



**Universidad San Francisco de Quito**

**Colegio de Administración y Economía**

**Las afectaciones en el Sector Automotriz debido al  
cambio de la Matriz Productiva**

**Renato Pérez Picerno**

**Carlo Caltagirone Larizza, Dr. Ing. Director de Tesis**

Tesis de Grado presentada como requisito para la obtención del Título  
de Licenciado en Administración de Empresas

Quito, abril de 2015

**Universidad San Francisco de Quito**  
**Colegio de Administración y Economía**

**HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS**

**Las afectaciones en el Sector Automotriz debido al cambio de la  
Matriz Productiva**

**RENATO PÉREZ PICERNO**

Carlo Caltagirone Larizza, Dr. Ing.

Director de Tesis

\_\_\_\_\_

Arturo Paredes, M,Sc.

Director del Programa

\_\_\_\_\_

Thomas Gura, Ph.D.

Decano del Colegio de Administración

y Economía

\_\_\_\_\_

Quito, abril de 2015

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en la Política.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma:

---

Nombre: Renato Pérez Picerno

C. I.: 1714919477

Fecha: Quito, abril de 2015

## **AGRADECIMIENTOS**

Gracias a Dios mi familia y amigos, todos parte fundamental para lograr llegar al final de este proceso.

## RESUMEN

El sector automotriz es uno de los sectores comerciales más populares dentro del país, estando presente en diferentes áreas del proceso desde su producción y ensamble hasta la reparación y restauración del mismo. razón de esto el sector automotriz ha sido uno de los sectores más analizados durante el cambio de la matriz productiva, buscando generar una mayor competitividad dentro del mercado el gobierno ha buscado desarrollar o exigir , si cabe el termino, un desarrollo a las diferentes áreas a través de las restricciones y complicaciones del sector , y sobretodo llevando a cabo una contradicción a sus principios mediante el acuerdo con la unión europea el cual ha buscado beneficiar dentro de los varios aspectos al mismo sector automotriz.

Debido a las dificultades que se han presentado en este sector a partir del año 2012, a través de este estudio se ha buscado analizar cuál es el estado real del sector y como se han visto afectados todos los miembros del mismo, desde las ensambladoras, concesionarios, autopartistas y de más sectores involucrados en el sector automotriz. El análisis de resoluciones acompañado de las opiniones de diferentes miembros del sector automotriz permitirán establecer una opinión objetiva con la cual se pueda definir si el cambio de la matriz productiva enfocada en el sector automotriz resultara en un proyecto viable y con futuro o al contrario debería ser un punto a tomar en cuenta para eliminar del proceso y así generar una libre interacción entre productores importadores y distribuidores con el público en general.

## **ABSTRACT**

The automotive sector is one of the most popular commercial sectors within the country, being present in different areas of the process from production and assembly to repair and restore it. reason for this automotive sector has been one of the sectors most analyzed during the change of the productive matrix, seeking to generate greater competitiveness in the market the government has sought to develop or require, if it fits the term, development of the different areas through restrictions and complications of the sector, and especially conducting a contradiction to its principles by agreement with the European Union which has sought to benefit various aspects within the same automotive sector.

Because of the difficulties that have arisen in this sector since 2012, through this study has sought to analyze what the real state of the industry and how they have affected all members thereof, from assembly, auto , auto parts and more sectors involved in the automotive sector. Analysis of resolutions accompanied by the opinions of different members of automotive possible to establish an objective opinion with which to determine whether the change of the productive matrix focused on the automotive sector will result in a viable project and future or otherwise should be one point to consider to eliminate the process and thus generate a free interaction between producers and distributors importers in public.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>RESUMEN.....</b>	<b>6</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUCCION.....</b>	<b>10</b>
<b>CAPITULO 1.....</b>	<b>15</b>
DE LA CAUSA DEL PROBLEMA.....	15
LA MATRIZ PRODUCTIVA.....	15
QUÉ ES LA MATRIZ PRODUCTIVA.....	16
HISTORIA DE LA MATRIZ PRODUCTIVA.....	18
QUE SECTORES INVOLUCRA LA NUEVA MATRIZ PRODUCTIVA .....	19
POR QUE ES IMPORTANTE EL CAMBIO DE LA MATRIZ PRODUCTIVA.....	21
<b>CAPITULO 2.....</b>	<b>23</b>
MERCADO AUTOMOTRIZ.....	23
SITUACIÓN DEL MERCADO AUTOMOTRIZ HASTA EL AÑO 2012.....	23
COMERCIALIZACION.....	26
CAMBIOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PERIODO 2013-2014 .....	29
ACUERDO UNION EUROPEA .....	30
<b>CAPITULO 3.....</b>	<b>32</b>
CREACIÓN DE OPORTUNIDADES DEBIDO AL CAMBIO EN LA MATRIZ PRODUCTIVA..	32
INNOVACIÓN DE EMPRESAS Y ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS EMPRESAS .....	32
POSICIÓN DEL MERCADO AUTOMOTRIZ FRENTE A OTROS PAÍSES EN LATINOAMÉRICA .....	36
<b>CAPITULO 4.....</b>	<b>41</b>
OPORTUNIDADES Y RESTRICCIONES .....	41
VISIÓN DEL MERCADO A FUTURO.....	44
SUGERENCIA DE OPORTUNIDADES .....	48
Conclusiones .....	50
<b>Bibliografía .....</b>	<b>53</b>



**INDICE DE ILUSTRACIONES**

<b>Ilustración 1</b> .....	<b>12</b>
<b>Ilustración 2</b> .....	<b>17</b>
<b>Ilustración 3</b> .....	<b>19</b>
<b>Ilustración 4</b> .....	<b>20</b>
<b>Ilustración 5</b> .....	<b>24</b>
<b>Ilustración 6</b> .....	<b>25</b>
<b>Ilustración 7</b> .....	<b>25</b>
<b>Ilustración 8</b> .....	<b>27</b>
<b>Ilustración 9</b> .....	<b>28</b>
<b>Ilustración 10</b> .....	<b>29</b>
<b>Ilustración 11</b> .....	<b>35</b>
<b>Ilustración 12</b> .....	<b>37</b>
<b>Ilustración 13</b> .....	<b>38</b>
<b>Ilustración 14</b> .....	<b>38</b>
<b>Ilustración 15</b> .....	<b>39</b>
<b>Ilustración 16</b> .....	<b>39</b>
<b>Ilustración 17</b> .....	<b>39</b>
<b>Ilustración 18</b> .....	<b>39</b>
<b>Ilustración 19</b> .....	<b>39</b>
<b>Ilustración 20</b> .....	<b>42</b>
<b>Ilustración 21</b> .....	<b>43</b>
<b>Ilustración 22</b> .....	<b>44</b>
<b>Ilustración 23</b> .....	<b>48</b>

## INTRODUCCION

Durante los últimos años, el Ecuador ha sufrido una serie de cambios los cuales han visto el desarrollo, o estancamiento, de su industrialización. El objetivo de este estudio es Identificar las áreas de mayor impacto en el cambio de la matriz productiva y como esta ha afectado al sector automotriz ecuatoriano. A lo largo del estudio analizaremos los cambios que ha sufrido el sector automotriz y las diferentes leyes, regulaciones o normativas que afectan al sector automotriz y como estas han afectado dentro del cambio de la matriz productiva y en el sector automotriz, y las amenazas u oportunidades que han resaltado de este cambio en el país.

El estudio buscara responder mediante el análisis de la situación actual del país, por ejemplo, cuales son las áreas mayormente afectadas por el cambio de la matriz productiva, el crecimiento real que ha tenido el sector automotriz desde el año 2012 y si las normas establecidas por el gobierno han beneficiado al sector automotriz o al contrario si han creado una amenaza para el desarrollo de la misma.

El cambio en la matriz productiva es un proyecto incluyente el cual busca agrupar y dinamizar la acción de todos los sectores activos económicos del país. Su principal interés y objetivo es el de romper la dependencia del petróleo como única fuente de ingreso económico, incrementar la inversión a nivel nacional, mejorar la calidad y competitividad de los productos ecuatorianos y finalmente generar mayores plazas de trabajo a nivel nacional, logrando así una proyección positiva y competitiva a nivel mundial.

El Ecuador está entrando en una nueva etapa en la cual las empresas, el gobierno y los trabajadores deben tener claro el futuro y los objetivos hacia los cuales están encaminados. El realizar un análisis y un estudio sobre los cambios y las afectaciones que podrán causar la nueva matriz productiva ayudara no solo a los empresarios quienes forman parte del sector automotriz a buscar nuevas

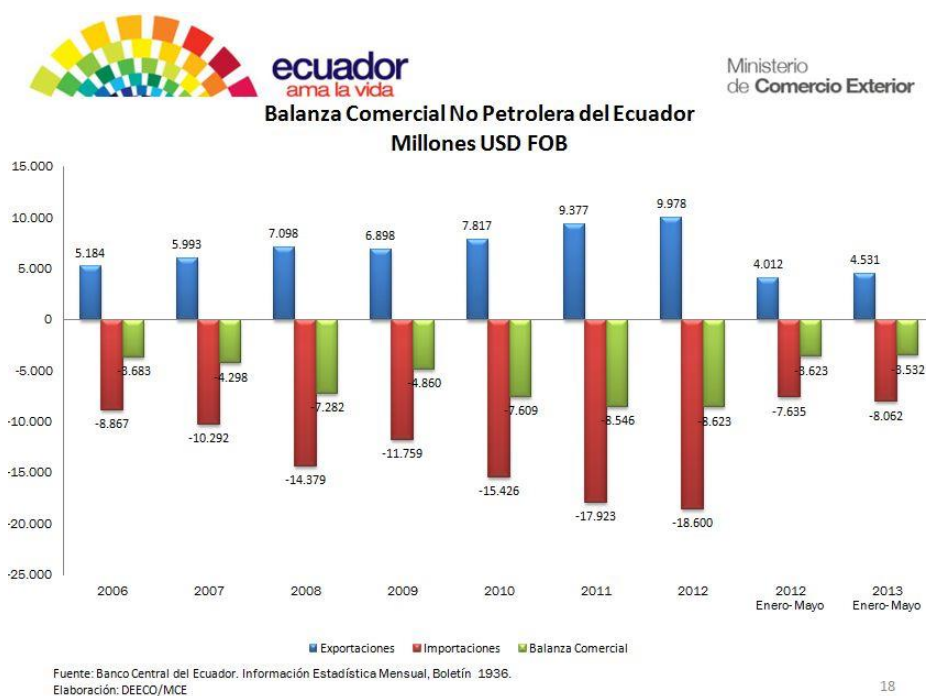
opciones, sino también al gobierno quien podrá determinar la viabilidad del cambio productivo a tan importante sector de la economía ecuatoriana.

El estudio es viable gracias a la facilidad de adquisición de datos y estadísticas públicas en el Ecuador. De igual manera se cuenta con un gran acercamiento a sectores importantes del sector automotriz como importadores de repuestos automotrices en diferentes áreas, y uno de los aliados más importantes del gobierno en este proceso definitivamente es GM, con quien se cuenta con una estrecha relación con áreas de gran importancia. Será fundamental el lograr un acercamiento con concesionarios para entender el comportamiento del mercado y las variaciones que ha sufrido el mercado.

La finalidad del estudio es evaluar la efectividad de las nuevas medidas regulatorias y reglamentarias sobre el cambio de la matriz productiva y como esta afecta el sector automotriz en el Ecuador. Analizar las diferentes medidas, las cuales han sido impuestas a partir del año 2011 y sobre las cuales el sector automotriz ha buscado mantener su crecimiento y desarrollo como lo ha venido haciendo a partir del año 2001, posterior a la estabilización de la dolarización. Destacar el crecimiento que ha tenido el sector automotriz previo a estas regulaciones y como se ha venido reduciendo en el lapso de los últimos 5 años, considerando estos ser los años de mayor bonanza en el Ecuador, gracias al crecimiento del poder adquisitivo de las personas.

El Cambio en la matriz productiva y el buen vivir son los planes estratégicos del gobierno para este periodo 2013-2017. **"La matriz productiva es el conjunto de interacciones entre los diferentes actores de la sociedad que utilizan los recursos que tienen a su disposición, con los cuales generan procesos de producción. Dichos procesos incluyen los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales resultantes de esos procesos"** (Jaramillo, 2014). En base a este deseo y necesidad el gobierno busca impulsar el desarrollo nacional y equilibrarla balanza comercial. .

Actualmente el país tiene un déficit comercial significativo si eliminamos la venta de petróleo como muestra el siguiente cuadro



### Ilustración 1

Esta grafica nos demuestra el gran déficit que enfrenta el país. Es importante recalcar que el gobierno debe enfrentar un Gran limitante como es el hecho de no contar con un poder monetario al no contar con una moneda propia lo cual no permite que nuestros productos se vuelvan competitivos en precios a nivel mundial., y mucho menos en calidad debido al retraso tecnológico e industrial que sufre el país.

Para combatir este retraso y como parte del desarrollo y cambio en la matriz productiva el Ecuador ha invertido una gran cantidad de dinero en promover los estudios en el exterior de carreras que puedan ser beneficiosas para el desarrollo económico del país, y que permitan la innovación de nuestro mercado. Lastimosamente a pesar de este deseo de emprendimiento, innovación y desarrollo económico se ha visto frenado debido a las trabas y

altas barreras comerciales impuestas por el gobierno para trabajar con mercados potenciales. Un ejemplo de esto fue el rechazo a la alianza del pacífico la cual está constituida por Chile, Perú Colombia y México, la principal base de esta alianza es facilitar la interacción entre estos países y mediante el mutuo apoyo buscar fortalecer los mercados en Asia y Europa. Sin embargo el Ecuador decidió no ser parte de esto debido a la inexperiencia en mercado de libre comercio

"Es indudable que nuestro aparato productivo no está listo para su integración a esta alianza, tampoco contamos con la experiencia de libre comercio que Chile, Perú, México o Colombia tienen ya en este campo. La prioridad para nosotros es lograr un acuerdo con países a los que destinamos nuestras exportaciones no petroleras, como la Unión Europea. Esto es de gran importancia para la expansión de actividades productivas significativas como banano, pesca, camarones, flores, hortalizas o productos asociados a comercio justo. No constituye un acuerdo con la UE, un riesgo significativo para nuestra economía"(Chiriboga 2014)

A pesar de estas barreras y limitaciones impuestas por el gobierno, no debemos desconocer la gran gestión realizada para encaminar y concretar el acuerdo con la unión europea, en el cual se logra ver beneficiado el sector automotriz por dos ámbitos claros y concretos.

"Estos bienes aglutinan maquinaria, artículos de tecnología, vehículos, entre otros. Con relación a este último producto el Ministro confirmó que el período de desgravación será de siete años. "Antes de eso hay dos de gracia, porque el acuerdo entrará en vigencia en 2016". En abril pasado, el Gobierno había explicado que con ese período de desmonte lo que busca es dar un plazo a los ensambladores para que puedan volverse más competitivos, generar valor agregado, acceder a nuevos mercados, etc. Ante ello los ensambladores señalaron que están trabajando para competir con la oferta europea. Mientras que los importadores señalaron que sí se abaratarán los precios de los autos y que se abren

posibilidades para la llegada de nuevas marcas de vehículos al país. “(El comercio, 2014)

El sector automotriz está próximo a sufrir un gran cambio durante el proceso del cambio en la matriz productiva, es necesario realizar un claro análisis de oportunidades y amenazas las cuales permitan mantener este sector productivo activo durante los próximos años pues muchas personas y empresas son parte de la actividad de este sector lo cual genera no solo oportunidades de trabajo sino también de desarrollo en el país , por lo que la identificación de oportunidades y limitaciones es de gran apoyo y ayuda para el país.

# **CAPITULO 1**

## **DE LA CAUSA DEL PROBLEMA**

El Ecuador, país reconocido por su riqueza en flora y fauna , se ha caracterizado por ser un exportador de materia prima e importador de productos elaborados, lastimosamente la falta de tecnología y conocimiento ha hecho que el país sufra un retraso preocupante en cuanto a la factibilidad de crear nuestros propios productos, siendo un país dependiente del petróleo, hoy en día nos vemos en un problema serio, la balanza comercial es negativa lo cual significa que importamos más de lo que exportamos, lo que resulta en una mayor salida de capital que el que entra. Debido a esto el gobierno ha iniciado un intenso plan de un cambio generacional enfocado en impulsar a los ciudadanos a través de la educación y la implementación de nueva tecnología el emprendimiento de nuevas empresas que busquen fortalecer la producción nacional, lastimosamente el gobierno ha sometido varios sectores, entre estos el automotriz , el cuales un sector que demanda de muchos años de desarrollo, tecnología y altas sumas de inversión , lo cual no se da del día a la noche por lo que varios sectores se han visto impactados por restricciones y normativas.

## **LA MATRIZ PRODUCTIVA**

En este capítulo daremos una explicación clara y lo más completa posible en lo que involucra la matriz productiva y como esta afectara el desarrollo a futuro del país. Analizaremos el plan presentado por el gobierno y los diferentes análisis que se han hecho al respecto de este cambio cultural, económico, tecnológico e industrial dentro el país.

## QUÉ ES LA MATRIZ PRODUCTIVA

La matriz productiva está enfocada en la organización de la sociedad para la producción de determinados bienes y servicios y las interacciones que involucran a diferentes sectores para la creación de estos bienes y servicios. A este conjunto de procesos e interacciones la conocemos como matriz productiva. La variación de interacciones genera patrones de especialización los cuales son las bases de la matriz productiva. El Ecuador se ha identificado por ser un país con baja tecnología, e innovación lo cual ha causado el estancamiento del país como exportador primario sin tecnología o valor agregado de nuestros productos y servicios.

En el año 2013 luego de la victoria de Rafael Correa en las elecciones presidenciales, el proyecto fue concebido como el eje fundamental del desarrollo para este nuevo periodo del gobierno en el cual se busca promover el plan del buen vivir y el cambio en la matriz productiva. Sin embargo en base a esto es poca la información que dispone la gente ya que no se entiende bajo que parámetros involucran este cambio cultural y tecnológico del país.

Como menciona la secretaria nacional de producción y desarrollo en su escrito sobre la matriz productiva, " el Ecuador ha sido reconocido por ser un productor y exportador de materia prima, y un gran importador de bienes y servicios con un mayor valor agregado". Esta situación nos ha llevado a caer en un déficit en la balanza comercial del país, importamos más de lo que exportamos, es decir sale más dinero del que logramos que ingrese lo cual causa un problema a la estabilidad de la economía

Debido a esta situación el gobierno desde el año 2006 cuando llegó al poder, han buscado ir formando a las nuevas generaciones a nivel nacional Programas de educación y salud han sido fundamentales para este proceso , hasta el año 2013 se han entregado cerca de 5 mil becas, según datos del SENECYT, para que personas cumplan sus estudios superiores en el extranjero. De igual manera la inversión total en la educación asciende a los 35.481 millones de dólares



El cambio de la matriz productiva a primera instancia parecería una idea descabellada la cual no tiene un claro fundamento por parte del gobierno, sin embargo los años anteriores han sido una base sobre la cual ha trabajado el gobierno para enfrentar este cambio el cual busca principalmente eliminar la total dependencia del petróleo e impulsar un cambio en la producción interna del país , generando mayor especialización y capacidad de ofrecer un mayor valor agregado a la producción buscando la inclusión de la mayoría de sectores con conocimiento y capacidad de todos los ecuatorianos.

Debido a nuestras limitaciones como exportadores primarios la economía ecuatoriana se encuentra en una posición delicada debido a los constantes cambios del mercado, su demanda y los precios de la materia prima . nuestra principal desventaja es la variación de precios de materia prima frente a los productos con un mayor valor agregado.

El siguiente cuadro nos presentan las diferentes características de los principales gobiernos del Ecuador y el eje productivo del que fueron participes



**Ilustración 2**

Como podemos ver el Ecuador ha tenido un gran lapso de estancamiento en cuanto a la innovación de creación de nuevas fuentes de ingreso. Prácticamente desde el año 1965 el Ecuador ha sido un país dependiente del petróleo. Pues las exportaciones de banano se vieron reducidas gracias a la aparición del cacao. Sin embargo estos dos sectores se han visto ampliamente superados por el petróleo el cual desde la década de 1960. No hemos logrado refinar causando un gran retraso en la explotación de este recurso.

### **HISTORIA DE LA MATRIZ PRODUCTIVA.**

Los retrasos mencionados anteriormente son el legado que mantiene el país debido a gobiernos anteriores quienes no han logrado evolucionar en cuanto a la forma de obtención de recursos y generación de empleo. Si retomamos el tiempo aproximadamente a los años de 1972, encontramos un periodo ya conocido como el boom del cacao y el banano, años posteriores encontramos el pobre desarrollo del mercado petrolero y el agropecuario. Enfocándonos al sector automotriz, encontramos que es a partir del año 1992 en el cual se autoriza la importación de vehículos al país con una mayor presencia a parte de la marca Chevrolet ingresaron al mercado TOYOTA, LADA MITSUBISHI y FORD. Durante los años de 1992-1994 el presidente Sixto Duran Ballen fue quien libero las importaciones de vehículos y mediante medidas económicas logro disminuir la inflación, lamentablemente en el año de 1995 durante el conflicto con el Perú se dio un gasto económico imprevisto el cual fue respaldado por la creación al impuesto de circulación vehicular, lo que redujo el creciente mercado de vehículos con una reducción cercana al 31.96%. Posterior a la crisis entre los años 2000-2010 el parque automotriz ha crecido aproximadamente el 81%

## QUE SECTORES INVOLUCRA LA NUEVA MATRIZ PRODUCTIVA

La matriz productiva es parte del plan del buen vivir desarrollado por el gobierno el cual busca erradicar la pobreza, se conforma de la siguiente manera



**Ilustración 3**

Este plan estratégico que como podemos ver agrupa varios sectores está enfocado a impulsar el desarrollo de los nuevos sectores estratégicos del país.

Estos

son

**Cuadro 1: Industrias priorizadas**

Sector	Industria
BIENES	1) Alimentos frescos y procesados
	2) Biotecnología (bioquímica y biomedicina)
	3) Confecciones y calzado
	4) Energías renovables
	5) Industria farmacéutica
	6) Metalmecánica
	7) Petroquímica
	8) Productos forestales de madera
SERVICIOS	9) Servicios ambientales
	10) Tecnología (software, hardware y servicios informáticos)
	11) Vehículos, automotores, carrocerías y partes
	12) Construcción
	13) Transporte y logística
	14) Turismo

**Cuadro 2: Industrias estratégicas**

Industria	Posibles bienes o servicios	Proyectos
1) Refinería	Metano, butano, propano, gasolina, queroseno, gasoil	• Proyecto Refinería del Pacífico
2) Astillero	Construcción y reparación de barcos, servicios asociados	• Proyecto de implementación de astillero en Posorja
3) Petroquímica	Urea, pesticidas herbicidas, fertilizantes, foliares, plásticos, fibras sintéticas, resinas	• Estudios para la producción de urea y fertilizantes nitrogenados • Planta Petroquímica Básica
4) Metalurgia (cobre)	Cables eléctricos, tubos, laminación	• Sistema para la automatización de actividades de catastro seguimiento y control minero, seguimiento control y fiscalización de labores a gran escala.
5) Siderúrgica	Planos, largos	• Mapeo geológico a nivel nacional a escala 1:100.000 y 1:50.000 para las zonas de mayor potencial geológico minero.

Fuente: Senplades

**Ilustración 4**

Como podemos ver esta diferenciado por sectores priorizados y sectores estratégicos. , dentro de los sectores o industrias priorizadas encontramos a la industria automotriz como uno de los principales sectores de la industria de bienes y servicios lo cual demuestra que estas serán las áreas de mayor énfasis por parte del gobierno. Es de conocimiento que en el sector automotriz el gobierno a través de sus diferentes entidades ha buscado establecer contacto con los representantes de diferentes sectores así como la restricción y normativas para diferentes productos los cuales el gobierno tiene la intención de que sean producidos dentro del país sin necesariamente considerar el tiempo de implementación para la estructura de fábricas productoras o la demanda que se requiere para una

producción efectiva. La idea de enfocarse en estos sectores es buscar lo que ya hemos mencionado repetitivamente, aumentar el valor agregado a los productos nacionales, impulsar los nuevos sectores y buscar minimizar la dependencia por el petróleo, enfocando la matriz productiva de igual manera en las nuevas fuentes de energía que se han creado. Cabe mencionar que a pesar del proyecto del cambio en la matriz productiva el gobierno difícilmente ha mencionado o dado a conocer los métodos o estrategias para alcanzar estos objetivos, sin embargo muchos sectores se han visto desde ya perjudicados en la restricción de materia prima o productos lo cual ha creado un desabastecimiento en el mercado.

### **POR QUE ES IMPORTANTE EL CAMBIO DE LA MATRIZ PRODUCTIVA**

El cambio en la matriz productiva como ya mencionamos anteriormente es un factor sumamente importante y relevante en el plan estratégico del gobierno, es el primer plan integral que busca agrupar a todos los sectores productivos del país en un gran plan de desarrollo el cual permitirá el crecimiento y la modernización del modelo económico del país. El cambio generara según los planes de gobierno mayor empleo, mejorara la tecnología y aumentara el valor de nuestros productos, no solo a nivel nacional, sino también nos permitirá entrar en una justa competencia con el mercado internacional. La creación de nuevos sectores para la producción permitirá al Ecuador diversificar la fuente de ingresos eliminando así la dependencia del petróleo, sector claramente condicionado debido a lo volátil del mercado.

El cambio en la matriz productiva es un proceso largo, el cual tomara mucho tiempo, se necesita de personal capacitado junto a una gran inversión en tecnología e infraestructura para alcanzar los objetivos planteados. El plan del buen vivir junto con el desarrollo de la matriz productiva es un proyecto el cual se ha venido formando desde años pasados con la creación de capital para estudios, la formación de nuevos profesionales el control de calidad de universidades la formación de carreteras y la normalización y regularización en diferentes áreas

como superintendencia de compañías, sistema de rentas internas, ministerio de relaciones laborales, entre otras instituciones como la aduana , organizaciones las cuales a pesar del tiempo y las dificultades que representan por el simple hecho del cambio, han logrado llegar a formalizar procesos de gestión claros y eficientes los cuales nos llevan a ser un país ordenado y con regulaciones internacionales que permiten a la industria ecuatoriana ser parte de un mercado incluyente a nivel mundial. Obligaciones como las normas NIFF, facturación electrónica entre otras obligaciones que se han aplicado en el país permiten “hablar en un lenguaje común” a las empresas con todo el mundo, lo cual facilita la interrelación entre empresas de otros países. El camino está formado para este cambio que el país necesita, sin embargo las herramientas y los métodos no están claros.

## **CAPITULO 2**

### **MERCADO AUTOMOTRIZ**

En este segundo capítulo nos adentraremos en el sector automotriz como enfoque principal para el estudio de los efectos de la matriz productiva, analizaremos cual ha sido el desarrollo de la industria hasta el año 2012 y la situación del mismo a partir del 2013-2014 y las predicciones y avistamientos que presenta el gobierno para años futuros, de igual manera nombraremos las medidas y políticas adoptadas que han afectado al sector, positivas y negativas.

#### **SITUACIÓN DEL MERCADO AUTOMOTRIZ HASTA EL AÑO 2012**

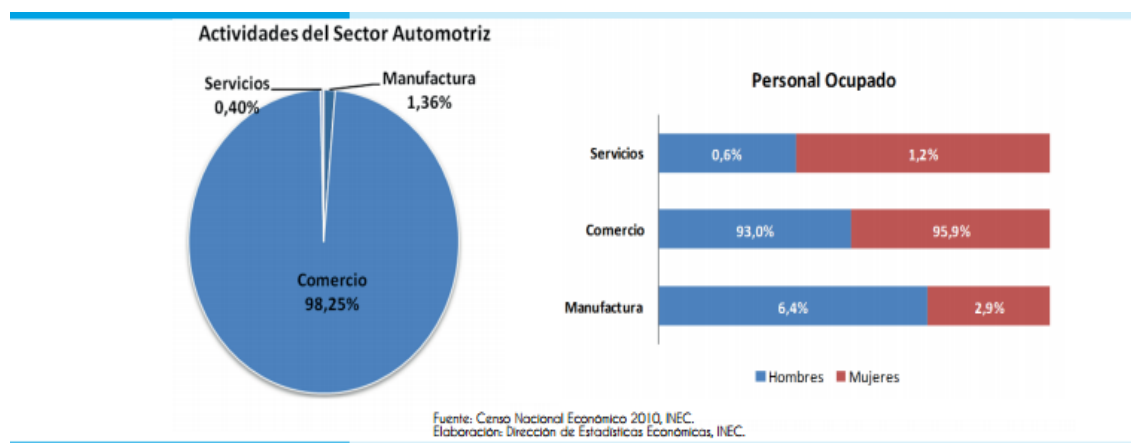
“El sector automotor tiene una participación importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que involucra. Sólo en el caso de impuestos se estima que son de alrededor de USD 400 millones,

A demás de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamblaje hasta la distribución y venta. (Peña, 2012). El sector automotriz ha crecido a partir del año 2001 posterior a la crisis que afecto al país en 1999. En la década de los 90s, se dice que apenas se producían cerca de 40mil unidades posterior a esto el crecimiento ha sido notable, lastimosamente durante la crisis muchas marcas desaparecieron lo que redujo y contrajo el mercado sin embargo gracias a la dolarización se logró una estabilidad, Cordero (Vicepresidente AEADE) en una entrevista a revista ACELERANDO en el año 2010 destaca la importancia del sector automotriz debido a los impuestos y aranceles que cuenta el sector ICE, IVA por ejemplo , aparte de esto es importante tener en cuenta la generación de empleo que genera este sector y las facilidades que existen en el mercado para adquirir un vehículo. Según censo del 2010 en promedio se podría decir que se comercializa un carro por cada 100 personas. (Acelerando, 2010)

El Ecuador tiene un parque automotriz con un constante desarrollo y crecimiento, según Ponce Representante de la AEADE (Asociación Empresas Automotrices del Ecuador) en el 2011 se comercializaron 137 000 vehículos nuevos. (Lideres, 2012)

Sin embargo en el año 2012 proyectaron una constante y paralización del crecimiento del mercado en caso de que el gobierno impusiera nuevos aranceles y reglajes, considerando principalmente la limitación de cupos para la importación que se impondría en el año 2012

Así por ejemplo encontramos que en el sector automotriz está dividido en 3 sectores importantes, manufactura, comercialización y servicios.



**Ilustración 5**

**Manufactura:** En el Ecuador encontramos 3 empresas ensambladoras de vehículos las cuales buscan abarcar el consumo nacional y tratar de exportar los vehículos de fabricación nacional así por ejemplo podemos observar que





Ilustración 6

(Lideres, 2012)

Ómnibus BB (CHEVROLET) son los máximos productores de Vehículos, cuentan con una participación cercana al 45% del mercado y son la marca más popular del país. En segundo lugar encontramos a Aymesa, empresa dedicada a la producción de vehículos KIA y camiones Hyundai. En último lugar y con una mínima participación esta Maresa, empresa dedicada a la producción de camionetas de la marca Mazda con su modelo BT-50

En base a esto podríamos determinar que entre las 3 marcas tenían un nivel de producción poco representativo, el siguiente cuadro podemos observar.

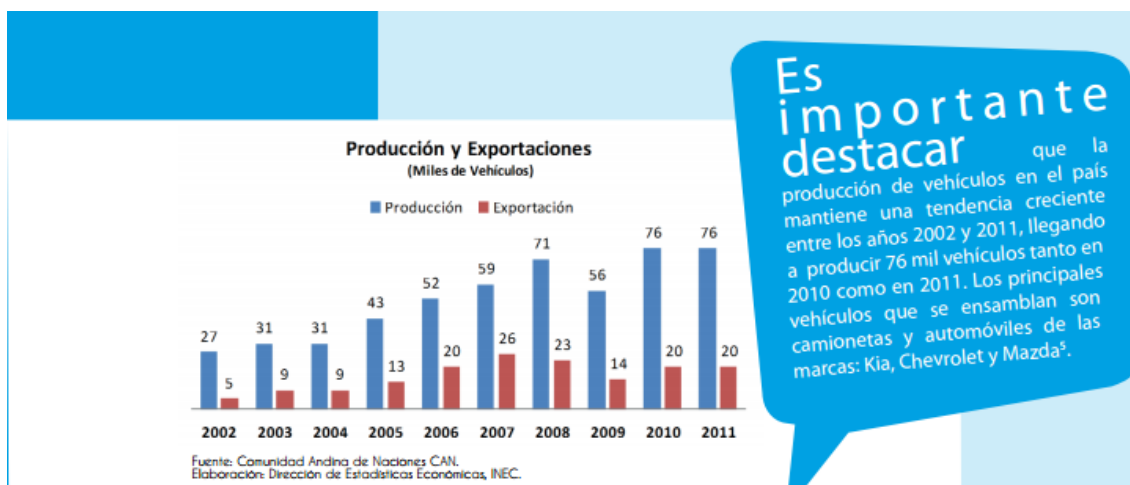


Ilustración 7

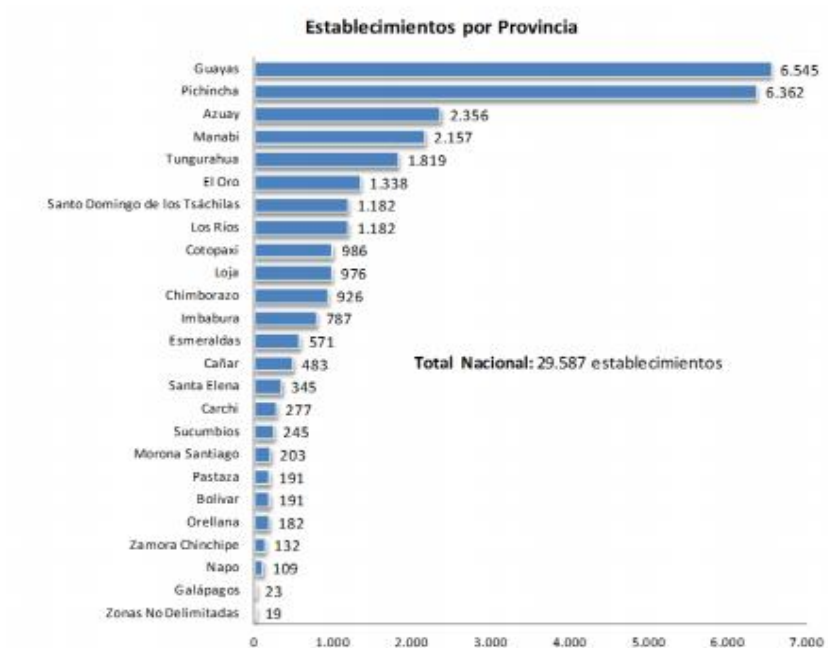
(Peña, 2012)

Podemos ver que a pesar de la poca producción con la que cuenta el país, se logran realizar pequeñas exportaciones del producto nacional principalmente a países como Venezuela, uno de los mercados más importantes para la exportación, en los años 2000-2011 las exportaciones crecieron significativamente de \$45 millones a \$138 millones, durante el 2012 se esperaba que esta cifra crezca a \$300 millones, aparte de Venezuela también se exportan en menores cantidades a países como Chile y Colombia. Las restricciones de importación así como el incremento del ICE ha permitido a la industria nacional fortalecer su producción, y crecer en su participación de mercado, en el año 2010 se decía que 4 de cada 10 vehículos son ensamblados nacionales, y la participación de mercado está dividida en 46% nacionales 53% importados (UNIVERSO, 2010)

### **COMERCIALIZACION**

El sector comercial (venta) es el más representativo del sector automotriz, pues es el que cuenta con una mayor cantidad de empleados y establecimientos a nivel nacional, según el censo del año 2010 90 mil personas trabajan en el sector automotriz donde el 83% son hombres y 17% mujeres. A parte de esto encontramos que el sector comercial se emplea a cerca de 84155 personas frente a 5194 en manufactura y apenas 663 en servicios.

Los locales comerciales están distribuidos de la siguiente manera en el país.



### Ilustración 8

(Peña, 2012)

Por otro lado analizando el sector automotriz a pesar de la gran cantidad de establecimientos comerciales, posiblemente en su mayoría concesionarios, vemos que el desarrollo de las importaciones en relación a al crecimiento de la producción nacional analizado en el punto anterior de manufactura es algo más volátil, pues no mantiene una total estabilidad, viéndose afectada notoriamente en los años finales por las restricciones e imposición de cupos para la importación



### Ilustración 9

(Peña, 2012)

Así los años más llamativos e importantes han sido 2008 y 2010, sin embargo en contraste vemos que el crecimiento de la producción nacional ha sido constante y muy representativo.

Finalmente el siguiente cuadro nos presenta la conformación del parque automotriz de vehículos

CONFORMACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE ECUADOR SEGÚN LA MARCA DEL VEHÍCULO		
Marca	No. Vehículos	Porcentaje
CHEVROLET	486,466	24.33%
SUZUKI	145,235	7.27%
TOYOTA	139,047	6.96%
FORD	113,364	5.67%
MAZDA	105,335	5.27%
HYUNDAI	92,882	4.65%
NISSAN	89,132	4.46%
YAMAHA	49,184	2.46%
MITSUBISHI	47,485	2.38%
VOLKSWAGEN	47,354	2.37%
HINO	39,785	1.99%
KIA	36,984	1.85%
SHINERAY	34,897	1.75%
HONDA	30,715	1.54%
FIAT	30,714	1.54%
LADA	24,858	1.24%
MOTOR UNO	24,746	1.24%
MERCEDES BENZ	21,804	1.09%
DATSUN	18,264	0.91%
TRAXX	18,068	0.90%
OTROS	402,737	20.15%
<b>TOTAL</b>	<b>1,999,056</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Servicio de Rentas Internas, SRI

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

#### Ilustración 10

(Comercial , 2011)

### CAMBIOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ PERIODO 2013-2014

Durante el periodo 2013-2014 el sector automotriz debió enfrentar la primera gran confrontación con el gobierno debido a la imposición de nuevas reglamentaciones, restricciones y exigencias propias del mercado. Las restricciones de importación, el incremento de aranceles son factores que han reducido el movimiento del sector automotriz. Según afirma Diario El Comercio , en los primeros 9 meses del año el sector creció apenas un 1.31% (Enriquez, 2014), a pesar de la presencia de un ligero crecimiento el mercado es muy diferente a los porcentajes estimados en el año 2011 cuando el mercado crecía un 11%. Diego Luna presidente de la AEADE, menciona que en base a la experiencia del mercado presentada durante este año cree que las ventas a final del año serán muy similares a las del año pasado. Debido a las diferentes restricciones de importaciones a los componentes de vehículos las exportaciones a países como

Venezuela se ha visto reducida. A pesar de esto gracias a la estabilidad económica la cual ha gozado el país durante los últimos años junto a la disponibilidad de crédito ha permitido a las personas aumentar sus opciones y capacidades de adquirir un vehículo nuevo, durante el año 2014 se han comercializado 86 142 hasta el mes de Septiembre.

(Enriquez, 2014)

La empresa General Motors a través del lanzamiento de nuevos vehículos como son la nueva camioneta Pick Up Chevrolet Luv Dmax, y, el Gran Vitara SZ Next Generation de producción nacional han permitido a la marca aumentar sus ventas en relación al 2013,( **43 503 vs 43 800** ) a pesar de no ser un gran cambio, le da aspiraciones a la marca a considerar un claro aumento en su producción así como la exportación a países como Venezuela, Colombia y Perú. Roberto Romero, representante de GM considera que la implementación de productos nacionales en ítems como amortiguadores ejes entre otras piezas, permite incrementar el desarrollo de la producción automotriz e incrementar la exportación a países vecinos.

### **ACUERDO UNION EUROPEA**

Por otro lado y en una contraparte al sector automotriz y la postura del gobierno frente a la necesidad de aumentar la producción nacional. En el mes de agosto Ecuador firmo su convenio con la unión europea en la búsqueda de fomentar la relación y lograr la competitividad de ambas partes en el mercado internacional. Enfocándonos en el sector automotriz el acuerdo contempla lo siguiente.

A partir del año 2016 el acuerdo entrara en vigencia con la idea de ir disminuyendo proporcionalmente los aranceles a las partidas de vehículos y sus partes durante 5 años hasta llegar a un arancel 0%. Con estos años de protección a la industria el gobierno menciona que lo que buscarían será el dar el tiempo necesario para las ensambladoras nacionales innovar en su producción y lograr generar un valor agregado en su producto final lo que permitirá acceder a nuevos

mercados. El sector automotriz reconoce lo positivo de este acuerdo ya que las empresas importadoras afirman la posibilidad del ingreso de nuevos productos y principalmente la introducción de nuevas marcas lo cual brindara un mayor mercado para los consumidores con mayor opción de elección y calidad. (Enriquez C. , 2014).

## **CAPITULO 3**

### **CREACIÓN DE OPORTUNIDADES DEBIDO AL CAMBIO EN LA MATRIZ PRODUCTIVA**

Este tercer capítulo hablaremos sobre la creación de oportunidades que busca generar el cambio de la matriz productiva en el sector automotriz y como este cambio se ha proyectado con el objetivo de buscar aumentar el desarrollo tecnológico, competitivo y de seguridad dentro del mercado ecuatoriano. Analizaremos las diferentes leyes e incentivos expuestos por el gobierno y lo que esto podrían proyectar a futuro en el sector

### **INNOVACIÓN DE EMPRESAS Y ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS EMPRESAS**

El Ecuador como habíamos mencionado anteriormente ha tenido un crecimiento económico en el sector automotriz muy importante durante la década de los 70 y 80, sin embargo no es hasta la post dolarización el momento clave en el cual el sector automotriz empieza a tener un verdadero crecimiento. Si comparamos la actualidad con la década de los 70 encontramos que en 1973 se inició la producción de vehículos en el Ecuador con la producción de 144 autos del tradicional modelo ANDINO a cargo de la empresa AYMESA. Luego de cerca de 42 años podemos enumerar varias empresas encargadas al ensamblaje de vehículos como las ya mencionadas GM, MARESA, AYMESA. Y finalmente en el año 2012 se da el inicio de la Ciudad del Auto, en Ambato, empresa dedicada a la manufactura de dos modelos de procedencia China bajo la marca GREAT WALL. Con lo cual encontramos que el país cuenta con la producción y manufactura de vehículos como

- Chevrolet Aveo
- Chevrolet Sail
- Grand Vitara
- Grand Vitara SZ
- Chevrolet Luv D-max
- MAZDA BT50



- Furgoneta Kia Pregio
- Kia Cerato
- Kia Sportage
- Kia Rio
- Camión Hyundai HD65
- Haval H5
- Camioneta Wingle

Si bien la mayoría de piezas son importadas y manufacturadas en el exterior, contamos con una gran variedad de vehículos los cuales son fabricados en el país lo cual ha permitido el desarrollo de varias industrias dentro del sector automotriz o relacionadas con la misma, pues por normativa general todos los vehículos nacionales deben contar con un 14.2% de componente nacional según informes del 2013

“Una de las propuestas gubernamentales en el cambio de matriz productiva es fortalecer la oferta nacional de autopartes y piezas (CKD), por lo cual el Ministerio de Industrias (MIPPRO) trabaja en la implementación y equipamiento de plantas de ensamblaje en convenio con el sector privado.

Esto se ha convertido en un beneficio, especialmente para las empresas productoras de menor tamaño, como la de discos y tambores de frenos Brake, propiedad de Luis Iza.” (Redaccion Economia, 2013)

El impulso y la unión de diferentes sectores ha permitido que varias industrias como la textil, metalúrgica, se desarrollen con el único objetivo de lograr atender al sector automotriz innovando en calidad y tecnología, permitiendo así a marcas como Chevrolet cumplir con estándares mundiales de calidad y seguridad en sus vehículos para la venta y exportación de los mismos a países ya mencionados como Colombia Chile y Venezuela.

A pesar de esta situación, encontramos que el sector automotriz reconoce un estancamiento a partir del 2011, año hasta el cual crecía el sector en un promedio del 11% anual. Sin embargo lo ya mencionado anteriormente como la limitación en importaciones, el establecimiento de cupos de venta para las

concesionarias y la última normativa establecida a comienzos del 2015. Son factores que amenazan el sector.

Durante el último año ha venido al país dos empresas quienes en convenio con la GM han planteado un objetivo muy ambicioso. Se trata de la instauración de dos fábricas dedicadas a la fabricación de ejes y amortiguadores. Se trata del grupo DANA (USA) y el grupo CHAID NEME (Colombia), con una inversión de aproximadamente 6 y 3 millones respectivamente cada una. Es importante recalcar que estas empresas han creído en la inversión dentro del país gracias al apoyo y apertura por parte de GM en cuanto a su deseo de cumplir con las exigencias del Gobierno.

“Han sido tres años de mucho trabajo y satisfacción. Nos hemos alineado y somos un actor importante en el programa de cambio de la Matriz Productiva a través de altas inversiones en nuestra planta, apoyo al desarrollo de proveedores autopartistas, generación de empleo, aumento de contenido local en nuestros vehículos... El apoyo de todo mi equipo ha sido fundamental en este tiempo" ,dice Agudelo. (Quito, 2014)

Este importante convenio y apoyo por parte de GM ha permitido que

“Desde el 2007 hasta la fecha se han destinado unos USD 110 millones; de los cuales, en los últimos dos años se destinaron 70 millones para nueva tecnología, adecuación de las instalaciones y lanzamiento de nuevos productos. La producción. GM OBB cerró el 2013 con ventas de 43 534 unidades y proyecta el 2014 con 43 800 unidades. Autopartes. Entre el 2011 y el 2013, la firma dio soporte al crecimiento de la industria de autopartes con una inversión de más de USD 9 millones. (Quito, 2014)

Sin embargo a pesar de la inversión por parte de la ensambladora y estas dos empresas, se desconoce sobre el crecimiento , inversión y formación de nuevas empresas en el país dedicadas al sector automotriz ya que desde el 2011 el mercado automotriz ha desacelerado su crecimiento lo cual ha generado un

retroceso por parte de los inversionistas, a esto debemos agregar la cantidad de dificultades que cuentan las empresas para instaurar nuevas compañías debido al código laboral y demás regulaciones , las cuales a pesar de ser necesarias, se han vuelto sumamente burocráticas y complicadas para la inversión de capital extranjero.

Lastimosamente la reducción de cupos en importación, ensamblaje y demás procesos necesarios para el crecimiento y desarrollo del sector automotriz , han sido determinantes para el estancamiento de este sector en cuanto a evolución del mercado desarrollo de infraestructura y tecnología. Debido a esto encontramos situaciones posiblemente únicas a nivel mundial como es la comercialización de vehículos con más de 20 años los cuales seguían siendo ensamblados o importados para su venta a nivel nacional. Casos como el Suzuki vitara o el Nissan Sentra , son claros ejemplos de esto. Ambos vehículos lanzados al mercado en 1992 fueron producidos hasta el 2013, año en el cual debido a nuevas medidas de seguridad y tecnología tuvieron que ser eliminados de producción debido a la falta de ingeniería y desarrollo de los mismos, sistemas de freno anticuados, seguridad y competitividad fueron los factores claves para que este tipo de vehículos dejen de ser comercializados, sin embargo son considerados iconos del parque automotriz ecuatoriano debido a su accesibilidad y duración



**Ilustración 11**

Este ejemplo consideramos, es un claro ejemplo del retraso en el sector automotriz presente en el país, pues la adquisición de nuevos vehículos es sumamente costosa debido a los impuestos y aranceles establecidos por el país, las limitaciones internas en las fábricas no permite desarrollar de una manera efectiva

y permanente los modelos que se comercializan y lastimosamente el adquirir vehículos del exterior se ve hoy en día limitado por los cupos de importación establecidos por el gobierno. Para los propietarios y representantes de concesionarios las nuevas normativas para este año representan un freno en sus expectativas de crecimiento y no solo en la venta de autos nuevos sino también para la venta de autos usados quienes ahora deben entregar una factura por el concepto del servicio que ofrecen y cobrar un IVA durante esta transacción, lo cual demuestra mayores dificultades para el negocio y rotación de vehículos, según datos reales antes se consideraba que el consumidor promedio cambiaba de vehículo cada 6-7 años , sin embargo hoy en día debido al elevadísimo precio de un vehículo nuevo y las dificultades para acceder al mismo se considera que las personas tomaran cerca de 10 años en adquirir un vehículo nuevo, lo cual desembocaría en el oportuno cierre de varios puntos de ventas y obligara a las diferentes marcas a centralizar su atención al público para optimizar costos, situación en la cual el único perjudicado es el consumidor final. El ejemplo más claro de este incremento lo vemos en el modelo CHEVROLET SPARK el más barato de la gama de vehículos de la marca, en 2010 su precio era de 9 mil dólares hoy en día luego de todas las normativas el mismo vehículo sin variaciones de modelo es de 14 mil. (TELEAMAZONAS, 2015 ). Solo en el 2015 se estima que en los dos primeros meses los vehículos han incrementado su valor entre 1400 y 2500 dólares. La oferta de vehículos es menor pues la diferencia de importación entre los años 2013 y 2014 es según datos de la SENAE 37. 654 vs 34.337

En el 2014 se vendieron un total de 11 128 vehículos nuevos (Telegrafo, 2015)

### **POSICIÓN DEL MERCADO AUTOMOTRIZ FRENTE A OTROS PAÍSES EN LATINOAMÉRICA**

El sector automotriz en otros países está muy desarrollado pues países como Perú o Colombia cuentan con tratados de diferente manera lo cual les permite mejorar sus condiciones de negocio. Colombia por ejemplo, país que cuenta con varios tratados de comercio con México, Corea del Sur, Estados Unidos, Canadá y los países de Latinoamérica, le permite negociar su mercado

automotriz con mucho dinamismo. Por ejemplo en octubre del año pasado el sector privado de Brasil negociar la importación y el intercambio de bienes materiales para la producción y exportación de vehículos debido a la drástica caída de la economía Argentina, principal comprador de la producción de Brasil. De igual manera la misma empresa GM presenten en Colombia y Ecuador, contrario a lo que se especula en nuestro país de las limitaciones en producción, Colombia ha afirmado que abrirá un segundo turno de producción debido a la alta demanda que tiene en el país, lo cual generara nuevas plazas de empleo .

Situaciones económicas, gubernamentales y propias de cada país permiten tener diferentes beneficios y desventajas a la hora de comparar un mismo sector, sin embargo podemos realizar el siguiente análisis.

COLOMBIA	ECUADOR
CHEVROLET	CHEVROLET
SPARK	SPARK
2011	2011
27200 KM	33000 KM
\$5 786	\$ 10 500
<a href="http://listado.tucarro.com.co/carros/chevrolet/spark/">http://listado.tucarro.com.co/carros/chevrolet/spark/</a>	<a href="http://ecuador.patiotuerca.com/public_vehicles/show?id=243696&amp;type=1&amp;brand=27&amp;model=337">http://ecuador.patiotuerca.com/public_vehicles/show?id=243696&amp;type=1&amp;brand=27&amp;model=337</a>

**Ilustración 12**

Podemos observar que un carro de casi iguales características dentro del mercado usado tiene una diferencia cerca de doble en la comparación de Colombia con Ecuador. Lo cual nos demuestra la sobrevaloración de los vehículos en nuestro país, ahora si analizamos dentro de los modelos nuevos encontramos que la diferencia no es tan representativa

**Colombia: \$37 990**

**Ecuador: \$ 39 390**



**Ilustración 13**

Podríamos decir que una de las razones de la diferencia de precios en vehículos usados es la alta variedad y cantidad de autos que se encuentran en Colombia a diferencia del Ecuador.

Por otro lado si comparamos con el Perú, gracias a sus múltiples tratados de libre comercio cuentan con una gran variedad de marcas y vehículos con una gran diferencia en relación al Ecuador.

	COLOMBIA	ECUADOR	PERU
CHEVROLET SAIL	12 594	16 000	10 990
KIA RIO	20 523	20 144	11 990
MAZDA 2	16 310	19 990	12 990
HYUNDAI I 10	11 274	19 990	8 990
TOYOTA YARIS	14 845	25 000	14 450

**Ilustración 14**



**Ilustración 15**



**Ilustración 16**



**Ilustración 17**



**Ilustración 18**



**Ilustración 19**

Como podemos ver, las barreras arancelarias y el sentido de limitación impuesto por el gobierno no está logrando que el país se vuelva más competitivo o incluso goce de mayores beneficios debido a estas exigencias como son de seguridad y calidad, sino que lastimosamente está limitando a las personas a adquirir nuevos vehículos, de una mayor gama. En el primer cuadro hemos comparado vehículos de gama baja en los cuales ya encontramos una diferencia significativa la cual nos da una realidad que posiblemente afecta significativamente a cierta clase económica del país, sin embargo vehículos de alta gama llegan a tener un precio absurdo, vehículos que llegan cerca de los 80 mil dólares cuando en el mercado internacional e incluso el precio FOB en muchos casos duplica el valor del vehículo al comercializarlo en el país, lo cual obliga a reducir las ganancias de concesionarios, elimina opciones de trabajo y como ya se mencionó, quien termina perdiendo es el consumidor final.



## CAPITULO 4

### OPORTUNIDADES Y RESTRICCIONES

En este cuarto y último capítulo buscaremos revisar cuales han sido las oportunidades que ha presentado el nuevo plan de gobierno y que tipo de empresas podrían surgir a raíz de esto con la idea de lograr mantener a flote el sector automotriz dentro del país, pues desde el 2012 y como lo hemos visto a lo largo de este trabajo, las intenciones del gobierno han puesta cuesta arriba el sector, y poco a poco el mismo ha ido decreciendo, a razón de esto , lo cual ha obligado al sector automotriz no necesariamente a mejorar su infraestructura , sino que al contrario enfoque sus esfuerzos en nuevas líneas de mercado.

El 2015 inicio con una nueva restricción de comercialización de vehículos, las empras autorizadas para la importación y distribución de automóviles se vio desmotivada a principios del año con una medida basada en la necesidad de mantener un equilibrio económico dentro del país. La repentina baja del petróleo, según muchos la más fuerte desde el 2008, es una de las razones principales, pues el gobierno ha basado la mayoría de sus ingresos en base al alto precio del petróleo, su valor más alto en el 2014 fue de 99 dólares, sin embargo el año cerró con un precio cercano a los 50 dólares, lo cual afecto severamente el presupuesto y las intenciones para el 2015 planteadas por el gobierno.

“Mediante resolución 049-2014, aprobada el 29 de diciembre del 2014, el organismo aprobó un nuevo régimen de cupos tanto para la importación de autos como para las partes o CKD para su ensamblaje, que reduce los cupos hasta en un 57%.”

(Araujo,2015)

En base a esta resolución dictada por el gobierno a finales del 2014, encontramos que empresas como Nissan y Renault, marcas que pertenecen al grupo “Automotores y Anexos” el monto de importaciones se redujo de 92 a 50 millones . La misma escena se presenta en Hyundai con una reducción de 82 a 46 millones, y GM, una reducción de 63 a 27 millones. Es importante destacar que en

base a los cupos y dentro de la resolución se establece que hay un tope máximo de importación en montos monetarios o en base a unidades de vehículos, lo que se cumpla primero lo que ha generado un gran problema para las empresas.

Esta situación afecto a todos los concesionarios del país, pues ante tal medida y al saber que de hecho por una orden gubernamental, este año debían vender menos, obligo a muchas empresas a generar un nuevo giro a su negocio, tratando de adaptarse a la nueva regulación, muchos importadores han afirmado que el sector automotriz sufrirá un incremento de precios de entre el 5 % al 15%

“, el incremento en el valor de los vehículos sería entre el 5% y 15%. La causa, según el sector automotriz, es la resolución del Comité de Comercio Exterior (Comex), que está vigente desde el 5 de enero y establece la reducción del cupo de importación de carros este año. (-Economía, 2015)



**Ilustración 20**

CUOTAS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS			
	Consignatario	Cuota anual en \$ (FOB)	Cuota anual en unidades
1	Aekia S.A.	33'350.411,5	4.374
2	Almacenes Juan Eluri Cia. Ltda.	298.213,3	72
3	Álvarez Barba S. A.	10'711.639,45	163
4	Ambacar Cia. Ltda.	6'833.996,6	753
5	Automotores de Francia C. A.	1'148.773,5	93
6	Automotores y Anexos S. A.	9'2073.675,28	10.107
7	Autosharecorp S.A.	14'769.225,8	767
8	Camc Truck Cia. Ltda.	166.530	19
9	Casabaca S.A.	9'826.507,39	283
10	Cetvehículos S.A.	1'187.469,5	100
11	Chryslerjeep Automotiz del Ecuador S. A.	495.905,9	29
12	Cinascar del Ecuador S. A.	2'875.473,21	683
13	Corporación Carrera S. A.	6'001.875,6	116
14	Dafhaul S. A.	205.365,5	4
15	Distribuidora de Vehículos S. A. Divesa	238.091	49
16	Eurovehículos S. A.	2'504.250	435
17	Fisum S. A.	16'705.858,4	1.512
18	General Motors del Ecuador S. A.	63'496.723,75	6.512
19	Germanmoters S. A.	1'459.884,58	62
20	Golell S. A.	794.054,8	17
21	Importadora Tomebamba S. A.	11'232.942,52	322
22	Intrans Ecuador S. A.	1'764.672	107
23	Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S. A. Maresa	17'504.598,91	1.340
24	Maquinarias y Vehículos S. A. Mavesa	1'264.372,9	74
25	Mecanosolvers S. A.	880.950	240
26	Mosumi S. A.	8'323.213,34	458
27	Neohyundai S. A.	82'731.459,3	10.766
28	Omnibus BB Transportes S. A.	13.444,20	1
29	Piedramundo S. A.	406.247,92	6
30	Quito Motors S. A.	59'608.241,7	2.996
31	Recordomotor S. A.	2'450.691,55	124
32	Sánchez Rosas Eymi Je Zael	483.388,5	8
33	Siamoters S. A.	5'306.821,65	76
34	Teojama Comercial S. A.	464.330,18	24
35	Terán Calcedo Luis Ramiro	326.879	9
36	Toyocosta S. A.	9'723.901,81	301
37	Toyota del Ecuador S. A.	60'724.113,42	5.255
38	Vizcaino Terán Paúl Andrés	988.048,6	22
	<b>TOTAL</b>	<b>495'991.831,06</b>	<b>48.279</b>

### Ilustración 21

(Sanchez, 2015)

En esta tabla podemos tener una idea clara y real sobre la situación real de los concesionarios directos de las diferentes marcas, y al igual de diferentes empresas que se dedican a la importación y distribución de vehículos, es importante recalcar que empresas que se dedican a esto de manera particular, como lo es CARRERA AUTOS, son empresas que se dedican a la importación y venta de marcas exclusivas como son BMW, MERCEDES BENZ, LAND ROVER, entre otras, lo cual permite tener un margen de ganancia mayor, pues su segmento de mercado está enfocado en un sector de altas posibilidades, a pesar de

esto es preocupante saber , como ya mencionamos, las diferencias significativas que existen en vehículos de alto performance en relación a otros países.

## VISIÓN DEL MERCADO A FUTURO

El mercado a futuro no es 100% alentador, pues al presentar las restricciones, muchas empresas han tenido que romper su molde de representantes únicos de marcas, empresas como Maresa, grupo encargado del manejo de marcas como Mazda Jeep Chrysler Dodge Fiat y Ford, han tenido que aumentar su línea de servicio fuera de concesionarios, como una empresa dedicada al servicio mecánico y de repuestos, rompiendo la imagen directa de atención única con repuestos originales. El grupo Maresa en el último mes ha introducido un catálogo disponible para locales dedicados a la comercialización de repuestos y piezas alternas el cual cuenta con repuestos de la línea de faros y luces , de diferentes marcas como son Chevrolet, Hyundai , Kia, Mazda entre otras provenientes de Taiwan,.



Fami	Artículo	Aplicación	Fotografía	PVP
11-6142-A5-9A	FARO POST CON SOCKET LH	CHEVROLET AVEO 2004-2008 HB		36.84
11-6141-A5-9A	FARO POST CON SOCKET RH	CHEVROLET AVEO 2004-2008 HB		36.84
20-B082-05-2B	FARO DELT LH REGULACION MANUAL	CHEVROLET AVEO 2006-2008		49.29
20-B081-05-2B	FARO DELT RH REGULACION MANUAL	CHEVROLET AVEO 2006-2008		49.29
20-E062-05-2B	FARO DELT LH REG MANUAL C/SOCK	CHEVROLET AVEO 2011-ON SDN		78.78
20-E061-05-2B	FARO DELT RH REG MANUAL C/SOCK	CHEVROLET AVEO 2011-ON SDN		78.78

Ilustración 22

Como podemos ver el catálogo de Maresa Parts cuenta con líneas de otras marcas a las cuales no representa, la empresa proveedora TYC, es una empresa conocida por el sector automotriz como un proveedor de faros y luces de buena calidad proveniente de Taiwán. Esta jugada estratégica demuestra la necesidad de atacar a todos los mercados posibles haciendo el máximo uso posible de los locales y Service center ya creados a lo largo del país. Con esta estrategia se entiende que el grupo Maresa está buscando dinamizar su presencia en el mercado, principalmente debido a la regulación impuesta por el gobierno la cual entrara en vigencia en el mes de abril la cual limita que Maresa siga produciendo y ensamblando lo que es al momento el único vehículo de su línea ensamblado en el Ecuador, MAZDA BT50,

“Airbag para el pasajero, sistema antibloqueo de ruedas en la frenada (ABS) y protección frontal contra impactos. Al parque automotor ecuatoriano le ha llegado el momento de ponerse al día en medidas de seguridad. Desde abril, los nuevos vehículos que se vendan en el país tendrán que cumplir con exigencias internacionales básicas.

Más de 24 nuevas indicaciones entrarán en vigor a partir del 4 de abril, de acuerdo con el plazo fijado en la tercera modificación de la resolución 034 del Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN). La nueva regulación llega en un momento delicado para el sector automotor, tras la inesperada reducción de un 56 % (un 42 %, según la aduana - Senae-) de los cupos de importación.

La Asociación Ecuatoriana Automotriz pidió al Gobierno que retrase la entrada en vigor de la exigencia de nuevos equipamientos de seguridad para evitar que los vehículos sufran otro aumento de precio. Las concesionarias y distribuidoras de automóviles ya auguraron un encarecimiento en los vehículos cuando se conoció el nuevo cupo. El sector cifró en su día en unos 5.000 dólares el costo de incorporar los nuevos equipamientos a los carros.

Los vehículos nuevos más económicos a la venta en el país rondan los 14.000. Esta situación cambiará a partir de abril, para dar cumplimiento a los requerimientos mínimos de seguridad que fija la Organización de Naciones

Unidas y para reducir la elevada cifra de mortalidad en los accidentes de tránsito en el Ecuador. El país ocupa el puesto 17 a nivel mundial en este aspecto y cerró 2014 con 14 muertos al día en tránsito, según el observatorio Justicia Vial.

Las medidas se aplicarán en vehículos importados y en los ensamblados o fabricados a nivel nacional, siendo la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la encargada de otorgar los certificados de calidad y vigilar su cumplimiento, junto al Senae y el INEN.” (Expreso, 2015)

Lastimosamente debido a esta medida de seguridad. La cual es un completo beneficio para los usuarios, encontramos que no todas las empresas están en calidad de cumplir con estas medidas, como la ya mencionada Maresa quien se dice que deberá dejar de operar en caso que no pueda introducir un nuevo modelo, pues el modelo de la pickup Mazda Bt50 la cual se comercializa en pocos países como Ecuador, Colombia y Tailandia. No cuenta con la re ingeniería para aumentar los dispositivos necesarios que requiere el gobierno, motivo por el cual se entiende la empresa buscaría realizar algún tipo de alianza con el resto de ensambladoras para buscar una solución, sin embargo no se un futuro concreto en el cual se introduzca nuevas empresas a más de las ya mencionadas DANA Y GRUPO NEME. Se entiende que según la GM la situación desfavorece a MARESA al no contar con tecnología e ingeniería renovada por lo cual una alianza es difícil.

Finalmente en el mes de marzo Correa, junto con el Comex han decidido lanzar un proyecto de “salvaguardas” donde se detalla una lista de más de 2 mil productos, los cuales entraran a una regulación arancelaria la cual establece un incremento de entre el 15-45% de toda importación que haya sido registrada su embarque posterior al 12 de marzo.

El gobierno desde diferentes áreas ha buscado advertir al consumidor que estos incrementos son únicamente aplicados a productos que tienen su producto sustituto nacional, lastimosamente la clara desesperación del gobierno y la toma apurada de decisiones ha creado un listado de productos los cuales no cuentan con

una fabricación dentro del país, en el sector automotriz hay varias partidas las cuales se han visto perjudicadas entre ellas llantas, la cual cuenta con una empresa productora en el Ecuador, la línea de FAROS, ha sido afectada con el 45% de arancel lo cual significa un altísimo costo de reposición para el mantenimiento de vehículos principalmente siniestrados, considerando el alza a vehículos la gente considera muy importante tener el acceso y la posibilidad de mantener sus vehículos en el mejor estado posible.

Razón de esto varios importadores se han visto en la necesidad de un alza de precios el cual dependiendo de su gestión tendrán que generar un aumento al PVP con la intención de asegurar su capacidad de reposición para poder seguir atendiendo la demanda del mercado. La cual seguirá creciendo al momento en el cual se vuelve más importante cuidar el vehículo con el que se cuenta que adquirir uno nuevo, para muchas personas el vehículo sea un auto o moto , resulta una herramienta de trabajo la cual se ha encarecido el mantener en óptimas condiciones para su funcionamiento

“Un impacto en el bolsillo del consumidor final se sentirá desde mañana, una vez que entre en vigencia la disposición nacional del gobierno de aplicar nuevas salvaguardias (cobro de aranceles) a 2.800 productos importados. Estas sobretasas, que estarán grabadas sobre las ya existentes, irán del 5% al 45%, según el tipo de producto.

Hasta ayer en mercados y almacenes, así como entre la población, hubo incertidumbre, casi todos habían escuchado la noticia de las nuevas salvaguardias, pero nadie sabía con precisión los nuevos valores(...)En el caso de los neumáticos, que es uno de los productos afectados con la sobretasa del 15%, nadie conoce los nuevos impuestos. En Conauto, empresa comercializadora de llantas, lubricantes, filtros y productos para mantenimiento automotriz e industrial desde hace 40 años en Cuenca, su gerente, Xavier Armas, confirma que un gran porcentaje de su mercadería es importada porque en el Ecuador no se fabrican o son muy escasos.

Esta compañía importa llantas de Rumania, Francia, Alemania; baterías de Colombia y otros productos de Italia, China, Taiwan y otros “porque el mercado nacional no abastece al 100% de todo el parque automotriz e industrial”.

Ante la pregunta ¿el nuevo costo lo transferirán al consumidor final? Armas confirma “son incrementos fuertes, entonces eso como empresa no podemos absorber”. Hasta ayer por tarde, en este almacén un par de llantas de 14 costaban 150 dólares.

ALGUNOS DE LOS ARTÍCULOS SOBRE LOS QUE SE APLICA LA SOBRETASA				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algunas materias primas: <b>5%</b></li> <li>• Azúcar: <b>5%</b></li> <li>• Frutas, maíz: <b>45%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendas de vestir: <b>25 - 45%</b></li> <li>• Calzado: <b>25%</b></li> <li>• Baúles, maletas, maletines: <b>45%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Llantas: <b>25-45%</b></li> <li>• Betunes: <b>45%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Material escolar: <b>45%</b></li> <li>• Cuadernos: <b>45%</b></li> <li>• Papel de copia: <b>45%</b></li> <li>• Discos magnéticos: <b>45%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alambre de púas: <b>15%</b></li> <li>• Cables: <b>5%</b></li> <li>• Herramientas: <b>15%</b></li> <li>• Cuchillos-navajas de afeitar: <b>15%</b></li> <li>• Escaleras metálicas: <b>5%</b></li> <li>• Marcos de madera: <b>45%</b></li> </ul> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Máscaras de protección: <b>15%</b></li> <li>• Calzado de seguridad: <b>25%</b></li> <li>• Cinturones de seguridad: <b>25%</b></li> <li>• Cascos de seguridad: <b>45%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverso tipo de maquinaria: <b>15%</b></li> <li>• Impresoras por chorro de tinta: <b>45%</b></li> <li>• Copiadoras: <b>15%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aspiradoras, licuadoras, televisores, enseradoras, tostadoras de pan: <b>45%</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contadores de electricidad, taxímetros, velocímetros, tacómetros: <b>15%</b></li> </ul> 	

Ilustración 23

(ACR, 2015)

### SUGERENCIA DE OPORTUNIDADES

GM, empresa encargada de encaminar el desarrollo del sector automotriz al ser la empresa con mayor presencia en el mercado, ha buscado mediante el diálogo establecer una vía de comunicación y desarrollo con el gobierno, por eso en el mes de junio desarrollo una feria nacional de auto partes al que asistieron representantes de empresas relacionadas con la intención de buscar iniciar la producción de partes y piezas en conjunto con el apoyo de GM, sin embargo debido a la baja demanda es difícil generar una producción masiva de autopartes y piezas que puedan satisfacer a todos los modelos de vehículos que se comercializan en el país.



Piezas como radiadores, guardachoques, asientos, cinturones, alfombras internas, son de las principales opciones que se buscan manejar principalmente en Ambato, cerca de la ciudad automotriz, ubicada en la parte industrial de esta ciudad y donde se producen los vehículos de la marca Great Wall. “

“El objetivo es generar encadenamientos productivos con las industrias de autopartes del país. Nos proveerán de asientos, sistemas de escape, guardachoques, llantas, líquido de frenos, lubricantes, entre otros”, destacó el empresario. Una de esas empresas es Muebles León, firma ambateña creada en 1971 y dedicada a la fabricación de guardachoques. Su gerente Xavier León, menciona que “Ciauto es oportunidad de incursionar en el mercado autopartista que demanda alta calidad”. En esta fase, la firma entregará 150 guardachoques mensuales para la camioneta. “Consideramos a mediano plazo montar un taller en el PIA para fabricar estos componentes”, dice León. Una compañía que tiene amplia experiencia con empresas automotrices ecuatorianas es Esprom.

Está asentada en el Parque Industrial de Ambato y lleva 22 años en el mercado. Su gerente Diego Proaño destaca que entrega a Ciauto asientos en tapicería de cuero de primera calidad, con materia prima 100% ecuatoriana, especialmente para los vehículos Haval H5 y Wingle. “

A pesar del interés por parte de las empresas en desarrollar existen aún muchas limitaciones por parte del gobierno, desde el impuesto a la salida de capitales, la limitación y desmotivación con restricciones al sector automotriz, el código laboral el cual castiga de sobremanera a los empresarios y finalmente la falta de convenios con el exterior para la obtención de materia prima, y adquisición de tecnología privan al sector automotriz a seguir desarrollando su infraestructura y contrario a lo que pasa a nivel mundial donde se busca lograr que los carros sean más accesibles para todos aquí simplemente siguen encareciendo el producto , limitando las opciones del consumidor y desprotegiendo a la industria.

## Conclusiones

La matriz productiva es un proyecto ambicioso del gobierno, las nuevas fuentes de energía, la inversión en educación, la remodelación de la refinería del pacífico entre otros proyectos demuestran el correcto camino para el Ecuador, tratando de lograr un desarrollo sustentable apartado del petróleo, el cual en estos días, según menciona el presidente en cada sabatina, es el causante de las alzas arancelarias y la difícil situación que vivirá el país en los próximos meses y años. Razón por la cual debemos abstener nuestros gastos.

El gobierno ha hecho un proyecto estructurado buscando igualar las condiciones del conocimiento y educación en todo el país con la intención de formar nuevos emprendedores quienes podrán diseñar nuevos proyectos para el Ecuador, al momento ese proceso no ha dado aun mayormente frutos pero sabemos que es una inversión a largo plazo que dará resultados

El sector automotriz cuenta con varios sectores los cuales se han visto reducidos desde el año 2011, principalmente por la reducción y trabas impuestas por el gobierno sin una lógica coherente. Las exigencias impuestas para las ensambladoras, sin mayor criterio, han influenciado en las opciones de producción de las empresas, reduciendo su trabajo y entorpeciendo su capacidad de producción llegando a límites como la necesidad de eliminar la producción de vehículos como la Mazda BT-50, la cual al no contar con ciertas medidas de seguridad impuestas recientemente por el gobierno, deberá ser descontinuada.

Los acuerdos con la UE son productivos para el país, muchos sectores se verán beneficiados y podremos recibir lo mejor de otros países a cambio de exportar lo mejor de nuestro país. En este caso se encuentra el sector automotriz, pues según el acuerdo el Ecuador podrá importar vehículos con arancel del 0% lo cual permitirá tener mejores vehículos a un precio razonable, sin embargo eso complicará a las ensambladoras en caso de que muchas limitaciones y restricciones se levanten para permitir una competencia justa entre importadores y ensambladores, fabricas como la GM quienes cuentan con un 40% de participación del mercado se verían sumamente afectadas en cuanto a precios.

Las regulaciones del gobierno han sido regulaciones impositivas mas no productivas, en cada normativa lanzada o aplicada han restringido de manera significativa el mercado y el crecimiento del mismo. Principalmente debido a la falta de desarrollo de esta industria en el país, por lo que lastimosamente los más perjudicados han sido el consumidor final quienes tienen que pagar el sobreprecio del mercado debido a las complicaciones del mercado.

En las diferentes áreas del sector automotriz se han ido eliminando diferentes distribuidores o proveedores quienes se han visto incapacitados de poder afrontar las dificultades del mercado, lo que resulta en menos trabajo y oportunidades para las personas.

Las empresas contrario a lo que esperaría el gobierno, no han empezado a buscar generar nuevas tecnologías para mejorar la producción, al contrario en su intento de mantenerse a flote han buscado ofrecer mayores servicios con el fin de poder mantener un nivel de clientes que permita sobrevivir a estas empresas, lo que causa una mayor competencia en ese sector por lo que el desarrollo no se está dando, al contrario las empresas lo están huyendo.

El Gobierno de Rafael Correa, en su sabatina del 04/04/2015, en un acto oficial, al tener una primera consecuencia la cual afecta al sector popular ha dado el primero paso atrás. Luego de darse a conocer el día viernes el incremento de la tarifa mínima para taxis , la cual vario de \$1-\$1.45, opto por dar marcha atrás en las salvaguardas aplicadas al sector de neumáticos que influía al sector liviano. Lo cual muestra el bajo estudio y análisis que han generado al sector automotriz, para que en cuestión de 24 horas, puedan dar marcha atrás con una decisión la cual no llego ni al primer mes de vigencia.

“El sábado pasado, en ese espacio Correa ordenó a Patricio Rivera, ministro coordinador de la Política Económica, eliminar las sobretasas para los neumáticos. "Vamos a ver quiénes son los mentirosos y los que confunden. Vamos a ver si reducen las tarifas de los taxis", (Comercio, 2015)

Este pequeño extracto sobre lo que dijo el presidente el fin de semana en su enlace semanal, demuestra el poco criterio y la falta de seriedad ante la toma de sus propias decisiones. La imposición de salvaguardias, sin necesidad de entrar en lo político y lo que esto significa. Nos demuestra que es un estudio vago, muy limitado en el cual han buscado afectar a sectores que tienen un gran impacto en la economía, sin generar un estudio adecuado. El gobierno desconoce la capacidad de producción, la cual es muy diferente al ensamblaje, y la demanda que tiene el país. Muchos productos considerados nacionales simplemente porque son ensamblados aquí distan mucho de la tecnología e inversión que necesitaría el producir desde cero productos como elementos mecánicos o accesorios dentro del país. A pesar de lo grande del sector automotriz, la demanda no llega a ser suficiente. Razón de esto encontramos que no hay empresas nuevas las cuales hayan creído en el desarrollo del país y sus opciones a futuro, al contrario concesionarios ven con temor su supervivencia a futuro como ya mencionamos MARESA está generando un cambio de enfoque a su futuro.

Considero que en base a lo estudiado podríamos concluir que a pesar de las buenas intenciones del gobierno por querer demostrar al mundo y a nosotros mismos que el Ecuador es un país capaz de generar y producir productos de calidad, el proceso es largo y las contradicciones que ha manejado el gobierno principalmente en cuanto a los acuerdos y restricciones las cuales han dejado en un limbo al sector automotriz, generan a futuro una incertidumbre para todos los miembros del sector quienes ven las decisiones del gobierno reflejadas en las inconveniencias causadas al cliente final.

## Bibliografía

- Acelerando. (3 de 12 de 2010). *Patio de Autos*. Recuperado el 10 de 11 de 2014, de Patio de Autos: [http://www.patiodeautos.com/noticias/estadisticas/la-industria-automotriz-es-muy-competitiva\\_1482.html](http://www.patiodeautos.com/noticias/estadisticas/la-industria-automotriz-es-muy-competitiva_1482.html)
- ACR. (10 de 03 de 2015). *El Mercurio*. Recuperado el 29 de 03 de 2015, de El Mercurio: [http://www.elmercurio.com.ec/470767-inquietud-ciudadana-por-nuevo-impuesto-a-bienes-importados/#.VRiP2\\_mG-So](http://www.elmercurio.com.ec/470767-inquietud-ciudadana-por-nuevo-impuesto-a-bienes-importados/#.VRiP2_mG-So)
- AmericaEconomia. (11 de marzo de 2011). *America Economía*. Recuperado el 12 de Febrero de 2014, de America Economía: <http://www.americaeconomia.com/politica-sociedad/politica/que-sucedecuando-el-indice-de-desarrollo-humano-es-ajustado-por-la-desigu>
- Calvo, C. (10 de 08 de 2013). *abc*. Recuperado el 05 de 02 de 2014, de <http://www.abc.es/internacional/20130809/abci-singapur-milagro-economico-201308082012.html>
- Comercial, U. d. (2011). *ProEcuador*. Recuperado el 10 de 11 de 2014, de ProEcuador: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>
- Comercio, E. (22 de 11 de 2014). *El Comercio*. Recuperado el 08 de 02 de 2015, de El Comercio: <http://elcomercio.pe/economia/personal/motorshow-2014-autos-mas-caros-y-mas-baratos-marca-noticia-1773271>
- Comercio, E. (06 de 04 de 2015). *El Comercio*. Recuperado el 06 de 04 de 2015, de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/alcalderodas-sabatinas-aranceles-llantas-taxis.html>
- Cordero, E. D. (12 de 02 de 2013). *el universal* . Recuperado el 05 de 02 de 2014, de <http://www.eluniversalmas.com.mx/editoriales/2013/02/62982.php>
- EFE. (27 de 03 de 2012). *Ecuador Inmediato*. Recuperado el 13 de 10 de 2014, de Ecuador Inmediato: [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=169995&umt=especies\\_unicas\\_galapagos\\_amenazadas](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=169995&umt=especies_unicas_galapagos_amenazadas)
- Enriquez, C. (14 de 08 de 2014). *El Comercio* . Recuperado el 16 de 11 de 2014, de El Comercio: <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/ecuador-productos-unioneuropea-arancel.html>

- Enriquez, M. O. (23 de 10 de 2014). *El Comercio*. Recuperado el 13 de 11 de 2014, de El comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-sector-automotor-estancadas-ecuador.html>
- golondrinayathc. (n/a de n/a de n/a). *the golondrina*. Recuperado el 13 de 10 de 2014, de the golondrina: <http://golondrinayachtgalapagos.com/index.php/islas-galapagos/animales-de-las-islas-galapagos#>
- Human Development Reports. (2013). *United nations development programme*. Recuperado el 12 de febrero de 2014, de <http://hdr.undp.org/es/content/el-idh-ajustado-por-la-desigualdad-idh-d>
- Inmediato, E. (31 de julio de 2013). *Ecuador Inmediato*. Recuperado el 12 de febrero de 2014, de Ecuador Inmediato: [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=202031&umt=ecuador\\_se\\_ubica\\_entre\\_los\\_países\\_de\\_desarrollo\\_humano\\_alto2c\\_confirma\\_informe\\_del\\_pndu\\_de\\_naciones\\_unidas\\_28audio29](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=202031&umt=ecuador_se_ubica_entre_los_países_de_desarrollo_humano_alto2c_confirma_informe_del_pndu_de_naciones_unidas_28audio29)
- Inocar. (01 de 01 de 2011). *Inocar*. Recuperado el 13 de 10 de 2014, de Inocar: <http://www.galapagos-islands-tourguide.com/historia-de-las-islas-galapagos.html>
- Katz, C. (31 de 10 de 2013). *Yale environment 360*. Recuperado el 30 de 09 de 2014, de Yale environment 360: <http://e360yale.universia.net/islandia-busca-capitalizar-su-abundante-energia-renovable/>
- Lideres. (12 de 03 de 2012). *Revista Lideres*. Recuperado el 10 de 11 de 2014, de Lideres Ec: [http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/Ssector-automotor\\_0\\_660533976.html](http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/Ssector-automotor_0_660533976.html)
- Lozano, R. (31 de 07 de 2014). *EL TIEMPO*. Recuperado el 8 de 02 de 2015, de EL TIEMPO: <http://www.eltiempo.com/economia/empresas/gm-colmotores-recibira-a-250-empleados-para-subir-produccion/14328555>
- Lozano, R. (14 de 10 de 2014). *El tiempo*. Recuperado el 08 de 02 de 2015, de El tiempo: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/concesionarios-negocio-que-mueve-94-billones-de-pesos-anuales/14682097>
- N/A. (01 de 01 de 2003). *Hola Galapagos*. Recuperado el 13 de 10 de 2014, de Hola Galapagos: <http://www.galapagos-islands-tourguide.com/historia-de-las-islas-galapagos.html>

- Peña, A. (1 de 11 de 2012). *Ecuador en Cifras*. Recuperado el 10 de 11 de 2014, de Ecuador en cifras: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>
- Quito, R. (- de - de 2014). *Revista Lideres*. Recuperado el 08 de 02 de 2015, de Lidere: <http://www.revistalideres.ec/lideres/nuevas-plantas-ejes-amortiguadores.html>
- Redaccion Economia. (15 de 01 de 2013). *El Telegrafo*. Recuperado el 16 de 01 de 2015, de Economia El Telegrafo: <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-142-de-las-partes-y-piezas-de-vehiculos-es-de-origen-nacional.html>
- Sanchez, A. M. (30 de 01 de 2015). *Revista Gestion*. Recuperado el 05 de 03 de 2015, de El sector Automotriz Empeñado en la Supervivencia: [http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219\\_005.pdf](http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219_005.pdf)
- Tagle, P. (23 de 06 de 2013). *la revista*. Recuperado el 13 de 10 de 2014, de la revista el universo: <http://www.larevista.ec/viajes/desde-las-encantadas/la-verdadera-importancia-galapagos-es-unico>
- TeleAmazonas. (7 de 02 de 2015). *TeleAmazonas*. Recuperado el 18 de 02 de 2015, de TeleAmazonas: <http://www.teleamazonas.com/index.php/noticias/nacionales/644-el-sector-automotor-advierte-posibles-cierres-de-empresas>
- Telegrafo, E. (8 de 02 de 2015). *Ecuador Inmediato*. Recuperado el 8 de 02 de 2015, de Ecuador Inmediato: [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=2818776013&umt=el\\_telc9grafo\\_28guayaquil29\\_los\\_vehedculos\\_subieron\\_entre\\_24\\_1400\\_y\\_24\\_2500](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=2818776013&umt=el_telc9grafo_28guayaquil29_los_vehedculos_subieron_entre_24_1400_y_24_2500)
- Tuerca, P. (08 de 02 de 2015). *Patio Tuerca*. Recuperado el 08 de 02 de 2015, de Patio Tuerca: [www.patiotuerca.com.ec](http://www.patiotuerca.com.ec)
- Universo, E. (26 de 5 de 2010). *Patio De Autos*. Recuperado el 10 de 11 de 2014, de Patio De Autos: [http://www.patiodeautos.com/noticias/industria/vehiculos-ensamblados-en-ecuador-ganan-terreno-en-el-mercado-nacional\\_912.html](http://www.patiodeautos.com/noticias/industria/vehiculos-ensamblados-en-ecuador-ganan-terreno-en-el-mercado-nacional_912.html)
- Veal, L. (23 de 04 de 2013). *ipsnoticias*. Recuperado el 30 de 09 de 2014, de ipsnoticias: <http://www.ipsnoticias.net/2013/04/islandia-jugando-a-los-dados-con-la-naturaleza/>

Vercelli, A. (26 de 06 de 2012). *Energias como bienes comunes*. Recuperado el 30 de 09 de 2014, de Energias como bienes comunes:  
<http://www.energias.bienescomunes.org/2012/06/26/que-es-la-energia-geotermica/>

Ya, C. (08 de 02 de 2015). *Carro Ya*. Recuperado el 08 de 02 de 2015, de Carro Ya:  
<http://www.carroya.com/web/buscar/vehiculos/carros/toyota/t4m99e2.do>