunidad Andina (CAN), compuesta por Bolivia, Colombia, Ecuador y Chile.
- La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), está constituida por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, Cuba y Panamá.
- Acuerdo Comercial Ecuador- Unión Europea.

Con base al tema de este estudio se analizará el acuerdo con la Unión Europea debido a que se relaciona directamente con la industria automotriz.

Según Van Steen (2017):

La entrada en vigor de este Acuerdo representa un hito histórico en las relaciones bilaterales entre la Unión Europea y Ecuador, no solamente porque abre la puerta para incrementar los flujos comerciales entre ambas partes y establece un marco jurídico para atraer más inversiones, más transferencia de tecnología e innovación, para promover empleo y para fomentar un desarrollo sostenible, sino porque también convierte a las partes en socios igualitarios [...]. Si bien el Acuerdo Comercial significa una reducción asimétrica y gradual de aranceles para Ecuador y para la Unión Europea, es importante destacar que el Acuerdo Comercial va mucho más allá. Se incluye una cierta liberalización de servicios, un trato nacional en compras públicas, un marco favorable para atraer inversiones, reglas claras sobre propiedad intelectual, entre otros (pág. 2).

Este acuerdo, que ajusta los aranceles a 2565 partidas, de manera general es una puerta para afianzar los lazos comerciales con el Bloque de la Unión Europea, socio estratégico para el Ecuador debido a que la UE es el principal destino de las exportaciones no petroleras del Ecuador. El país en los últimos años ha mantenido un superávit con ese Grupo.

El periodo para la desgravación de los aranceles será hasta de 17 años, en la industria automotriz se desgravará en un periodo de hasta 10 años dependiendo del tipo de vehículo, tenemos así que las partidas de vehículos que más se importan (8703229080 en CKDs- 8703239090 en CBUs) llegarán a pagar 0% en 7 años transcurridos desde el 2017, actualmente pagan el 11% y 28% de arancel, antes de la medida pagaban el 15% y 38% respectivamente.

Este acuerdo mejorará el intercambio comercial y se infiere que incrementará la competitividad en las industrias; según lo manifiesta la AEADE la importación de vehículos europeos aumentó en el 2017, es así como las ventas de estos vehículos pasaron de 2.4% en el 2016 al 4% en el 2017 y entre enero y marzo del 2018 al 6% (El Universo, 2018). Lo que beneficia de manera directa a los importadores de vehículos CBUs; sin

embargo, para las ensambladoras esto les resta participación y más aún cuando los aranceles sean iguales o menores que el 15% que pagan por importar los CKDs. Para los autopartistas el panorama tampoco es alentador porque están encadenados a la actividad de las empresas ensambladoras. David Molina, Director Ejecutivo de la CINAE “aclara que su sector no está en contra de la importación. Lo que se reclama es que las industrias no estén trabajando en igualdad de condiciones” (Zumba, 2018).

3.2.2 Entorno económico

Para entender un poco las medidas de comercio exterior es necesario reconocer el entorno macroeconómico en que ésta se desenvuelve, y examinar la toma de medidas de restricciones arancelarias y no arancelarias, para ello hablaremos del comportamiento del Producto Interno Bruto (PIB), Balanza Comercial del Ecuador y del Sector Automotriz.

3.2.2.1 Producto Interno Bruto

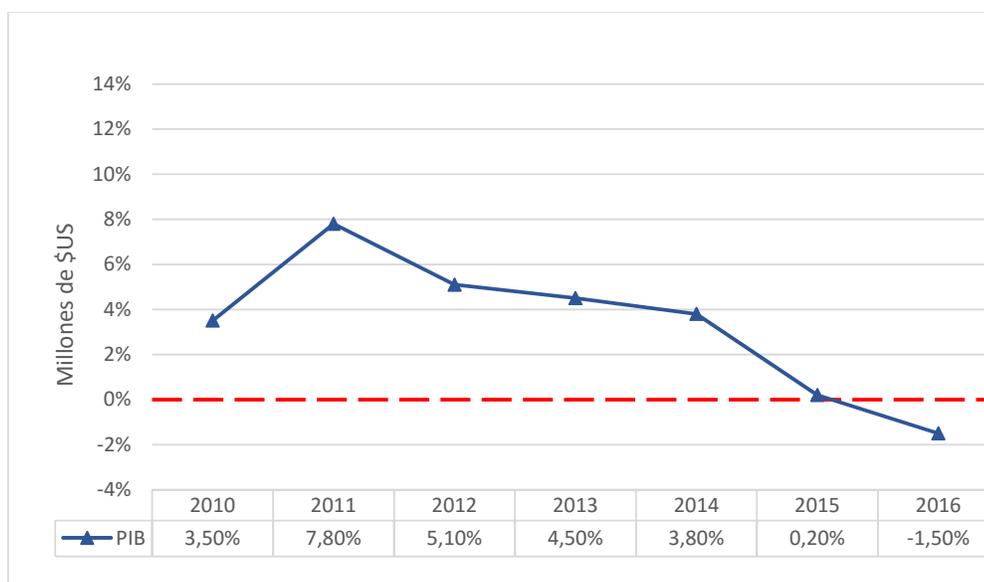


Figura 14. Tasa del Producto interno bruto – PIB, 2010-2016

Fuente: (BCE, 2017).

El Producto Interno Bruto del Ecuador en el período 2010 – 2016 tuvo tasas de crecimiento según las presentadas en la figura, lo que significó un crecimiento anual

promedio del 3,34%, siendo el mínimo el registrado en el año 2010 y el máximo en el año 2011, cabe mencionar que a pesar de que existió crecimiento el PIB tuvo desaceleraciones; a partir del 2012 los porcentajes de incremento en las tasas fueron disminuyendo, tanto así que en el año 2016 aparece por primera vez en muchos años un decrecimiento, una caída del 1,5%, originado especialmente por las fuertes caídas en el precio internacional del petróleo, sumado la desaceleración en las actividades no petroleras, lo que conlleva a una contracción del gasto público que era la variable que empujaba la economía ecuatoriana.

Es importante acotar que el precio del petróleo tuvo un promedio de aproximadamente 100 dólares por barril en los años 2011 y 2014. En los años 2015-2016 según lo menciona Indexmundi el precio del barril tuvo una fuerte caída con un valor promedio de \$50,75 en el 2015 y de 42,81 en el 2016 (Indexmundi, 2018).

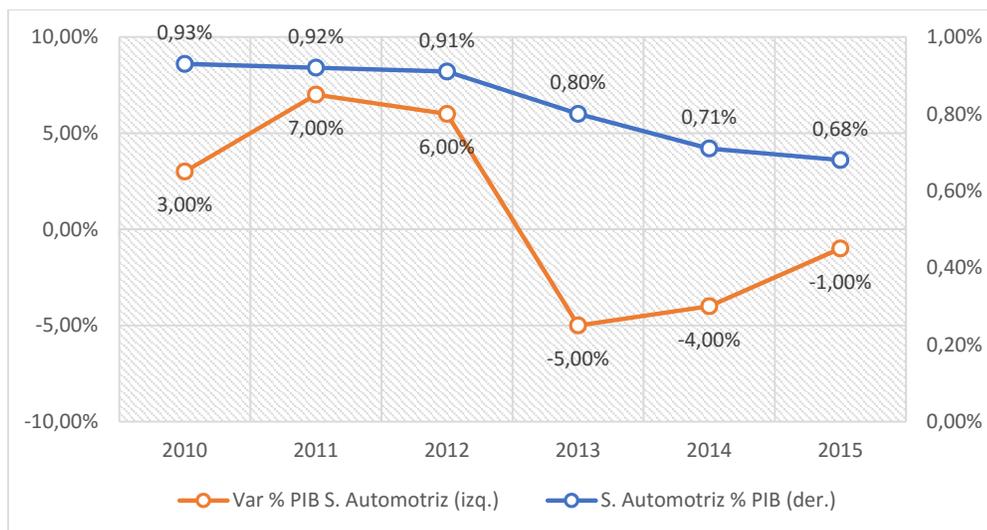


Figura 15. Tasa del PIB sector automotriz
Fuente: (EKOS, 2017).

La figura 15 nos muestra que entre el 2010 al 2015 existió una tendencia decreciente de la participación del sector automotriz dentro del PIB, pasando de alrededor de 0.9% a 0.7% siendo el 2015 el año más bajo de participación; a su vez podemos notar que la tasa de variación del PIB automotriz tuvo un crecimiento moderado entre los años 2010 y

2012 alcanzando un tope máximo de 7% en el 2012, no obstante en los años 2013, 2014 y 2015 la tasa de variación fue negativa demostrándose una contracción severa del sector.

3.2.2.2 Balanza Comercial

En el análisis de este periodo de estudio el comportamiento tanto de las exportaciones como de las importaciones tuvo la misma tendencia, es decir las 2 actividades mantuvieron incrementos hasta el 2014, en los años 2015-2016 estos resultados se invirtieron. Es importante mencionar que a pesar de que el Ecuador en el periodo 2010-2014 gozó del boom petrolero la balanza fue deficitaria, debido a que las importaciones crecieron al mismo ritmo como se mencionó anteriormente. En el 2015 la apreciación del dólar, la devaluación de las monedas de otros países y la caída del precio del barril del petróleo llevó al Gobierno a tomar medidas restrictivas más complejas como lo fue la implementación de las salvaguardas Resolución No. 011-2015 con el objetivo de minimizar las importaciones y consecuentemente evitar la salida de divisas, esta medida sin duda alguna tuvo el resultado esperado ya que en el 2016 el país obtuvo un superávit como lo muestra la siguiente figura.

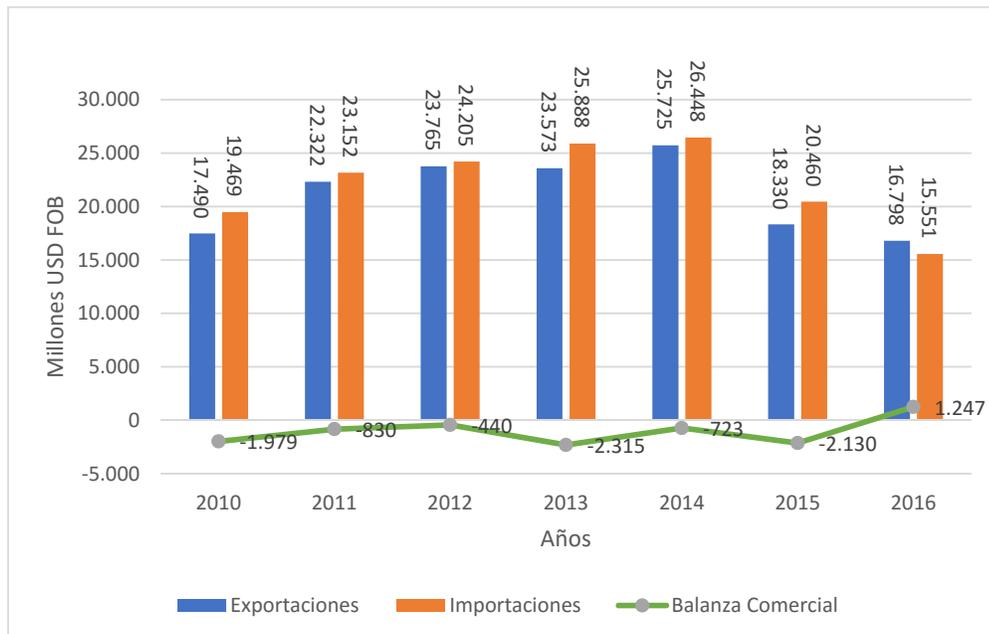


Figura 16. Balanza Comercial del Ecuador 2010-2016

Fuente: (BCE, 2017).

Para el análisis del presente trabajo es significativo tener una mayor claridad en la balanza comercial con respecto a las actividades, es decir actividades petroleras y no petroleras como se puede observar en la figura a continuación.

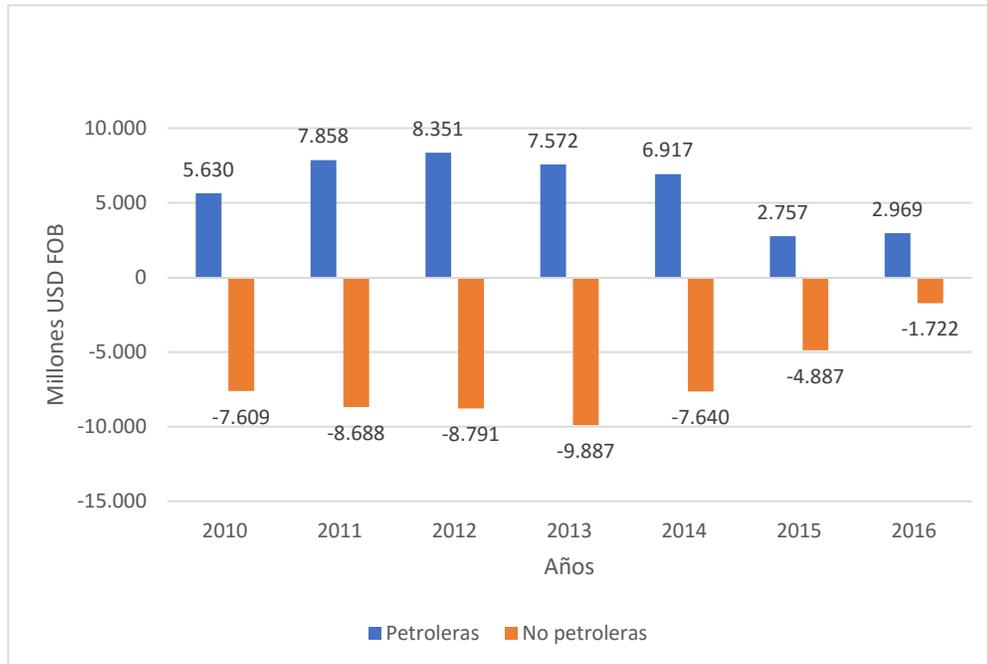


Figura 17. Balanza Comercial del Ecuador por actividad 2010-2016
Fuente: (BCE, 2017).

En la figura 17 se puede apreciar que tanto la balanza petrolera como la no petrolera tuvieron comportamientos asimétricamente parecidos puesto que ambas experimentaron un comportamiento expansivo y recesivo correspondientemente en similares años; siendo así que entre los años 2014-2016 las 2 balanzas se vieron contraídas, una positivamente y la otra negativamente.

Tradicionalmente la balanza comercial no petrolera del Ecuador siempre ha sido negativa observándose que pese a la implementación de cupos entre los años 2010 y 2013 la misma siguió expandiendo su brecha negativa, lo cual evidencia que no obtuvo el efecto esperado con esta medida; a partir del 2014 con nuevos ajustes efectuados aparentemente se habría alcanzado un mejor impacto ya que la tendencia de crecimiento en la brecha negativa se vio reducido; para el 2015 y 2016 con la implementación de salvaguardias y

nuevas resoluciones el efecto fue positivo, llegando al 2016 a obtener una balanza comercial no petrolera de -1722 millones de dólares, es decir casi 6 veces más favorable que el año 2013.

Balanza Comercial del Sector automotriz

A continuación, se presenta la balanza comercial del sector automotriz en el periodo 2005 y 2016:

Tabla 4. Balanza Comercial Sector Automotriz, 2005 – 2016

Años	Balanza Comercial Sector Automotriz				
	Exportaciones		Importaciones		Balanza Comercial
	Valor Millones US\$ FOB	Tasa Crecimiento	Valor Millones US\$ FOB	Tasa crecimiento	
2005	167,47		1.189,56		-1.022,09
2006	341,05	104%	1.405,06	18%	-1.064,01
2007	378,79	11%	1.391,95	-1%	-1.013,16
2008	407,72	8%	1.858,27	34%	-1.450,55
2009	251,64	-38%	1.487,60	-20%	-1.235,96
2010	327,50	30%	1.694,40	14%	-1.366,90
2011	463,60	42%	1.435,59	-15%	-971,99
2012	573,29	24%	1.398,39	-3%	-825,10
2013	219,25	-62%	1.293,70	-7%	-1.074,45
2014	186,25	-15%	1.334,68	3%	-1.148,43
2015	150,19	-19%	895,64	-33%	-745,45
2016	44,93	-70%	788,16	-12%	-743,23

Fuente: (BCE, s.f.).

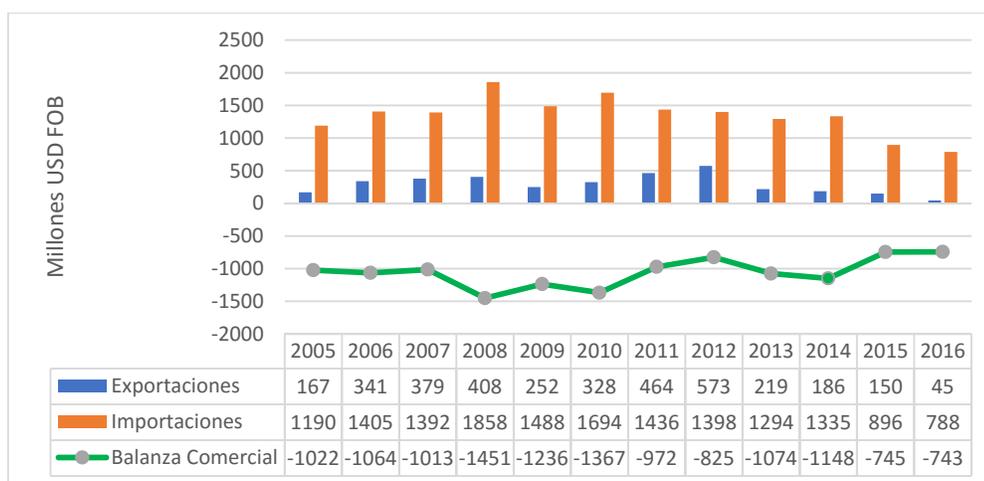


Figura 18. Balanza Comercial Sector Automotriz

Fuente: (BCE, s.f.).

Tanto las exportaciones como las importaciones del sector automotriz entre el 2010 y 2016 tuvieron en general un decrecimiento. En el caso de las exportaciones, a partir del año 2013 existe una disminución constante, así lo menciona la CINAIE (2018) “estaban concentradas en 2 mercados: Colombia y Venezuela [...]”. El mercado venezolano en la práctica se cerró y el mercado colombiano se volvió muy competitivo tanto por la fuerte depreciación del peso como por la liberación comercial con sus socios” (pág. 17).

Las importaciones tuvieron su caída más baja en el año 2015 con el 33%, esto como resultado de más restricciones arancelarias y no arancelarias impuestas por el gobierno. Las exportaciones entre el año 2010 y 2016 decrecieron en 10% promedio anual y las importaciones en 8% promedio anual.

Entre los años 2005 y 2009 las exportaciones crecieron en promedio un 21% y las importaciones en 8% interanual.

La balanza comercial del sector es deficitaria ya que en todos los años comprendidos en este análisis las importaciones son mayores a las exportaciones, siendo el 2015 y 2016 los años con menor déficit; lo que indica que la balanza del sector tiene un comportamiento distinto a la balanza comercial global. No obstante, bastante similar al comportamiento de la balanza no petrolera.

3.2.3 Resultados cuantitativos de la restricción de importaciones del sector automotriz

3.2.3.1 Importaciones

Las partidas arancelarias del sector automotriz son las que se detallan en la siguiente tabla, estas partidas representan el universo de importaciones del sector automotriz, la información se presenta en base a cantidades medidas por toneladas métricas (TM).

Tabla 5. Partidas arancelarias del sector automotriz

Partida Arancelaria	Descripción
87.01	Tractores
87.02	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto las de partidas 87.02), incluidos los del tipo familiar y los de carreras.
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercancías.
87.05	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías, por ejm grúas, camiones de bomberos, barrederas...
87.06	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05 equipados con su motor.
87.07	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05 incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05
87.09	Carretillas automóviles sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractores de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias; sus partes
87.10	Tanques y demás vehículos blindados de combate, incluso con su armamento incorporado; sus partes.
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él, sidecares
87.12	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto) sin motor.
87.13	Sillones de rueda y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión.
87.14	Partes y accesorios de vehículos de las partidas 87.11 a 87.13
87.16	Remolque y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles; sus partes.

Fuente: (SENAE, s.f.).

Para efectos del estudio se tomarán las siguientes partidas arancelarias las cuales son las más representativas del sector, es decir son las partidas que más se importan.

Tabla 6. Partidas arancelarias más representativas del sector automotriz

Partida Arancelaria	Descripción
87032	Vehículos transporte de personas hasta cilindraje 3000 cm ³
87033	Vehículos combustión diésel hasta cilindraje superior a 3000 cm ³
87039	Los demás vehículos de transporte de personas
87042	Vehículos transporte de mercancías hasta 4,5 toneladas
87043	Vehículos transporte de mercancías desde 4,5 toneladas hasta 6,2 toneladas
87060	Chasis para vehículos CKD

Fuente: (BCE, s.f.).

Tabla 7. Importaciones por partida arancelaria en TM, 2010 – 2016

Partida Arancelaria	Descripción	Cantidad - Toneladas Métricas						
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
87032	Vehículos transporte de personas hasta cilindraje 3000 cm ³	107.895	100.964	82.989	81.605	80.130	55.827	48.025
87033	Vehículos combustión diésel hasta cilindraje superior a 3000 cm ³	1.067	393	437	899	338	333	552
87039	Los demás vehículos de transporte de personas	9.712	1.590	1.779	793	1.597	1.713	2.255
87042	Vehículos transporte de mercancías hasta 4,5 toneladas	48.382	45.267	52.410	45.845	52.346	38.523	18.423
87043	Vehículos transporte de mercancías desde 4,5 TN hasta 6,2 TN	30.198	20.522	18.622	15.012	14.282	6.275	3.499
87060	Chasis para vehículos CKD	4.985	5.974	5.411	7.831	7.226	7.111	6.539

Fuente: (BCE, s.f.).

La cantidad de volumen que se importó en el sector automotriz en el año 2010 fue de 203.038 toneladas métricas, la cual fue disminuyendo en los años subsiguientes; el decrecimiento promedio por año fue del 14% hasta llegar al 2016 con importaciones de apenas 79.245 toneladas métricas, estos resultados se pueden evidenciar en la figura a continuación:

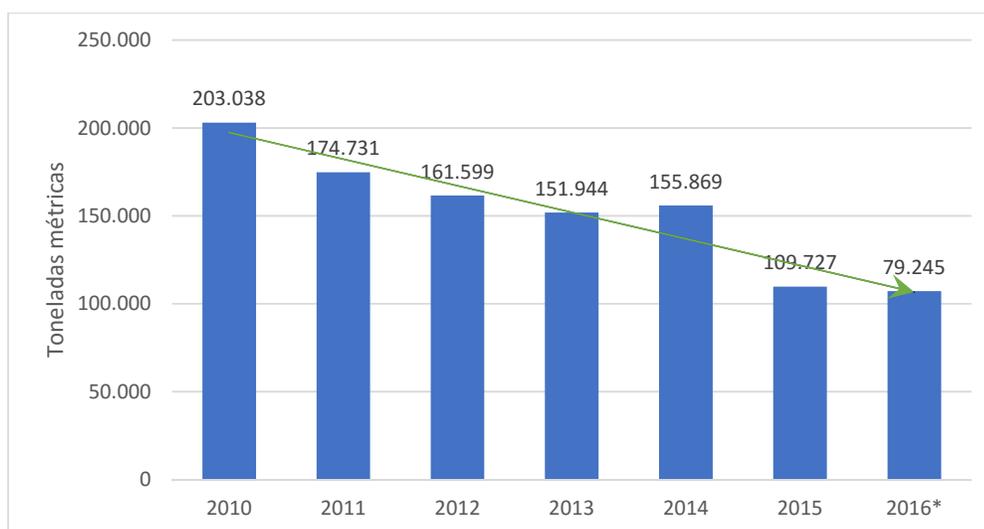


Figura 19. Importaciones del Sector Automotriz, 2010 – 2016 en TM

Fuente: (BCE, s.f.).

La composición de la cantidad importada en base a las partidas arancelarias más representativas del sector automotriz se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 8. Composición porcentual importaciones por partida en TM, 2010 – 2016

Partida Arancelaria	Cantidad - Toneladas Métricas						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
87032	53,11%	57,77%	51,34%	53,69%	51,39%	50,92%	48,73%
87033	0,50%	0,21%	0,32%	0,58%	0,20%	0,28%	0,33%
87039	4,76%	0,89%	1,08%	0,50%	1,01%	1,54%	0,78%
87042	24,20%	25,93%	32,42%	30,17%	33,57%	35,10%	36,75%
87043	14,85%	11,80%	11,51%	9,86%	9,15%	5,70%	6,19%
87060	2,58%	3,40%	3,33%	5,20%	4,68%	6,46%	7,22%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: (BCE, s.f.).

Los vehículos que más se importaron son los que corresponden a vehículos de transporte de personas de hasta 3000 cm³, seguido por los vehículos de transporte de mercancías de hasta 4,5 y 6,2 toneladas, estas 3 partidas representan en promedio el 93% de las importaciones.

Los chasis para vehículos CKD, en el año 2010 representaron el 2,46% del total importado, pero en el año 2016 terminaron representando el 7,20%; su tasa de crecimiento anual fue del 6%, esto ratifica la política que tuvo el gobierno anterior del incentivo a la producción nacional.

En la siguiente tabla se muestran las tasas de crecimiento que mantuvo el sector:

Tabla 9. Tasa de crecimiento de importaciones sector automotriz en TM, 2010 – 2016

Descripción	Tasa de crecimiento importaciones en TM						
	2010 2011	2011 2012	2012 2013	2013 2014	2014 2015	2015 2016	Promedio
Vehículos transporte de personas hasta cilindraje 3000 cm ³	-6,42%	-17,81%	-1,67%	-1,81%	-30,33%	-13,98%	-12,00%
Vehículos combustión diésel hasta cilindraje superior a 3000 cm ³	-63,84%	11,47%	109,78%	-63,35%	-1,59%	68,01%	10,08%
Los demás vehículos de transporte de personas	-83,73%	12,00%	-55,75%	102,70%	-7,30%	-31,84%	-0,04%
Vehículos transporte de mercancías hasta 4,5 toneladas	-6,44%	15,81%	-12,53%	14,18%	-26,41%	-52,18%	-11,26%
Vehículos transporte de mercancías desde 4,5 toneladas hasta 6,2 toneladas	-32,06%	-9,26%	-19,40%	-4,87%	-56,11%	-44,20%	-27,65%
Chasis para vehículos CKD de las partidas 8701-8705 con su motor	19,64%	-9,37%	44,70%	-7,74%	-1,60%	8,06%	6,26%

Fuente: (BCE, s.f.).

El mayor porcentaje de decrecimiento en el sector automotriz sucedió entre el año 2014 y 2015, con un porcentaje de -30%. Solo en el año 2014 se evidencia un crecimiento poco significativo del sector 3%. En el tramo comprendido entre 2010 y 2013 el decrecimiento fue de 9% interanual, mientras que en 2016 fue del 28% en relación con el 2015. En general, la caída de las importaciones en el período investigado como se lo mencionó previamente fue de -14% interanual.

Las partidas arancelarias que tuvieron mayor impacto en este periodo fueron las de los vehículos de transporte de mercaderías entre 4,5 y 6 toneladas con el -27,65% y en

los vehículos de transporte de personas hasta 3000 cm³ con el -12%; cabe referir que como se comentó anteriormente estos 2 tipos de vehículos son los que se importan en mayor volumen. Por el contrario, la única partida que tuvo un comportamiento diferente fue el 87060 chasis para vehículos CKD con un incremento promedio anual de 6,26%. Lo que ratifica una vez más el incentivo a la producción nacional.

Tabla 10. Composición de las Importaciones del sector automotriz en TM según CBU – CKD, 2010 – 2016

Partida Arancelaria	Descripción	Composición (%) CBU y CKD en TM						
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
87032	Vehículos transporte de personas hasta cilindraje 3000 cm ³	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	CBU	57%	63%	62%	60%	62%	47%	58%
	CKD	43%	37%	38%	40%	38%	53%	42%
87039	Los demás vehículos de transporte de personas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	CBU	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	CKD	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
87042	Vehículos transporte de mercancías hasta 4,5 toneladas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	CBU	76%	85%	78%	75%	69%	68%	75%
	CKD	24%	15%	22%	25%	31%	32%	25%
87043	Vehículos transporte de mercancías desde 4,5 TN hasta 6,2 TN	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	CBU	64%	60%	69%	39%	40%	24%	48%
	CKD	36%	40%	31%	61%	60%	76%	52%

Fuente: (BCE, s.f.).

La tabla 10 demuestra que en la composición de los vehículos importados en lo que respecta a la partida que más se comercializa, la 87032 los CBUs son mayores a los CKDs, solo en el año 2015 tuvo un resultado inverso. Por el contrario, los vehículos de transporte de mercancías de 4,5 hasta 6,2 toneladas a partir del 2013 tuvieron más participación de CKDs que de CBUs. En general la tendencia es que las importaciones en vehículos armados son mayores que las importaciones de vehículos en partes.

3.2.3.2 Exportaciones

Tabla 11. Exportaciones del sector automotriz en millones USD FOB, 2010-2016

Año	Exportaciones Sector Automotriz (Millones US\$)	Tasa crecimiento	Principales destinos
2010	327,50		Colombia, Venezuela, República Dominicana, Chile, Perú, USA, México, Bolivia, Puerto Rico.
2011	463,60	42%	
2012	573,29	24%	
2013	219,25	-62%	
2014	186,25	-15%	
2015	150,19	-19%	
2016	44,93	-70%	

Fuente: (BCE, s.f.).

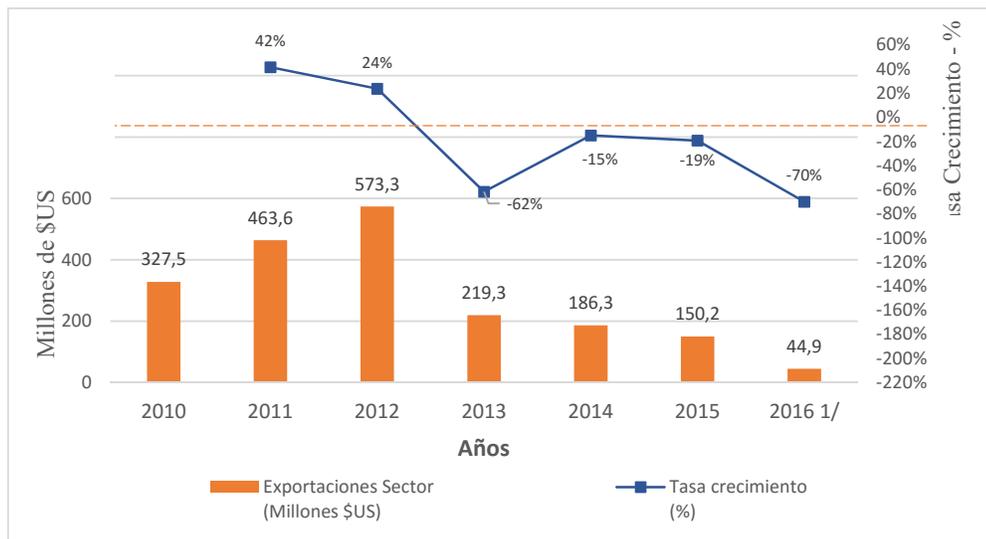


Figura 20. Exportaciones del sector automotriz, 2010 - 2016

Fuente: (BCE, s.f.).

Como lo muestra la figura 20, el comportamiento de las exportaciones del sector en los años 2010-2012 tuvo una tendencia creciente, de las cuales aproximadamente el 90% fueron a los mercados de Colombia y Venezuela; a partir del 2013 contrariamente los resultados fueron decrecientes, esto debido a varios factores como el práctico cierre de relaciones comerciales que hiciera Venezuela a partir de ese año registrándose en el 2016 exportaciones aisladas, también se atribuye la apreciación que tuvo el dólar, la devaluación de las monedas de los países de la región y la liberación comercial que obtuvo Colombia con sus socios comerciales. En los últimos años el principal destino de las

exportaciones ecuatorianas es Colombia que abarca el 99% de los embarques (CINAE, 2018).

Estos resultados muestran que las exportaciones automotrices han perdido participación en la generación de divisas para el país. En el año 2010, las exportaciones automotrices representaban el 1,87% del total de exportaciones y en el año 2016 simbolizaron el 0,27%, lo que indica que el sector ha perdido espacio en el mercado internacional. Así mismo comparando las exportaciones de vehículos por unidades el 2016 decreció en un 94% con relación al 2010.

3.3 DATOS FINANCIEROS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Los resultados financieros de las empresas del sector automotriz permitirán conocer si el sector tuvo algún tipo de impacto en el periodo de estudio, estos resultados se los puede observar en las siguientes tablas:

Tabla 12. Ventas Totales del Sector Automotriz en USD 2010-2016

AÑO	VENTAS EN USD
2010	7,455,736,418.00
2011	8,466,951,693.00
2012	9,262,745,822.00
2013	9,355,204,869.00
2014	10,089,538,459.00
2015	8,201,129,364.00
2016	6,563,641,076.00

Fuente: (INEC, s.f.).

Las ventas del sector automotriz venían experimentando hasta el 2014 un crecimiento sostenible llegando en ese año a alcanzar la suma de 10,089.54 millones de dólares, el efecto de los cupos sumado a las salvaguardias, entre otros factores generales del contexto económico determinaron que en los años 2015 y 2016 estas presenten un comportamiento decreciente evidenciándose así una recesión en el sector.

A continuación, se presenta la tabla 13 que describe los resultados financieros que tuvieron las empresas más representativas del sector automotriz en base a las ventas:

Tabla 13. Resultados Financieros en USD de las empresas más representativas del sector automotriz, 2010-2016

	ACTIVO	PATRIMONIO	INGRESO X VENTA	UTILIDAD
AEKIA S.A.				
2010	55,574,723.12	19,963,062.84	363,079,349.70	8,274,883.50
2011	58,063,621.74	32,010,856.88	213,948,160.00	13,690,186.00
2012	64,469,044.55	41,810,650.46	202,132,881.70	15,299,793.50
2013	110,596,452.11	56,224,528.93	242,331,893.40	19,413,878.40
2014	103,764,349.00	70,050,197.70	273,903,088.00	23,825,696.80
2015	137,977,427.00	73,524,930.40	184,211,478.50	15,671,467.40
2016	208,502,718.00	79,232,746.40	195,945,566.80	11,707,816.00
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR SA				
2010	213,185,639.89	129,083,983.50	266,165,580.80	29,166,336.10
2011	211,197,554.54	130,715,854.10	330,442,652.80	27,847,488.00
2012	201,910,818.61	135,052,133.70	815,931,332.10	29,397,606.10
2013	214,298,733.89	154,460,032.80	993,112,125.10	46,164,263.90
2014	234,394,908.00	163,162,041.00	1,053,072,303.00	50,071,034.10
2015	272,537,976.00	171,477,681.00	896,191,796.90	52,936,514.70
2016	208,025,004.00	146,242,941.00	587,518,389.80	23,071,798.20
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. (A.Y.A.S.A.)				
2010	85,118,733.97	22,258,587.56	240,834,699.60	5,539,581.80
2011	89,331,155.10	32,967,987.15	259,398,799.90	6,825,426.36
2012	73,315,617.60	39,382,529.26	191,474,543.80	7,522,758.74
2013	85,320,204.60	47,728,414.80	205,221,095.00	8,389,391.45
2014	97,423,437.74	55,132,913.76	213,546,156.10	9,217,587.99
2015	96,325,527.30	60,307,838.63	159,995,934.40	6,010,326.15
2016	112,984,454.55	62,528,329.66	139,073,963.40	4,144,330.48
TOYOTA DEL ECUADOR S.A.				
2010	61,954,410.68	15,808,195.75	178,174,078.10	0
2011	59,151,570.23	17,960,677.86	164,123,769.20	3,347,045.87
2012	67,042,003.05	16,825,594.53	167,024,373.60	4,361,087.31
2013	55,966,601.27	16,336,263.56	161,159,291.30	4,173,158.64
2014	56,992,112.40	19,482,468.30	181,975,363.00	5,877,545.43
2015	48,485,019.10	17,597,909.80	124,667,036.00	3,964,602.04
2016	60,700,444.10	15,014,079.20	66,661,374.44	1,355,554.26
OMNIBUS				
2010	379,836,083.98	198,406,697.80	1,393,755,896.00	23,098,514.60
2011	382,077,504.69	203,423,028.00	818,783,723.80	14,272,681.30
2012	307,545,328.96	202,295,808.60	809,435,573.60	5,295,487.06
2013	296,350,838.26	177,987,041.30	657,001,157.00	37,750,700.50
2014	326,967,565.00	193,243,907.00	752,540,343.70	49,213,992.10
2015	276,558,197.00	178,930,879.00	581,548,939.30	29,761,461.30
2016	263,917,775.00	167,738,942.00	388,991,760.00	17,223,861.70
AYMESA S.A.				
2010	155,371,010.57	46,953,591.94	213,279,973.70	22,650,334.60
2011	164,699,459.07	77,104,334.81	261,009,974.10	32,732,095.90
2012	214,899,613.21	91,226,617.93	297,363,879.90	29,425,381.2
2013	208,215,522.72	69,501,085.87	196,123,315.30	-6,992,992.00
2014	113,916,802.00	68,466,020.80	181,344,519.60	-1,035,065.10
2015	109,479,460.00	65,365,330.70	112,678,868.70	505,358.22
2016	153,383,736.00	73,622,938.80	108,675,140.60	-338,778.80

Fuente: (Supercias, s.f.).

Las empresas más representativas de la industria automotriz en referencia a las ventas entre los años 2010-2014 presentaron tendencias distintas entre ellas, es decir unas crecieron y otras decrecieron; en los años 2015 y 2016 todas decrecieron.

3.3.1 Cifras de ventas del sector automotriz

A continuación, se presentan las principales cifras del sector automotor, medidas en unidades de vehículos:

Tabla 14. Principales cifras de ventas (unidades) del sector automotriz, 2000-2016

Año	Producción	Exportación	Oferta	Importación	Ventas	Venta	Ventas Totales
	Nacional		Producción Nacional		Producción Nacional	Vehículos Importados	
2000	13.076	5.012	8.064	8.019	10.441	8.542	18.983
2001	28.335	7.493	20.842	42.394	20.316	36.634	56.950
2002	27.931	5.077	22.854	49.093	21.047	48.325	69.372
2003	31.201	8.574	22.627	30.956	22.768	35.327	58.095
2004	31.085	9.308	34.085	38.248	22.230	36.921	59.151
2005	43.393	13.481	38.282	55.310	29.528	50.882	80.410
2006	51.763	20.283	39.007	57.476	31.496	58.062	89.558
2007	59.290	25.916	45.294	54.104	32.591	59.187	91.778
2008	71.210	22.774	32.787	70.322	46.782	65.902	112.684
2009	55.561	13.844	62.408	40.649	43.077	49.687	92.764
2010	76.252	19.736	56.007	79.685	55.683	76.489	132.172
2011	75.743	20.450	60.948	75.101	62.053	77.840	139.893
2012	81.398	24.815	42.029	66.652	56.395	65.051	121.446
2013	66.844	7.211	56.661	62.595	55.509	58.303	113.812
2014	63.872	8.368	42.364	57.093	61.855	58.205	120.060
2015	50.732	3.274	47.458	33.640	43.962	37.347	81.309
2016	26.786	716	26.070	31.761	31.775	31.780	63.555

Fuente: (AEADE, 2018).

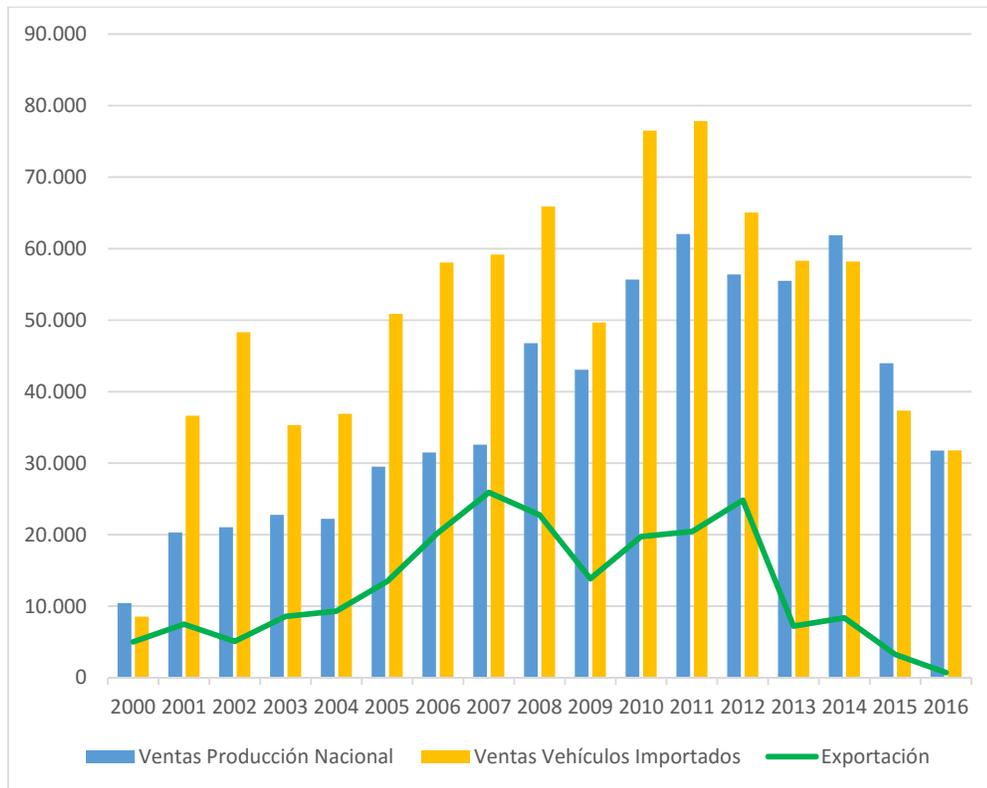


Figura 21. Venta de vehículos de producción nacional e importados, 2000-2016

Fuente: (AEADE, 2018).

Las cifras de ventas del sector automotriz tienen comportamientos diferentes en los siguientes dos períodos analizados, el primero comprendido entre los años 2000 y 2009 y el segundo comprendido entre el 2010 y 2016, en el primer rango la industria automotriz creció, en el segundo se contrajo, solo las importaciones crecieron en este último periodo en un 2,5% pero si se compara con las importaciones del primer rango el crecimiento es ínfimo contra un 51,28% como lo muestra la siguiente figura:

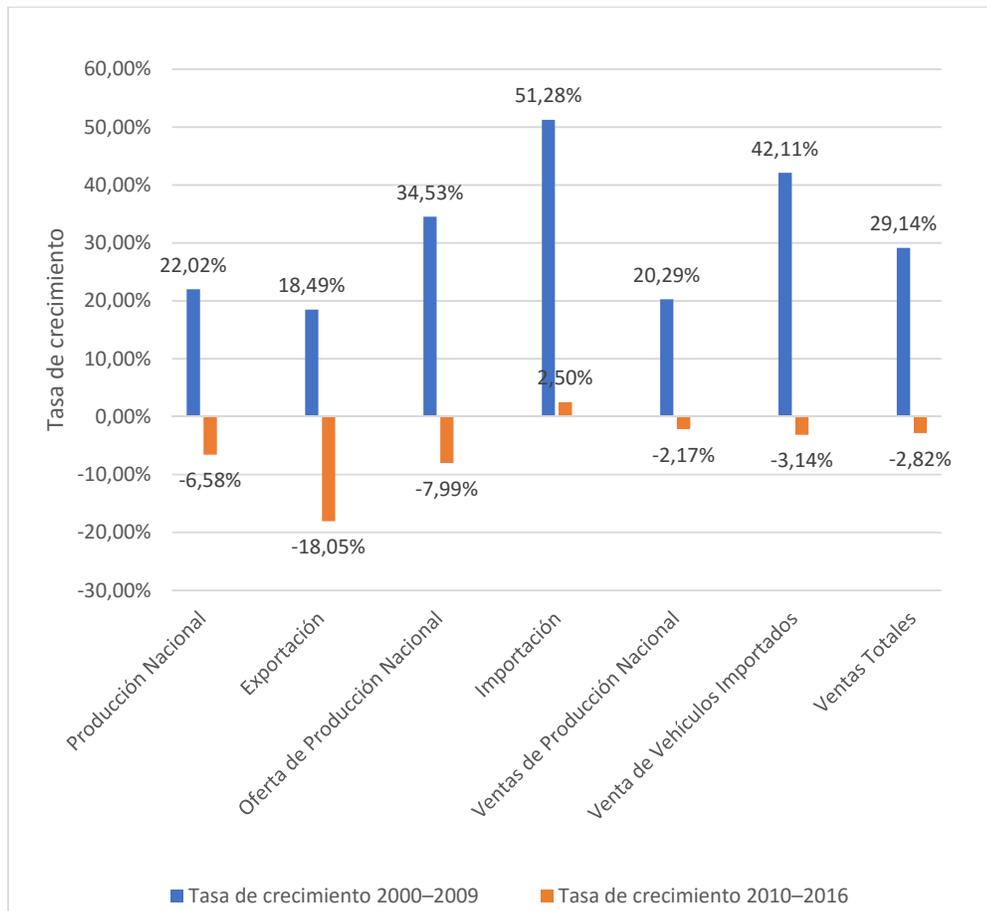


Figura 22. Tasa de crecimiento en ventas del sector automotriz (unidades), 2000-2016

Fuente: (AEADE, 2018).

La exportación de vehículos tuvo un mal desempeño, ya que su tasa de crecimiento se redujo de 18,49% interanual en el período 2000 – 2009 a -18,05% interanual en el 2010 – 2016. Es importante resaltar que entre los años 2010-2012 estas exportaciones tuvieron un crecimiento sostenido de 22,67% interanual, para luego comenzar a decaer hasta el 2016 y llegar a la cifra de 716 vehículos, cuando para el 2010 sus ventas fueron 19.736 vehículos. Estos resultados evidencian que la caída de las exportaciones en los últimos años es básicamente por los estancamientos comerciales con Venezuela y Colombia que empezaron en el 2013, año en el que las exportaciones comienzan su decrecimiento.

La venta de vehículos importados tuvo una tendencia parecida a la de las exportaciones, es decir su tasa de crecimiento interanual pasó de 42,11% a -3,14% en el segundo periodo. Además, es de señalar, que el año que obtuvo mayor variación de crecimiento en las importaciones fue el año 2001, donde las importaciones crecieron en un 329%.

En relación con la venta de vehículos de producción nacional se aprecia que el primer periodo tuvo un crecimiento de 20,29% mientras tanto el segundo periodo fue de -2,17% interanual; los años que tuvo mayor desempeño de crecimiento en ventas fueron los años 2001, 2005, 2008 y 2010 con incrementos del 95%, 33%, 44% y 29% respectivamente.

Estos resultados nos llevan a concluir que el sector tuvo una pérdida de dinamismo a partir del 2012. Entre el año 2000 y 2009, la venta total de vehículos tuvo un crecimiento promedio de 29,14% anual y entre el año 2010 y 2016 el crecimiento promedio en las ventas fue -10,38% anual.

CAPITULO IV

4. DISEÑO DE ESTRATEGIAS PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ

4.1 ANÁLISIS VENTAJA COMPETITIVA DEL SECTOR MEDIANTE APLICACIÓN DEL DIAMANTE DE PORTER

De acuerdo con los datos obtenidos en los capítulos anteriores de este estudio, el análisis y desarrollo de las estrategias estará enfocado a dos subsectores de la industria automotriz que son las empresas ensambladoras y las firmas autopartistas, esto debido a su estrecho nivel de encadenamiento productivo.



Figura 23. Conformación del Sector Automotriz al 2017

Fuente: (AEADE, 2018).

4.1.1 Condición de los factores

En este apartado se analiza los factores de producción que requieren las industrias para su desarrollo como son el recurso humano, la infraestructura, la tecnología y la localización geográfica entre otros; para saber cómo se encuentra la industria y detectar las ventajas o desventajas de la misma y así poder diseñar estrategias y potenciar una

ventaja o minimizar el impacto de un factor que no se encuentre en forma favorable para el desarrollo de la misma (Porter, 1991).

- **Tecnología**

Con relación a este factor de producción el sector automotriz en el Ecuador cuenta con la tecnología adecuada para el país; es decir la tecnología que ofrece es suficiente para el mercado ecuatoriano. Las empresas en el Ecuador han realizado grandes inversiones para estar acorde con los avances del sector automotriz a nivel mundial, como es el caso de General Motors que en su planta cuenta con personal especializado y capacitado y con el apoyo de equipos de alta tecnología para el proceso del ensamblaje.

El Ministerio de Industrias y Productividad del Ecuador en el año 2014, para facilitar a los autopartistas el desarrollo de partes locales, implementó el Centro de Desagregación Tecnológica en Yachay, cuyo objetivo fue el establecimiento de vínculos estratégicos con las potenciales empresas industriales del país (YACHAY, 2004), lamentablemente este centro no logro cumplir sus objetivos debido a los problemas que enfrenta YACHAY, los mismos que son de conocimiento público. Según la Senescyt el Ecuador, “invierte el 1,88% del Producto Interno Bruto (PIB) en tecnología e innovación. En ese sentido, la Cuarta Revolución Industrial supone un enorme reto y un mar de oportunidades para el país, generando un debate entre tecnología y tradición” (Computer World, s.f.).

- **Talento humano**

La industria automotriz requiere que su personal técnico sea altamente competente, los profesionales que participan en este sector son: ingenieros mecánicos, ingenieros industriales especializados, operarios mecánicos y ayudantes y personal administrativo de apoyo, con los cuales las empresas automotrices esperan mantener un nivel de excelencia en su personal (Oleas, Angulo, & Trávez, 2011). Los profesionales del sector son capacitados por

instructores certificados y acreditados por la IATF (*International Automotive Task Force*) esto como parte fundamental de la implementación de la Certificación IATF 16949:2016.

El talento humano es un factor fundamental para no perder competitividad en el mercado. El personal que es parte de este tipo de empresas recibe capacitación técnica especializada permanentemente como se lo mencionó anteriormente y su remuneración es superior al de las otras industrias.

Según Oleas, Angulo, & Trávez (2011) “la situación es diferente en el caso del personal de las pequeñas empresas del SEA, en los que se observa bajos niveles de desarrollo tecnológico y de capacitación” (pág. 14). Lo que se traduce en una desventaja a la hora de los encadenamientos industriales ya que las exigencias de las empresas transnacionales están establecidas en sus estándares.

- **Localización geográfica**

La mayoría de empresas ensambladoras se encuentran en los alrededores de la ciudad de Quito, ya que 4 (AYMESA, GENERAL MOTORS OMNIBUS BB, FISUM, ARMACAR) de las 5 ensambladoras que operan actualmente están ubicadas en esta ciudad. La quinta ensambladora, CIAUTO, se ubica en la ciudad de Ambato.

Las empresas autopartistas de igual manera en su mayoría se encuentran en la ciudad de Quito y Ambato; en Quito muchas de estas empresas se encuentran como clústeres alrededor de la planta de General Motors Omnibus BB.

- **Infraestructura**

El Ecuador tiene una capacidad de operación instalada mayor a la producción que se requiere para cubrir el mercado nacional, esto de acuerdo con lo que indica la ESPAE ESPOL (2017) “Según estimaciones de UNIDO un tamaño de

planta mínimo requiere una producción de 250,000 unidades; más del doble del total de ventas del Ecuador en el 2014” (pág. 5). Por lo que las empresas deben mirar cómo llegar con esta producción a mercados internacionales.

Mientras que las empresas proveedoras de autopartes, según (Pro Ecuador, 2017) tienen infraestructuras modernas y eficientes, garantizando así que la calidad de autopartes y accesorios tengan posibilidades de ser exportados dentro y fuera de la región Andina.

4.1.2 Condiciones de la demanda

En este punto se analiza las condiciones de la demanda del producto o el servicio ofrecido por la industria.

Entre las principales características del mercado ecuatoriano está, en que los compradores prefieren los autos importados, esto de acuerdo con las ventas generadas históricamente en el sector ya que desde el año 2000 la tendencia en las ventas de los carros importados ha sido superior a los ensamblados en el país; solo en el 2014 y el 2015 hubo excepciones. Según datos de la AEADE, en el año 2015 las ventas de los vehículos importados representaron el 45.93% y en los ensamblados el 54.07%; esto como resultado de la implementación de las medidas arancelarias y las salvaguardias. En este periodo los consumidores se vieron obligados a comprar automóviles hechos en Ecuador, sobre todo esta decisión de los compradores estuvo condicionada por el costo y disponibilidad de los mismos. Para el año 2018, después de haber pasado aproximadamente 1 año de la derogación de las restricciones arancelarias, se presenta la siguiente situación:

Si bien hay una recuperación del sector, las ventas de autos ensamblados localmente no crecen al mismo ritmo que los importados. En el primer cuatrimestre, la participación en ventas de los autos importados creció en 15 puntos porcentuales en relación con igual período del 2017, mientras que el ensamblaje local disminuyó su participación en la misma proporción (González P. , 2018).

La figura 24 evidencia esta tendencia en los últimos meses:

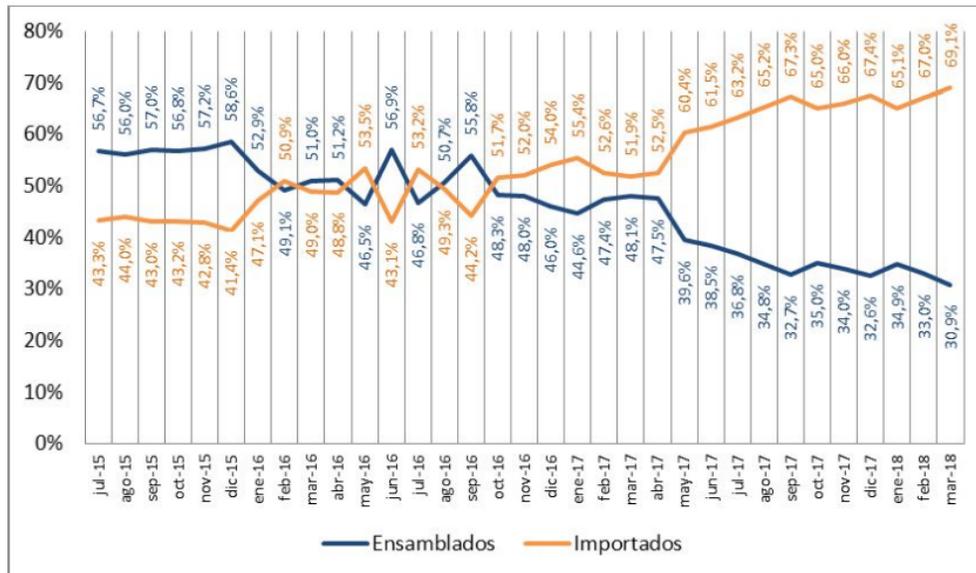


Figura 24. Participación de vehículos ensamblados e importados en las ventas mensuales de julio 15 a marzo 18

Fuente: (Gestión Digital, 2018).

Además, se han dado diferentes modalidades para la adquisición de los vehículos entre ellas: Incremento en los créditos, ahorro con la precancelación de la deuda entregando el vehículo usado como parte de pago.

Durante 2016 se determinaron \$ 243 millones en créditos para la compra de vehículos livianos de combustible fósil, mientras que entre agosto y septiembre de 2015 se otorgaron \$ 90 millones. La AEA calcula que el 70% de los vehículos nuevos se adquieren vía crédito. Los bancos Pichincha (31%) y del Austro (22%) representaron el 53% del total de créditos otorgados de enero a abril de este año. Le siguieron Proubanco (18%), Internacional (9%), Amazonas (6%), Guayaquil (4%), Loja (2%) y otras entidades (8%) (El Universo, 2017).

4.1.3 Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas

Este apartado analiza las condiciones que existen para que las empresas se creen, se organicen y se gestionen, así como si la rivalidad entre ellas permite fortalecer al sector volviéndole más competitivo.

Una estrategia para la operación de las mismas ha sido agremiarse en:

- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE),
- Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC)
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)
- Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)

Estos gremios tienen como función velar para que las demandas del sector sean tomadas en cuenta sobre todo por el gobierno nacional, mediante el incremento de incentivos, reducción de tasas arancelarias, entre otros.

Sobre la rivalidad en el sector automotriz, Genaro Baldeon, presidente ejecutivo de la Asociación de las Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) indica que:

Hay una mayor competencia en la industria automotriz, mayor competitividad de las distintas empresas que participan en el mercado y esto nos beneficia a todos, incluso en la mejora de la competitividad de la industria nacional que se siente, de alguna manera, obligada a ofrecer mejor tecnología, precio y condiciones al consumidor (El Universo, 2018).

En la venta de vehículos livianos y comerciales, se tiene la siguiente participación de las marcas en el país:

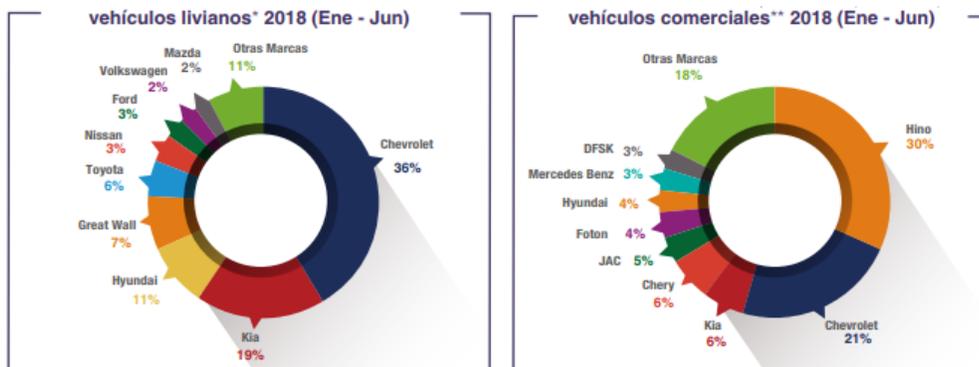


Figura 25. Participación de Venta de Vehículos por marca en livianos y comerciales en unidades, (Ene-Jun, 2018)

Fuente: (Gestión Digital, 2018).

En el año 2017 la producción de vehículos en Ecuador fue de 43.239 unidades, superó al 2016 con el 48,8%. En ese mismo año entraron dos ensambladoras: Fisum, con la camioneta Amarok, y Armacar, con el SUV Jac S3. La producción de Aymesa fue de 6.389 unidades de la marca Kia, creciendo en un 39,1% en comparación al 2016. Ómnibus BB produjo 31.846 vehículos de las marcas Chevrolet y Suzuki, representando una recuperación del 43,5%. Finalmente, la empresa Ciauto, con las marcas Great Wall y Zotye, ensambló 4.020 unidades (Gestión Digital, 2018).

A continuación, se presenta la producción de las ensambladoras:

Tabla 15. Total de vehículos por ensambladoras 2010-2017

AÑO	AYMESA	MARESA	ÓMNIBUS BB	CIAUTO	FISUM	ARMACAR	TOTAL
2010	13.092	8.995	54.165	-	-	-	76.252
2011	13.888	8.129	53.705	-	-	-	75.722
2012	16.831	9.826	52.959	-	-	-	79.616
2013	15.091	7.474	43.534	1.377	-	-	67.476
2014	10.075	5.990	46.624	2.614	-	-	65.303
2015	6.666	5.680	36.580	1.658	-	-	50.584
2016	4.594	-	22.192	2.278	-	-	29.064
2017	6.389	-	31.846	4.020	900	84	43.239

Fuente: (Gestión Digital, 2018).

Referente a las empresas autopartistas, Raúl Gallegos de la empresa METALTRONIC, expresa que:

La verdad no creo exista una rivalidad marcada, sino una competencia sana dentro del sector. Dentro de cada tipo de producto que se integra existe un proveedor que es líder. En el sector Metalmecánico creo que Metaltronic la empresa líder, en asientos Elasto, en ejes Dana, etc. Cada cual es especialista en su rama. Desarrollar una empresa orientada a la industria automotriz demanda muchos recursos, tanto en maquinaria como en la implementación de un SGC, por este motivo el portafolio de proveedores no es muy amplio, sino proveedores especializados (Gallegos, 2018).

4.1.4 Sectores conexos y de apoyo

La industria automotriz debido a su naturaleza es muy rigurosa, de manera especial sobre los factores que generan calidad y seguridad, por lo que, tienen un esquema de desarrollo de proveedores con altos estándares.

Por lo que, muchas empresas han generado importantes inversiones para ser proveedores de materiales para los procesos de ensamblaje y autopartistas, cumpliendo los más altos estándares de calidad, especialmente en productos como: plásticos de alta gama, sistemas de recubrimiento, sellantes soldables y expandibles, sellantes moldeables, protectores de bajos, plásticos de ingeniería, poliuretano y espumas especiales, revestimientos, pigmentos, catalizadores, lubricantes de ejes y de transmisión, kits de seguridad, aditivos de combustible, refrigerantes, líquidos de freno, así como materiales para baterías.

Para la integración de los proveedores en la cadena de producción de las ensambladoras y autopartistas es necesario tener un mejor manejo de sus procesos y dar una respuesta inmediata a los problemas que se puedan presentar en sus líneas de producción.

4.1.5 Casualidad

La casualidad, son los acontecimientos de carácter externo, sobre los que las empresas no tienen injerencia, pero pueden afectar las ventajas competitivas, por lo que se las debe detectar y aprovechar, si no, hay el riesgo de que en algún momento sean una amenaza.

Dentro de este factor está al Gobierno, en este periodo de análisis el Gobierno a través de sus políticas públicas ha jugado un rol importante en este sector. El Sector mantiene constantes diálogos con el Gobierno y su cooperación es fundamental para el desarrollo. Actualmente las demandas que tiene la industria automotriz con el Régimen actual son:

Tabla 16. Demandas actuales del sector automotriz para con el gobierno ecuatoriano

PROBLEMA	PROPUESTA DEL SECTOR
Falta de previsibilidad y el continuo cambio de normas y regulaciones.	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar una política de Estado con participación público-privada, con reglas claras para fomentar las inversiones, la transferencia de tecnología y la generación de empleo por parte del sector automotor en su conjunto (productores locales, importadores y autopartistas), garantizando la previsibilidad y transparencia en la regulación técnica, tributaria y comercial.
La obsolescencia del parque automotor implica un alto costo fiscal en subsidios de combustibles.	<ul style="list-style-type: none"> • Generar una alianza público-privada para la renovación del parque automotor: Plan RENOVA 2.0, con inversión privada. • Impulsar políticas para facilitar el acceso a los ciudadanos a las nuevas tecnologías de movilidad, que contribuyan al cuidado del medio ambiente y reduzcan el consumo de combustible. • Generación de líneas de crédito preferenciales para renovación, tecnologías eco-eficientes, destinadas al sector productivo y reactivación del leasing.
	<ul style="list-style-type: none"> • La necesidad de revisión del cálculo del anticipo del Impuesto a la Renta y eliminación del concepto de Impuesto Mínimo, así como la eliminación del Impuesto a la Salida de divisas (ISD). En esta propuesta también se incluye la priorización de una estrategia para la búsqueda de nuevos acuerdos comerciales que sean de beneficio para el país.

Fuente: (AEADE, 2017).

En relación a la quinta propuesta de la tabla antes descrito mediante la Ley de Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo y Estabilidad y Equilibrio Fiscal se está debatiendo la exoneración del pago del anticipo del Impuesto a la Renta por 8 años para las nuevas inversiones que se establezcan en las ciudades de Quito y Guayaquil y 12 años para las nuevas inversiones que se generen en el resto del país. Así también con relación al impuesto a la salida de divisas (ISD) se exonerará a nuevos inversionistas cuando importen bienes de capital y materias primas que no se elaboren en el Ecuador. De igual manera los exportadores deberán cumplir con el mismo requisito para exigir la devolución del ISD y la mercadería que importen tendrá que ser usada para fabricar bienes de exportación (El Telégrafo, 2018).

Adicionalmente, el sector ensamblador y autopartista en los últimos tiempos ha logrado un triunfo en sus diálogos con el gobierno debido a que el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) implementó 2 instrumentos de políticas públicas: el primero que entró en vigencia en octubre del 2017 menciona que se incremente el porcentaje del

contenido nacional para los vehículos ensamblados en el Ecuador en el 16% en 18 meses y 19% en 3 años; antes del acuerdo este porcentaje mínimo obligatorio era del 5%. El otro punto es establecer una tabla arancelaria que disminuya los aranceles de los CKDs en relación con la incorporación de partes locales, éste último a pesar de haber sido aprobado aún no entra en vigor (CINAE, 2018).

A continuación, se presenta la figura del Diamante de Porter, con relación a las empresas ensambladoras y autopartistas del Ecuador.

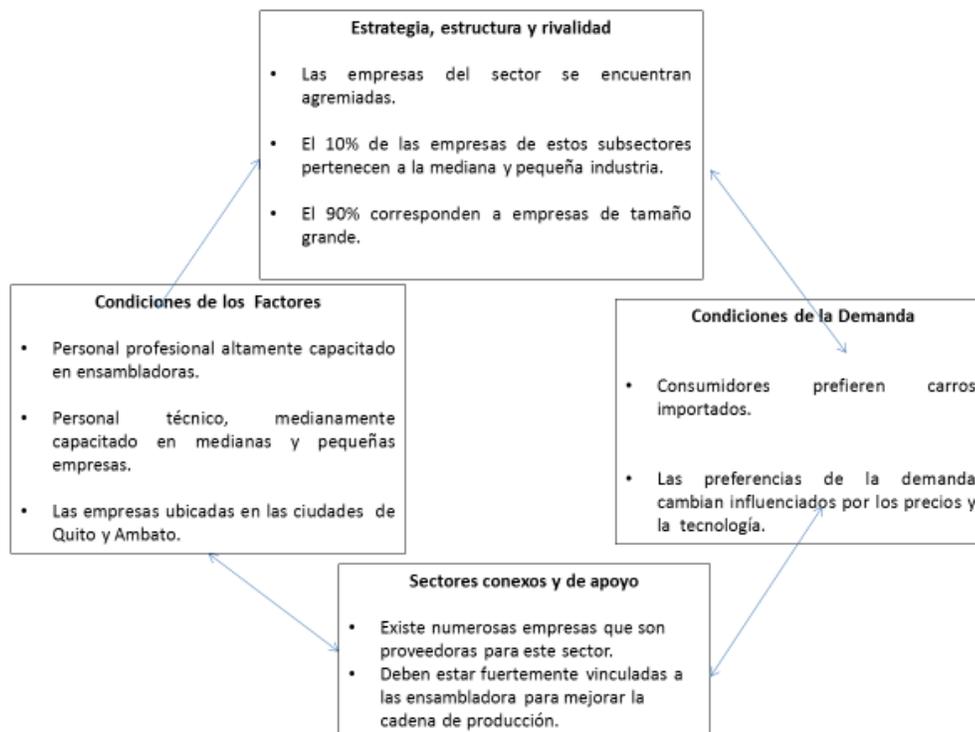


Figura 26. Diamante de Porter con Relación a las ensambladoras y Autopartistas del Ecuador

4.2 ESTRATEGIA COMPETITIVA MEDIANTE APLICACIÓN DE LAS 5 FUERZAS DE PORTER

Con la finalidad de proponer una estrategia competitiva para el sector automotriz, que es sujeto de este estudio, se utilizará la metodología de las Cinco Fuerzas de Porter,

que es un modelo integral que analiza a cualquier tipo de industria en términos de rentabilidad en relación con sus ventajas competitivas, para que se potencialicen y permitan dinamizar al sector.

Según Porter el creador de esta herramienta, el modelo plantea que:

La estrategia competitiva debe ser fruto de una perfecta comprensión de la estructura del sector y de cómo está cambiando. En cualquier sector, tanto si es nacional como internacional, la naturaleza de la competencia se compone de cinco fuerzas competitivas: 1. La amenaza de nuevas incorporaciones, 2. la amenaza de productos o servicios sustitutos, 3. el poder de negociación de los proveedores, 4. el poder de negociación de los compradores, y 5. la rivalidad entre los competidores existentes (1991).

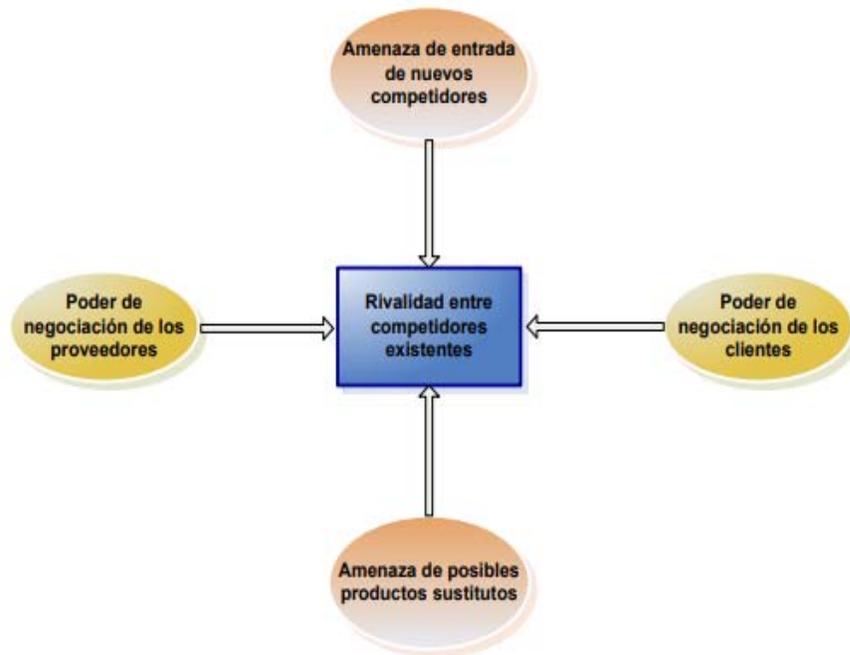


Figura 27. Modelo de las 5 Fuerzas de Porter

Fuente: (Porter, 1991).

A continuación, se presenta las estrategias para el sector, analizada desde el fortalecimiento de la producción de las empresas ensambladoras y autopartistas, con la finalidad de incentivar el consumo local y disminuir la dependencia de los insumos importados.

4.2.1 Amenaza de entrada de nuevos competidores

Este sector presenta barreras de entrada de nuevos competidores altas, en lo que se refiere a la instalación de nuevas ensambladoras y autopartistas, ya que requiere de una inversión alta de capital debido a los equipos especializados y a la tecnología que se necesita. También debe contar con certificaciones de calidad exclusivas que permitan el cumplimiento de estándares de alta calidad para que los procesos de fabricación de ensamble sean eficientes y eficaces, en este contexto la CINAIE (2018) menciona:

Parte esencial para el cumplimiento de estos requerimientos y especificaciones automotrices es la evaluación de la conformidad bajo la “Norma del Sistema de Gestión de Calidad IATF 16949:2016, Primera Edición”, la cual es ejecutada por organismos de certificación de tercera parte, debidamente acreditada por el IATF (International Automotive Task Force), quienes a través de reglas de evaluación, seguimiento y testificación aseguran la competencia de los profesionales y organismos acreditados (pág. 112).

La Norma IATF 16949-2016 es exclusiva de la industria automotriz, pero sigue teniendo como base a la ISO 9001:2015. “Otras normas relevantes son la ISO 14001:2015 Gestión Ambiental; OHSAS 18001 Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo; ISO 31000 Gestión de Riesgos, ISO 19011 Auditorías Interna” (CINAIE, 2018).

Otra de las barreras de entrada altas que tienen los ensambladores y autopartistas es la política gubernamental, la firma de los tratados comerciales que mantiene el Ecuador con otros países genera beneficios para los consumidores pero afecta directamente a los 2 subsectores, especialmente, esto debido a que no existe una política gubernamental clara que apalanque el desarrollo del sector automotriz, como ejemplo se menciona que debido al acuerdo que se mantiene con Colombia los automóviles que se importan desde ese país pagan el 0% de arancel mientras que los CKDs pagan el 15% de arancel para ingresar a Ecuador. Esto no genera incentivos para las marcas para que decidan ensamblar en el país.

Estrategias:

- Mantener la política comercial acerca de la participación del componente nacional en el ensamblaje de vehículos, manteniendo un alto estándar de calidad.
- Generar alianzas público-privadas para el desarrollo de investigación científica, actualización de conocimientos y tecnologías que marchen de la mano con el avance de la industria automotriz a nivel mundial para los autopartistas.
- Optimizar sus procesos con la finalidad de reducir costos y mejorar la rentabilidad.

4.2.2 Poder de negociación de los clientes

Los clientes pueden repercutir a la hora de: bajar precios, aumentar la calidad, exigir mayores prestaciones y hacer que los competidores se enfrenten unos a otros en beneficio propio. Con la baja de la venta de los automóviles que tuvo el Ecuador en el período de estudio, los clientes tienen un alto poder sobre este sector.

Los clientes se han visto beneficiados de la baja de precios que han sufrido los vehículos en este último año y muy probablemente se seguirán viendo beneficiados gracias al tratado comercial que el Ecuador firmó con la Unión Europea, por lo que las empresas de venta de vehículos han desarrollado grandes campañas publicitarias, facilidades de crédito, acceso a crédito directo, entre otras para captar más clientes y fidelizarlos a su marca.

Los compradores condicionan la compra a la calidad, tecnología, garantías, financiamiento, pero sobre todo al precio del vehículo, entre otros.

Estrategias:

- Identificar oportunamente las tendencias de los consumidores relacionados con temas como el cuidado del medio ambiente y la tecnología.
- Optimizar los costos de producción con la finalidad de bajar los precios al consumidor.

4.2.3 Amenaza de posibles productos sustitutos

Para este sector los productos sustitutos pueden ser las motos que, en la actualidad, son consideradas como un medio de transporte importante, debido a que brinda rapidez, es económica y está al alcance de los sectores de medios y bajos ingresos. El transporte público también puede ser un sustituto en los casos de las ciudades en las que se están ampliando y mejorando las condiciones de prestación del servicio, como en Quito con el metro y en Cuenca con el tranvía.

Estrategia:

- Ensamblar carros pequeños, es decir que sean lo más compactos posible para que mejoren la movilidad en el país y el precio.

4.2.4 Poder de negociación de los proveedores

Para describir la posición de los proveedores dentro de los 2 subsectores mencionados en este capítulo, se encuentra que tienen dos niveles, uno en relación con las ensambladoras y el otro en relación con los autopartistas, a continuación, se presenta en la siguiente figura:

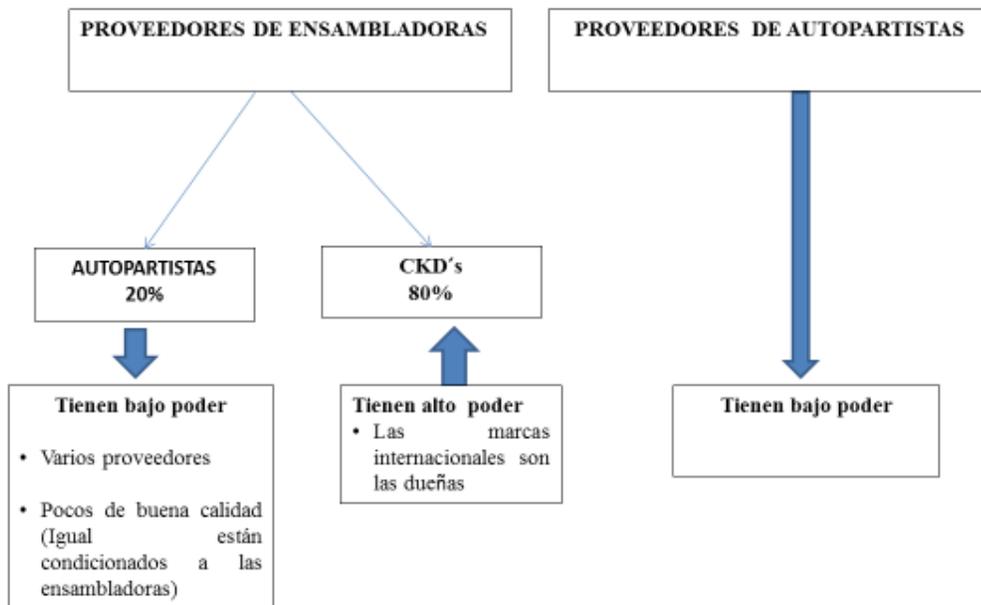


Figura 28. Poder de negociación de los proveedores

Estrategia:

- Fortalecer el relacionamiento con los proveedores para que éstos puedan cumplir con los estándares de calidad requeridos por las ensambladoras y autopartistas, especialmente con lo que tiene que ver con la tecnología.

4.2.5 Rivalidad entre competidores existentes

La industria automovilística es altamente competitiva, porque es un sector globalizado y de alta influencia por los cambios tecnológicos. Basándonos en lo indicado por Porter que mientras menos competidores haya en la industria probablemente mayor será la rentabilidad del mismo, en el caso del sector automovilístico es muy competitivo entre las empresas que ensamblan los carros en el Ecuador y las empresas que importan los mismos. En el año 2018 las empresas importadoras tienen mayor ventaja competitiva frente a las empresas ensambladoras, debido a la eliminación de las restricciones arancelarias, si bien es cierto, las restricciones se eliminaron tanto para los CKDs como para los CBU's pero se debe considerar que las restricciones fueron más agresivas para

los CBUs que para los CKDs. Las ensambladoras compiten con los carros que provienen de Colombia los mismos que pagan 0% de arancel mientras que las ensambladoras ecuatorianas pagan el 15% por los CKDs, así mismo en los próximos años de acuerdo con el tratado con la Unión Europea los carros europeos se importarán pagando 0% de arancel, esta negociación con la Unión Europea afectaría en gran medida a las ensambladoras y autopartistas. A su vez las empresas autopartistas tienen rivalidad con los precios de las partes que vienen de la China que por ser un mercado que tiene economía de escala sus precios son mucho más bajos que los de la producción nacional.

Estrategia:

- Atraer el mercado, a través de: la renovación permanente de portafolios, fortalecimiento de la relación con sus concesionarios y la implementación de mejores prácticas de producción y servicio antes durante y después de la venta de los vehículos.
- Contar con capital de trabajo y apoyos financieros ya sea del sector público o privado, para realizar inversiones en equipo y tecnología.
- Negociar con el estado políticas públicas para que los CKDs ingresen al país con 0% de arancel, así también que se implemente nuevamente una barrera arancelaria por un determinado tiempo que les permita a las ensambladoras mejorar en sus procesos.

A continuación, en el figura 29 se representa las estrategias de los subsectores mencionados:



Figura 29. Estrategias de las Empresas Ensambladoras y Autopartistas del Ecuador en base a las Cinco Fuerzas de Porter

4.3 PRIORIZACIÓN DE ESTRATEGIAS

Con la finalidad de priorizar las estrategias y ver su nivel de implementación en el sector automotriz, se ha escogido la metodología de matriz de priorización, tomando en cuenta la matriz de Holmes, que es una técnica muy útil, que permite identificar las principales estrategias, en base a criterios que son relevantes para el sector; y a partir de esto, identificar cual es el orden de las estrategias que se debe implementar.

Para esto se han definido los siguientes criterios de priorización y su correspondiente valoración:

Tabla 17. Criterios de priorización

Criterios	Definición	Valoración
Impacto	Efectos a mediano y largo plazo que tiene una acción, proyecto o programa.	1 bajo 2 Medio 3 Alta
Viabilidad	Mide la posibilidad de aplicación de la estrategia, teniendo en cuenta que la misma tiene que integrar a varios actores públicos y privados.	1 Baja 2 Media 3 Alta
Tiempo de implementación	Mide el tiempo que se requiere para la implementación de la estrategia, en este caso es necesario que sea lo más pronto posible, ya que las transformaciones que afectan a este sector son inmediatas.	1 5-10 años 2 3 a 5 años 3 menos de 3 años

A continuación, se presenta el proceso de priorización de las estrategias para el sector automotriz.

Tabla 18. Cuadro de priorización de estrategias de las ensambladoras y autopartistas del Ecuador

ESTRATEGIA	IMPACTO 1-3	VIABILIDAD 1-3	TIEMPO DE IMPLEMENTACIÓN 1-3	TOTAL
Identificar oportunamente las tendencias de los consumidores relacionados con temas como el cuidado del medio ambiente y la tecnología.	3	3	3	9
Negociar con el estado políticas públicas para que los CKDs ingresen al país con 0% de arancel, así también que se implemente nuevamente una barrera arancelaria por un determinado tiempo que les permita a las ensambladoras mejorar en sus procesos.	3	3	3	9
Optimizar los costos de producción con la finalidad de bajar los precios al consumidor.	3	3	3	9
Optimizar sus procesos con la finalidad de reducir costos y mejorar la rentabilidad.	3	3	3	9
Ensamblar carros pequeños, es decir que sean lo más compactos posible para que mejoren la movilidad en el país y el precio.	3	3	1	7
Atraer el mercado, a través de: la renovación permanente de portafolios, fortalecimiento de la relación con sus concesionarios y la implementación de mejores prácticas de producción y servicio antes durante y después de la venta de los vehículos.	3	2	2	7
Mantener la política comercial acerca de la participación del componente nacional en el ensamblaje de vehículos, manteniendo un alto estándar de calidad.	2	3	2	7
Fortalecer el relacionamiento con los proveedores para que éstos puedan cumplir con los estándares de calidad requeridos por las ensambladoras y autopartistas, especialmente con lo que tiene que ver con la tecnología.	3	1	2	6
Contar con capital de trabajo y apoyos financieros ya sea del sector público o privado, para realizar inversiones en equipo y tecnología.	1	1	1	3
Generar alianzas público-privadas para el desarrollo de investigación científica, actualización de conocimientos y tecnologías que marchen de la mano con el avance de la industria automotriz a nivel mundial para los autopartistas.	1	1	1	3

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede ver que las estrategias de mayor impacto, viabilidad y tiempo de implementación son las siguientes:

1. Identificar oportunamente las tendencias de los consumidores relacionados con temas como el cuidado del medio ambiente y la tecnología.
2. Negociar con el estado políticas públicas para que los CKDs ingresen al país con 0% de arancel, así también que se implemente nuevamente una barrera arancelaria por un determinado tiempo que les permita a las ensambladoras mejorar en sus procesos.
3. Optimizar los costos de producción con la finalidad de bajar los precios al consumidor.
4. Optimizar sus procesos con la finalidad de reducir costos y mejorar la rentabilidad.

4.4 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

Para la elaboración del plan de implementación se elaboró un cronograma que contempla un horizonte de diez años, teniendo en cuenta que su implementación requiere de la articulación y coordinación de varios actores tanto privados como públicos y además de una ágil y estratégica actuación, debido a los cambios tecnológicos que se van desarrollando y que son un reto para este sector.

Tabla 19. Cronograma de implementación

ESTRATEGIA	AÑOS					RESPONSABLE
	1	2	3	4	5-10	
Identificar oportunamente las tendencias de los consumidores relacionados con temas como el cuidado del medio ambiente y la tecnología.	X					Empresas Ensambladoras y Autopartistas
Negociar con el estado políticas públicas para que los CKDs ingresen al país con 0% de arancel, así también que se implemente nuevamente una barrera arancelaria por un determinado tiempo que les permita a las ensambladoras mejorar en sus procesos	X					Empresas Ensambladoras, Autopartistas y Gobierno
Optimizar los costos de producción con la finalidad de bajar los precios al consumidor.	X					Empresas Ensambladoras y Autopartistas
Optimizar sus procesos con la finalidad de reducir costos y mejorar la rentabilidad.	X					Empresas Ensambladoras y Autopartistas
Ensamblar carros pequeños, es decir que sean lo más compactos posible para que mejoren la movilidad en el país y el precio.					X	Empresas Ensambladoras y Autopartistas
Atraer el mercado, a través de: la renovación permanente de portafolios, fortalecimiento de la relación con sus concesionarios y la implementación de mejores prácticas de producción y servicio antes durante y después de la venta de los vehículos.			X			Empresas Ensambladoras y Autopartistas
Mantener la política comercial acerca de la participación del componente nacional en el ensamblaje de vehículos, manteniendo un alto estándar de calidad.			X			Empresas Ensambladoras, Autopartistas y Gobierno
Fortalecer el relacionamiento con los proveedores para que éstos puedan cumplir con los estándares de calidad requeridos por las ensambladoras y autopartistas, especialmente con lo que tiene que ver con la tecnología.			X			Empresas Ensambladoras y Autopartistas
Contar con capital de trabajo y apoyos financieros ya sea del sector público o privado, para realizar inversiones en equipo y tecnología.					X	Empresas Ensambladoras, Autopartistas y Gobierno
Generar alianzas público-privadas para el desarrollo de investigación científica, actualización de conocimientos y tecnologías que marchen de la mano con el avance de la industria automotriz a nivel mundial para los autopartistas.					X	Empresas Ensambladoras, Autopartistas y Gobierno.

CONCLUSIONES

- Se determina que las restricciones implementadas bajo las distintas resoluciones obtuvieron el efecto deseado, es decir, las importaciones de la industria automotriz se redujeron año tras año en todo el periodo de estudio. Cabe indicar que la normativa que realmente disminuyó de forma drástica las importaciones fue la resolución 049-2014 que entró en vigor en enero del 2015, año en el que las importaciones decrecieron al 33%, esta resolución restringió a las importaciones de CBUS Y CKDs de manera cuantitativa por unidades y por valor en un 42% y 20% respectivamente.
- Se establece que en el periodo de estudio existieron 2 escenarios distintos, el primero se dio entre los años 2010-2014, en este lapso las restricciones implementadas por el Gobierno ecuatoriano fueron mínimas, dicho de otra manera, no afectaron directamente al sector automotriz. El segundo es el comprendido entre los años 2015 y 2016 en los que el sector tuvo una grave afectación. Las ventas totales del sector en el primer periodo tuvieron una tendencia creciente pasando de 7.456 millones de dólares en el 2010 a 10.090 millones en el 2014; no obstante, en el segundo periodo esta variable fue decreciente llegando a cifras de ventas de 6.564 millones en el 2016. Analizando el periodo total, las ventas del sector tuvieron un decrecimiento aproximado del 12%.
- El empleo en el sector automotor en los años 2010-2014 fue creciente, en el 2010 existieron 34.893 puestos de trabajo, en el 2014 se llegó a 48.405. En los años 2015 y 2016 el empleo se disminuyó a 46.832 y a 43.090 respectivamente. Al interpretar el periodo total el empleo tuvo un crecimiento de alrededor del 23%; sin embargo, evidentemente la tendencia luego de la aplicación de la resolución 049-2014 es decreciente con una evidente afectación al empleo en el sector.

- El número de empresas del sector automotriz entre el 2010-2014 creció en cada año pasando de 2.542 en el 2010 a 4.031 establecimientos en el 2014. Por el contrario, en el segundo periodo que comprende el 2015 y 2016 el número de empresas disminuyó llegando a 3.848 unidades productivas en el 2016. Esta variable tuvo un crecimiento del 51% en el periodo total de estudio a pesar del decrecimiento que se generó luego de la aplicación de la resolución 049-2014.
- Los impuestos generados por el sector automotriz se contrajeron en todo el período, esto debido a la disminución paulatina de las importaciones; en el año 2010 el sector generó 1.161 millones de dólares en impuestos representando el 15% de los tributos del país, mientras que en el 2016 suscitó 895 millones simbolizando apenas el 7% de los tributos totales.
- Adicionalmente, analizando exclusivamente la venta de vehículos por unidades, estas cifras fueron decrecientes en el período 2010-2016. En el 2010 se vendieron 132.172 vehículos y en el 2016 se vendieron 63.555 unidades con una reducción del 52% en el período estudiado. Si se compara estas cifras con las del periodo 2000-2009, existe un contraste absoluto ya que en este último período hubo un crecimiento del 389%. Finalmente, en el 2017, año en el que se derogaron las restricciones, estas cifras se reactivaron, vendiéndose 105.077 unidades, 65% más que el 2016.
- En relación a las estrategias que este estudio concluye y recomienda se pueden mencionar:

Identificar oportunamente las tendencias de los consumidores, relacionados con el cuidado del medio ambiente y la tecnología, esto le permitirá al sector estar a la vanguardia y preparado para las exigencias del mercado.

Optimizar los costos de producción en los vehículos con la finalidad de bajar sus precios de venta particularmente en los vehículos de producción nacional.

El precio es definitivamente una de las variables más importantes al momento de decidir la compra.

Finalmente, negociar con el estado políticas tributarias para que los CKDs ingresen al país con 0% de arancel. Esto considerando el acuerdo con la Unión Europea que puede afectar la industria nacional y consecuentemente la generación de empleos

BIBLIOGRAFÍA

1. AEADE. (21 de agosto de 2017). *El Sector Automotor define cinco propuestas claves*. Recuperado el Junio de 2018, de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <http://www.aeade.net/el-sector-automotor/>
2. AEADE. (19 de abril de 2018). *Anuario 2017*. Recuperado el 28 de Abril de 2018, de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/anuario%202017%20final%20web.pdf>
3. AEADE. (11 de Enero de 2018). *Sector Automotor en Cifras*. Recuperado el 03 de Febrero de 2018, de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE): <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/01/boletin%2016%20espanol%20resumido.pdf>
4. AEADE. (s.f.). *Conformación sector automotor*. Recuperado el 02 de Septiembre de 2017, de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <http://www.aeade.net/perfil-del-sector-automotor-del-ecuador/>
5. Álvarez, L., & Cuadros, L. (2012). La importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de respuesto mexicano. *Revista Problemas del Desarrollo*, 169(43), 97-119. Recuperado el 07 de Mayo de 2017, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0301-70362012000200006
6. Álvarez, M. (2002). Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector autopartes en México. *Contaduría y Administración*, 206, 29-49. Recuperado el 07 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39520604>
7. Arroyo, F., & Buenaño, C. (2017). Calidad en el servicio: Oportunidad para el Sector Automotor en el Ecuador. *Innova Research Journal*, 2(9), 42-52. Recuperado el 07 de Mayo de 2017, de <http://www.journaluidegye.com/magazine/index.php/innova/article/view/268>
8. Asamblea Nacional del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). Constitución de la República del Ecuador 2008. *Registro Oficial(449)*. Montecristi, Ecuador. Recuperado el 22 de Enero de 2018, de https://www.corteconstitucional.gob.ec/images/contenidos/quienes-somos/Constitucion_politica.pdf
9. Asamblea Nacional del Ecuador. (16 de 12 de 2010). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Quito, Ecuador. Recuperado el 10 de Junio de 2017, de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/COPCI.pdf>

10. Ballesteros, A. (2001). *Comercio exterior: teoría y práctica*. Murcia: Universidad de Murcia.
11. Banda, H., Gómez, D., & Carrión, L. (2016). La industria automotriz en el estado de Querétaro: ¿cambio estructural? *Pensamiento & Gestión*(41), 36-59. Recuperado el 05 de Mayo de 2017, de <http://www.scielo.org.co/pdf/pege/n41/n41a03.pdf>
12. BCE. (1 de Agosto de 2017). 3.2. *PIB por enfoque de la Producción*. Recuperado el 08 de Enero de 2018, de Banco Central Ecuador: <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Cuentas Nacionales/Anuales/Dolares/indicecn1.htm>
13. BCE. (3 de Agosto de 2017). *Noventa años del Banco Central del Ecuador Series Estadísticas Históricas*. Recuperado el 01 de Octubre de 2017, de Banco Central del Ecuador: <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Anuario/80años/90%20ANIOS.pdf>
14. BCE. (s.f.). *Consulta de Totales por Nandina*. Recuperado el 1 de Octubre de 2017, de Banco Central del Ecuador: <https://www.bce.fin.ec/comercioExterior/comercio/consultaTotXNandinaConGrafico.jsp>
15. Bernabel, A. (2016). Identidad y deterioro de imagen de la marca, caso: calzados deportivos kelme, 2015. *Comunic@ccion*, 7(1), 16-26. Recuperado el 06 de Mayo de 2017, de <http://www.scielo.org.pe/pdf/comunica/v7n1/a02v7n1.pdf>
16. Boza, S., & Fernández, F. (2014). Chile frente a la regulación sobre medidas no arancelarias de la Organización Mundial del Comercio. *Estudios Internacionales*, 178, 65-82. Recuperado el 02 de Julio de 2017, de <https://revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/view/32516/34290>
17. CINAЕ. (2013). *Historia de la industria ecuatoriana*. Recuperado el 02 de Septiembre de 2017, de Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana: https://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196
18. CINAЕ. (4 de Abril de 2017). *Anuario de la Industria Automotriz Ecuatoriana 2017*. Recuperado el 15 de Junio de 2017, de Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana: <http://www.cinae.org.ec/Anuario/anuario2017.pdf>
19. CINAЕ. (19 de Abril de 2018). *Anuario de la Industria Automotriz Ecuatoriana 2018*. Recuperado el 28 de Abril de 2018, de CINAЕ: https://www.cinae.org.ec/Anuario/anuario_2018.pdf

20. COMEX. (11 de Junio de 2012). Resolución No. 65. *Comité de Comercio Exterior*. Recuperado el 02 de Agosto de 2017, de Ministerio de comercio exterior e inversiones: <http://www.comercioexterior.gob.ec/resoluciones-2012/>
21. COMEX. (15 de Junio de 2012). Resolución No. 66. (725). Quito: Registro Oficial. Recuperado el 03 de Agosto de 2017, de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/RO-Resoluciones-63-66-y-67-COMEX.pdf>
22. COMEX. (29 de Diciembre de 2014). Resoluciones No. 049-2014. *Comité de Comercio Exterior*. Registro Oficial. Recuperado el 05 de Agosto de 2017, de Ministerio de Comercio Exterior: http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf
23. COMEX. (5 de Mayo de 2015). Reformar el anexo 2 de la Resolución 049-2014 del pleno del COMEX, del 29 de diciembre del 2014. *Resolución No. 019-2015*. QUITO: REGISTRO OFICIAL. Recuperado el 05 de Agosto de 2017, de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/Resoluci%C3%B3n-019-2015.pdf>
24. COMEX. (30 de diciembre de 2015). *Resolución N° 050-2015*. Recuperado el 15 de Agosto de 2017, de Comercio Exterior: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>
25. COMEX. (6 de marzo de 2015). Resolución No. 011-2015. Quito: Registro Oficial. Recuperado el 15 de Agosto de 2017, de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-20151.pdf>
26. COMEX. (21 de Enero de 2016). Resolución No. 001-2016. *Resolución No. 001-2016*. Quito: Registro Oficial. Recuperado el 18 de Agosto de 2017, de https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2016/01/Resolucion_001-2016.pdf
27. COMEX. (29 de Abril de 2016). Resolución No. 006-2016. *Resolución No. 006-2016*. Quito: Registro Oficial. Recuperado el 18 de Agosto de 2017, de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Resolucion-006-2016.pdf>
28. COMEX. (06 de Septiembre de 2016). Resolución No. 021-2016. *Resolución No. 021-2016*. Quito: Registro Oficial. Recuperado el 19 de Agosto de 2017, de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/09/Resolucio%CC%81n-021-2016.pdf>
29. COMEX. (s.f.). *Ecuador aplica salvaguardia cambiaria en favor de la economía nacional*. Recuperado el 03 de Junio de 2017, de Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones: <https://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-aplica-salvaguardia-cambiaria-en-favor-de-la-economia-nacional/>

30. COMEX. (s.f.). *Salvaguardia por balanza de pagos*. Recuperado el 01 de Julio de 2017, de Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones: <https://www.comercioexterior.gob.ec/boletin-de-prensa-salvaguardia-por-balanza-de-pagos/>
31. Computer World. (s.f.). *Industria 4.0: La nueva era de los negocios*. Recuperado el 10 de Enero de 2018, de Ekos: <http://www.computerworld.com.ec/actualidad/tendencias/1112-industria-4-0-la-nueva-era-de-los-negocios.html>
32. Corbella, V. (2013). Integración y flujos comerciales entre los países de la UNASUR. *Análisis Económico*, 28(69), 149-165. Recuperado el 27 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/html/413/41331033008/>
33. Delpiano, C. (2015). Medidas de salvaguardia y exclusiones regionales en la jurisprudencia de la Organización Mundial de Comercio. *Revista Chilena de Derecho*, 42(2), 545-566. Recuperado el 27 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=177042270007>
34. Duarte, H., & Román, S. (2017). Análisis del impacto comercial de la cláusula de salvaguardias para las importaciones de repuestos automotrices en la empresa AVISAN CIA LTDA. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 2-15. Recuperado el 01 de Octubre de 2017, de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/avisan.html>
35. Echeverría, O., & Medina, J. (2016). Imagen de marca en la percepción de la calidad del consumidor de los vehículos compactos. *Investigación Administrativa*(117), 7-22. Recuperado el 06 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/pdf/4560/456046142001.pdf>
36. EKOS. (18 de Abril de 2017). *Industria Automotriz: cupos y salvaguardias*. Recuperado el 01 de Octubre de 2017, de Ekos Negocios: <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=8919>
37. El Comercio. (3 de Abril de 2015). Ciauto apuesta por el desarrollo local. *El Comercio*. Recuperado el 09 de Septiembre de 2017, de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/deportes/carburando-autos-automoviles-ciauto-great.html>
38. El Telégrafo. (23 de Junio de 2018). *Tres ejes claves envuelven a la Ley Orgánica de Fomento Productivo*. Recuperado el 01 de Julio de 2018, de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/ley-fomento-productivo-aprobacion-ejecutivo/http://www.sri.gob.ec/web/guest/ley-organica-fomento-productivo>
39. El Universo. (29 de Junio de 2017). *Crédito para autos exige tener 40% del valor*. Recuperado el 10 de Junio de 2018, de

<https://www.eluniverso.com/tendencias/2017/06/29/nota/6255439/credito-autos-exige-tener-40-valor>

40. El Universo. (27 de Abril de 2018). Acuerdo comercial impulsa venta de vehículos de la UE. *El Universo*. Recuperado el 6 de Mayo de 2018, de El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/04/27/nota/6733380/acuerdo-comercial-impulsa-venta-vehiculos-ue>
41. El Universo. (11 de Mayo de 2018). *Genaro Baldeón: Crece competencia en sector automotor en Ecuador*. Recuperado el 10 de Junio de 2018, de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/11/nota/6754536/crece-competencia-sector-automotor>
42. ESPAE ESPOL. (Mayo de 2017). *Estudios industriales: Orientación estratégica para la toma de decisiones*. Recuperado el 29 de Mayo de 2018, de Escuela Superior Politécnica del Litoral: <http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2017/06/industriaautomotriz.pdf>
43. Espinosa, D., & Camino, R. (2017). Salvaguardias en Ecuador, ¿Beneficio o Perjuicio? *Ciencia América*, 6(3), 1-6. Recuperado el 01 de Julio de 2017, de <http://www.cienciamerica.us/openjournal/index.php/uti/article/view/98/84>
44. Galicia, F., & Sánchez, I. (2011). La industria automotriz y el fomento a las cadenas productivas en Sonora: el caso de la Ford en Hermosillo. *Economía, Sociedad y Territorio*, 11(35), 161-195. Recuperado el 13 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11116271007>
45. Gallegos, R. (28 de Junio de 2018). Situación Empresas del Sector Automotriz. (A. Rios, Entrevistador)
46. Gestión Digital. (14 de Mayo de 2018). *Las ventas del sector automotor se recuperan, pero el ensamblaje nacional disminuye*. Recuperado el 9 de Junio de 2018, de Revista Gestión: <http://www.revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/las-ventas-del-sector-automotor-se-recuperan-pero-el-ensamblaje>
47. Gómez, A., & Ramírez, Z. (2017). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico: evidencia empírica para el departamento del Cauca (Colombia). *Revista de Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 25(2), 41-62. Recuperado el 20 de Noviembre de 2017, de <http://www.redalyc.org/pdf/909/90952679004.pdf>
48. González, P. (22 de Mayo de 2018). *Los autos importados impulsan las ventas en Ecuador*. Recuperado el 03 de Junio de 2018, de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/autos-ventas-ecuador-comercio-importaciones.html>
49. González, T., & Martin, M. (2013). La innovación en entornos económicos poco favorables: el sector auto partes mexicano. *Estudios Gerenciales*, 29(127), 167-

176. Recuperado el 13 de Mayo de 2017, de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0123592313000065>
50. Indexmundi. (Mayo de 2018). *Petróleo crudo Precio Mensual: Dólares americanos por barril*. Recuperado el 26 de Mayo de 2018, de Indexmundi: <https://www.indexmundi.com/es/precios-de-mercado/?mercancia=petroleo-crudo&meses=120>
51. INEC. (s.f.). *Directorio de Empresas: Análisis Sectorial (Manufactura y Comercio)*. Recuperado el 2 de Septiembre de 2017, de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true
52. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. (2018). *2017 Production Statistics*. Recuperado el 24 de Marzo de 2018, de OICA: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>
53. Martínez, J. (9 de enero de 2018). *Y el ranking mundial de fabricantes de coches en 2017 queda así*. Recuperado el 03 de febrero de 2018, de Actualidad Motor: <https://www.actualidadmotor.com/ranking-mundial-fabricantes-de-coches-2017/>
54. Moreta, M. (16 de Febrero de 2015). *En Ciauto se producirá el nuevo modelo M4*. Recuperado el 9 de Septiembre de 2017, de Revista Líderes: <https://www.revistalideres.ec/lideres/ciauto-modelo-ecuador-ambato.html>
55. Noroña, M. (2016). Diseño y factibilidad de una planta de ensambles de tableros de instrumentos del vehículo aplicado en el Ecuador. *Innova Research Journal*, 1(9), 137-157. Recuperado el 06 de Mayo de 2017, de <http://www.journaluidegye.com/magazine/index.php/innova/article/view/43>
56. Oleas, J., Angulo, D., & Trávez, C. (18 de Noviembre de 2011). *Elaboración de autopartes para el sector automotor*. Recuperado el 27 de Mayo de 2018, de FLACSO: <https://www.flacso.edu.ec/portal/pnTemp/PageMaster/07xhc02kdn0i8zlp9o7iz17oh19gcv.pdf>
57. Organización Mundial del Comercio. (s.f.). *Aranceles*. Recuperado el 20 de Noviembre de 2017, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm
58. Pico, L., & Coello, R. (2017). Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010-2015 y su impacto en la economía. *Innova Research Journal*, 2(1), 108-122. Recuperado el 15 de Octubre de 2017, de <http://www.journaluidegye.com/magazine/index.php/innova/article/view/170>

59. Pleno del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI). (22 de Enero de 2009). Resolución 466 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, sobre salvaguardia en balanza de pagos. *Registro Oficial No. 512*. Ecuador. Recuperado el 02 de Julio de 2017, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DInformativos/SGdi914.pdf>
60. Porter, M. (1991). La ventaja competitiva de las naciones. En P. Borja, *Análisis de competitividad del circuito agroalimentario: Pie de cria, ganado en pie, camal, mercado, carne en bruto*. Barcelona: Plaza & Janes Editores.
61. Pro Ecuador. (2017). *Análisis Sectorial Automotriz 2017*. Recuperado el 06 de Enero de 2018, de <https://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PERFIL-AUTOMOTRIZ-FINAL.pdf>
62. Revista Líderes. (s.f.). *12 ensambladoras de motos se asocian para tomar velocidad*. Recuperado el 6 de Enero de 2018, de <http://www.revistalideres.ec/lideres/12-ensambladoras-motos-asocian-velocidad.html>
63. Ruiz Almeida, D., Carralero Hidalgo, L., Tamayo Fajardo, M. Á., & Aguilera Patterson, A. (2015). Procedimiento de plan de marketing para pequeños y medianos empresarios. *Ciencias Holguín*, 21(4), 1-11. Recuperado el 05 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/pdf/1815/181542152001.pdf>
64. Saltos, J., Ortiz, W., & Lascano, M. (2017). Marcas y patentes para MIPYMES: Caso de estudio, posicionamiento del grupo empresarial "El Salinerito". *Revista Publicando*, 12(2), 599-620. Recuperado el 06 de Mayo de 2017, de https://www.rmlconsultores.com/revista/index.php/crv/article/view/744/pdf_537
65. Schmitz, C. (2012). Distintividad y uso de las marcas comerciales. *Revista Chilena de Derecho*, 39(1), 9-31. Recuperado el 6 de Mayo de 2017, de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372012000100002
66. SENA. (s.f.). *Administración de nomenclatura y característica de mercancías*. Recuperado el 01 de Octubre de 2017, de Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador: http://ecuapass.aduana.gob.ec/ipt_server/ipt_flex/ipt_arancel.jsp
67. SENPLADES. (24 de Junio de 2013). Buen Vivir Plan Nacional 2013-2017 Todo el Mundo Mejor. *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo*, 1. Ecuador. Recuperado el 03 de Agosto de 2017, de <http://www.buenvivir.gob.ec/versiones-plan-nacional>
68. SENPLADES. (22 de Septiembre de 2017). Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo*. Quito, Ecuador. Recuperado el 02 de Noviembre de 2017, de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf

69. Silguero, M. (2012). Sistemas de información en las empresas del ramo automotriz de estado Mérida: perspectivas para la primera década del siglo XXI. *Visión General*(2), 392-412. Recuperado el 05 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/pdf/4655/465545893008.pdf>
70. Steinberg, F. (2004). *La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica*. Madrid: Eumed.
71. Supercias. (s.f.). *Ranking Empresarial: Empresas sujetas al control de la Superintendencia de compañías, valores y seguros - Por sector*. Recuperado el Enero de 2018, de Superintendencia de compañías, valores y seguros: <https://appscvs.supercias.gob.ec/rankingCias/>
72. Torres, M., & Romero, G. (2013). Efectos de la reforma estructural arancelaria en la protección efectiva arancelaria de la economía colombiana. *Cuadernos de Economía*, 32(59), 267-305. Recuperado el 27 de Mayo de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=282126853012>
73. Van Steen, M. (8 de Junio de 2017). *Acuerdo Comercial Ecuador - Unión Europea*. Recuperado el 23 de Septiembre de 2017, de European External Action Service: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/cartilla_acuerdo_comercial_ue-ecuador_0.pdf
74. Zumba, L. (22 de mayo de 2018). *La Industria Automotriz desplaza su negocio hacia la importación*. Recuperado el 10 de Junio de 2018, de Pressreader: <https://www.pressreader.com/ecuador/diario-expreso/20180522/281840054328718>