

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

Colegio de Administración y Economía

**Impacto de las nuevas regulaciones gubernamentales en el sector
automotriz del Ecuador**

**Ángel José Guarderas Córdova
Luis Alejandro Erazo Patiño**

Arturo Paredes M.Sc., Director de Tesis

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

Quito, diciembre de 2014

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

HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS

**Impacto de las nuevas regulaciones gubernamentales en el sector
automotriz del Ecuador**

Ángel José Guarderas Córdova

Luis Alejandro Erazo Patiño

Arturo Paredes, M.Sc.
Director de Tesis

Thomas Gura, Ph. D.
Decano del Colegio de
Administración y Economía

Quito, diciembre de 2104

© 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: Ángel José Guarderas Córdova

C. I.: 1720108545

Firma: _____

Nombre: Luis Alejandro Erazo Patiño

C. I.: 1716722481

Fecha: Quito, diciembre de 2014

DEDICATORIA

A mi familia, por ser mí soporte.

Ángel José Guarderas

A mi hermano, por su amistad.

Luis Alejandro Erazo

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios y a la vida por las oportunidades que me ha dado, a mi familia por ser mi soporte en cada decisión he tomado. Agradezco a mis amigos quienes hicieron de esta etapa una inolvidable, a mi compañero de tesis por ser como un hermano.

Gracias a un Arturo por ser un gran profesor, compañero y tutor.

Ángel José Guarderas

Agradezco a mi familia por su apoyo y cariño, a todos los que estuvieron involucrados en el desarrollo de este proyecto y de esta etapa de mi vida.

Gracias Arturo por ser un soporte incondicional en el desarrollo de esta investigación.

Luis Alejandro Erazo

RESUMEN

La industria automotriz en el Ecuador se ha caracterizado desde el año 2003 al 2011 por tener una tendencia creciente. Las reformas gubernamentales aprobadas desde finales del año 2011 han generado un decrecimiento de ventas en sector automotriz ecuatoriano, a la fecha se tienen varias leyes y medidas gubernamentales que se espera que impacten de manera directa e indirecta al mercado automotor nacional, generando como consecuencia una escasa claridad sobre el futuro de la industria,

La presente investigación tiene como objetivo estudiar a profundidad el actual entorno de la industria y las próximas reformas a ser aprobadas por el gobierno y con ello inferir su repercusión el sector. El fin del estudio que pueda ser utilizado como guía para las empresas que forman parte de sector automotriz de manera directa o indirecta.

ABSTRACT

The automotive industry in Ecuador has been characterized from 2003 to 2011 for having an upward trend in sales. However, the government reforms adopted since late 2011 have generated a decrease in sales in the Ecuadorian automotive sector. To date we have several laws and government actions that are expected to impact directly and indirectly to the national auto market, generating results in a lack of clarity on the future of the industry.

This research aims to study in depth the current industry environment and the upcoming reforms to be approved by the government, and thereby infer its impact in the sector. The purpose of this study can be used as a guide for companies that are directly or indirectly part of the automotive industry.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen.....	7
Abstract.....	8
Tabla de contenido.....	9
TABLAS.....	11
FIGURAS.....	11
Introducción al problema.....	12
Antecedentes.....	13
Historia.....	13
Vapor.....	13
Gasolina.....	13
El caso Ford.....	15
Industria.....	15
Industria Ecuatoriana.....	17
Sector Macroeconómico.....	19
Tasas de interés.....	21
Inflación.....	22
Tasa de desempleo.....	23
Evolución del desempleo.....	25
Comparativo con países Sudamericanos.....	26
Tendencia.....	27
Análisis de Exportaciones.....	27
Destino de las exportaciones Ecuatorianas.....	28
Análisis de Importaciones.....	29
Balanza comercial.....	29
Resoluciones, leyes y reglamentos 2012.....	31
Resoluciones, leyes y reglamentos 2013.....	33
El problema.....	34
Hipótesis.....	35
Pregunta de investigación.....	35
Contexto y marco teórico.....	35
Modelos más vendidos por segmento.....	41
Análisis de marcas más vendidas en el Ecuador.....	44
Matriz Productiva.....	47
El propósito del estudio.....	50

Definición de términos	50
Presunciones del autor del estudio	52
Supuestos del estudio	52
Revisión de la literatura	53
Géneros de literatura incluidos en la revisión.....	53
Pasos en el proceso de revisión de la literatura	54
Formato de la revisión de la literatura	54
Metodología y diseño de la investigación.....	55
Justificación de la metodología seleccionada.....	56
Herramienta de investigación utilizada	57
Descripción de participantes	57
Fuentes y recolección de datos.....	58
Análisis de datos.....	59
Detalles del análisis	59
Impacto del cambio de la matriz productiva en la industria automotriz.....	59
Análisis del tratado de Ecuador con la Unión Europea y su incidencia en el sector.....	64
Análisis de la influencia del mercado automotor chino en el Ecuador	66
Importancia del estudio.....	75
Resumen de sesgos del autor	76
Conclusiones.....	77
Respuestas a las preguntas de investigación	77
Limitaciones del estudio.....	80
Recomendaciones para futuros estudios.....	81
Resumen general	81
Referencias.....	83
Bibliografía	83
ANEXO A:.....	86
FORMATO DE ENCUESTA.....	86

TABLAS

Tabla No. 1: Principales países automotrices	16
Tabla No. 2: Precio petróleo por periodo	21
Tabla No. 3: Interés anual por segmento de negocio	22
Tabla No. 4: Inflación mensual (Enero 2013 - Agosto 2014)	23
Tabla No. 5: Evolución desempleo	25
Tabla No. 6: Distribución ensamblado nacional/ producto importado.....	38
Tabla 7 Venta vehículos por segmento 2002/2013	40
Tabla No. 8: Distribución porcentual de ventas por segmento	40
Tabla No. 9: Precio promedio de vehículos por segmento.....	41
Tabla No. 10: Automóviles más vendidos	41
Tabla No. 11: Camionetas más vendidas	41
Tabla No. 12: SUV más vendidos	42
Tabla No. 13: Van más vendidas.....	42
Tabla No. 14: Camiones más vendidos	42
Tabla 15 Industrias estratégicas.....	48
Tabla No. 16: Industrias priorizadas.....	49
Tabla 17 Recudación impuestos (2009-2014).....	60
Tabla 18 Carga impositiva.....	61
Tabla 19 Rango ICE	62
Tabla 20 Precio promedio marcas europeas	65

FIGURAS

Figura No. 1: Producto interno bruto B.C.E.....	21
Figura No. 2: Tasa de empleo Nacional	24
Figura No. 3: Tasa de empleo urbana.....	25
Ilustración 4 Evolución desempleo 2010/2012	25
Figura No. 5: Comparativo tasa desempleo.....	26
Figura No. 6: Exportaciones por producto	28
Figura No. 7: Evolución Sector Automotor.....	36
Figura No. 8: Ventas mensuales 2009/2013 (AEADE, 2014).....	37
Figura No. 9: Composición ventas (ensamblaje/ importación)	38
Figura No. 10: Chevrolet	44
Figura No.11: KIA.....	45
Figura No.12: HYUNDAI	46
Figura No.13: Nissan.....	47
Ilustración 14 Precios promedios gama baja	74
Ilustración 15 Precio promedio de vehículos gama media	75
Ilustración 16 precios promedios gama alta	75

INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA

El sector automotriz en el Ecuador es uno de los más afectados por las medidas regulatorias tomadas por el gobierno en los últimos tres años. Al ser un sector que en promedio en los años 2011, 2012 y 2013, ha importado al año un total de 73500 vehículos y ensamblado en promedio 77797, tomando en cuenta que los CKD (Complete Knock Down en su cifras en inglés, que hace referencia al kit de piezas listos para el ensamblaje) son importados en un 90% y con tan solo un promedio del 10% de fabricación local (AEADE, 2014). Esto causa que este sector represente una amenaza para la balanza comercial ecuatoriana la cual está apalancada en la exportación del petróleo en un 57% y que en el último periodo del 2013 presentó un déficit 1 059, 88 millones que en el mismo periodo del año anterior se registraba un superávit 20, 87 millones de dólares (Asociacion Empresas Automotrices del Ecuador, 2012).

El sector automotriz pasó de vender 139893 unidades en el 2011, a vender 121446 en el 2012 y a diciembre del 2013 cerró con un total de 113812, porcentualmente es una reducción de 18.65% en dos años. A esta reducción se le responsabiliza en su mayor parte la restricción de importaciones de CBU (Complete Build Up , en sus cifras en inglés que hace referencias a los vehículos armados y listos para para su uso) que se aplicó desde el primero de enero del 2012 cuando el MIPRO (Ministerio de Industrias y Productividad) informa verbalmente a los importadores de CBU's sujetos al régimen de licencias una nueva metodología de cálculo para la asignación de cupos.

El control de importaciones tiene vigencia hasta el año 2014, pero aun así existen varias formas para controlar el mercado automotriz, que pueden ir desde el ámbito ecológico, tributario, reformas en el sector financiero, o trámites burocráticos que entorpecen la entrega, compra o distribución de vehículos.

Antecedentes

Historia

Existieron varios acontecimientos que podrían resumir el cómo empezó el sector automotriz, y cómo ha evolucionado a través del tiempo.

Vapor

El vapor de agua es el gas formado cuando el agua pasa de un estado líquido a uno gaseoso. Este jugo un rol clave en la revolución industrial, la modernización del motor de vapor a principios del siglo XVIII llevo a mayores descubrimientos tales como la invención de la locomotora de vapor y el barco a vapor, por no mencionar el horno y el martillo de vapor, utilizándolo de igual manera en el automóviles y triciclos (RAE , 2014).

Gasolina

La gasolina es una mezcla de hidrocarburos derivada del petróleo que se utiliza como combustible en motores de combustión interna con encendido a chispa, esta de obtiene del petróleo a través de un proceso de destilación realizado en las refinerías (RAE , 2014).

- La primera destilación del petróleo se atribuye al sabio árabe de origen persa Al-Razi, inventor del alambique, en el siglo IX. (Chanel, 2002)
- En el siglo XVIII el francés G. A. Hirn perfecciono los métodos de refinado consiguiendo así derivados para el engrasado de máquinas (Asociacion Empresas Automotrices del Ecuador, 2012)
- En 1846 el canadiense A. Gesner desarrolló el queroseno aplicado al alumbrado lo que le atribuye como uno de los fundadores de la industria del petróleo moderna. (Asociación automotriz del Ecuador , 2010)

➤ En 1859, el Coronel Edwin Drake perforó el primer pozo de petróleo en Pensilvania, Estados Unidos (Ministerio de recursos no renovables , 2012).

El primer auto

El triciclo de William Murdock, inventor escocés en el año 1784 con delgadas ruedas y una pequeña chimenea mostro un avance gracias al motor de vapor de cilindro oscilante. El vehículo de Oliver Evans en 1804 era un enorme barco anfibio que había sido construido para dragar el río Schuylkill en Pensilvania, Estados Unidos. Gracias a la llanta neumática invento de Dunlop un veterinario escocés, se logró un gran avance para el desarrollo del primer vehículo a gasolina. Etienne Lenoir, un ingeniero francés, construyó en 1883 una máquina que era impulsada con gas de carbón común Siegfried Marcus, un inventor vienés, utilizó por primera vez en 1875 gas de petróleo para mover un pequeño coche por las calles de Viena. En 1884, el inglés Edward Butler equipó en Londres un pequeño triciclo con un motor de gasolina de dos cilindros. El primer vehículo de Karl Benz alimentado con gasolina fue un triciclo con motor de cuatro tiempos. Gottlieb Daimler construyó en 1886 su primer vehículo de cuatro ruedas el cual tenía un aspecto de carruaje. (Chanel, 2002)

➤ En 1893 el mecánico Charles E. Duryea, consiguió construir un vehículo con motor de gasolina, pero no pudo regular su velocidad, por lo que no tuvo éxito. (CINAE, 2011)

➤ En 1896 circuló por Detroit el primer coche con motor de gasolina conducido por su constructor, Henry Ford (Asociación automotriz del Ecuador , 2010).

El caso Ford

Después de que Charles E. Duryea no tuvo éxito con la regulación de la velocidad de su automóvil uno de los acontecimientos más importantes en cuanto al desarrollo técnico de la industria, el automovilismo y las tecnologías de fabricación sucedió en Detroit, Estados Unidos en 1901 (Ford, 2006).

“El cliente puede elegir el auto del color que quiera, siempre y cuando sea negro”

(Ford, Henry) Gracias a la innovación y la repartición correcta de trabajo, la cadena de montaje implementada por Ford tuvo muchas consecuencias:

- ✓ Aumento de producción y la reducción del tiempo de montaje.
- ✓ Mejora las condiciones laborales de sus trabajadores, les asalarió a 5 dólares por 8 horas laboradas.
- ✓ Tercer turno de trabajo en la fábrica, sube la producción en un 50%.
- ✓ El Tiempo de montaje se redujo de 12,5 horas a 93 minutos.
- ✓ El precio de venta del Ford bajo progresivamente. (Ford, 2006)

"En 1920, la Fábrica estadounidense Ford amplió el consumo automovilístico de forma masiva con su modelo de producción más eficaz del periodo, luego sobresalieron otras industrias como General Motors, Chrysler, Opel, Morris y Austin, Renault". (Ford, 2006)

Industria

La industria automotriz se ha caracterizado por ser uno de los principales sectores de crecimiento a nivel mundial. Además está en constante reestructuración, lo que lo convierte en una de las industrias más dinámicas del mundo. La industria automotriz ha favorecido al impulso de las industrias siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera,

petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática. Se ha caracterizado por su constante transformación en procesos productivos con el uso de la tecnología

En el año 2013 se produjeron en todo el mundo un total de 84.141.209 vehículos de los cuales los 15 principales productores del mundo se pueden ver en la Tabla No. 1.

	País	Producción 2013	Participación Mundial	Producción 2009	Incremento 4 años
1	China	19.271.808	22,90%	9.345.101	106,22%
2	Estados Unidos	10.328.884	12,28%	11.946.653	-13,54%
3	Japón	9.942.711	11,82%	11.563.629	-14,02%
4	Alemania	5.649.269	6,71%	6.040.582	-6,48%
5	Corea del Sur	4.557.738	5,42%	3.806.682	19,73%
6	India	4.145.194	4,93%	2.314.662	79,08%
7	Brasil	3.342.617	3,97%	3.220.475	3,79%
8	México	3.001.974	3,57%	2.191.230	37,00%
9	Tailandia	2.483.043	2,95%	1.393.742	78,16%
10	Canadá	2.463.732	2,93%	2.077.589	18,59%
UNION EUROPEA		16233478	19,29%	18432070	88,07%
PRODUCCION MUNDIAL		84141209	100,00%	70526531	119,30%

Tabla No. 1: Principales países automotrices

Como se puede apreciar en la tabla, la producción mundial de vehículos aumento en los últimos cuatro años en un 119%, sostenido por el crecimiento de la industria China, Hindú y Latinoamericana que han crecido en 106%, 79% y 39% respectivamente, mientras que en países como Estados Unidos, Japón y Alemania, reconocidos por su importancia en el sector automotor, que durante varios años ocuparon el podio como los mayores productores del mundo, han tenido una reducción importante de 13%, 14% y 6% respectivamente. Este decrecimiento está sustentado en buena parte a la estrategia que han

tenido varios países como los europeos y Estados Unidos de construir y dar mayor importancia a sus fábricas ubicadas en países del BRIC, debido a una mano de obra significativamente más barata, menor cantidad de leyes gubernamentales, y un mercado Chino e Hindú que se encuentra en continua expansión que representa una gran porción del mercado de vehículos. Por otro lado China e India han desarrollado varias marcas, proporcionalmente pequeñas que han incrementado el dinamismo de sector, marcas como: BYD, Great Wall, Mahindra, Fujjian (OICA, 2014).

Industria Ecuatoriana

La producción automotriz en el Ecuador comienza en la década de los 50, cuando empresas del sector metal metálico y textil comienzan con la fabricación de carrocería, asientos y piezas metálicas (CINAE, 2011).

Las leyes de Fomento de exportaciones y la protección arancelaria surgieron en la década de los 60 lo que genera que se constituyan ensambladoras en el país (AEADE, 2014).

- AYMESA es una de las pioneras en esta rama, desde 1973 comienza la fabricación de vehículos (AEADE, 2014)
- En 1975 se crea la compañía ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A, resultando la mayor productora en los años 90 (AEADE, 2014).
- La compañía MANUFACTURAS ARMADURÍAS Y REPUESTOS DEL ECUADOR, MARESA, fundada en el año 1976 empezó sus operaciones en el año 1979 fue otra de las empresas que entro en el negocio del ensamblaje (AEADE, 2014).

➤ COENANSA, CORPORACIÓN ENSAMBLADORA AUTOMOTRIZ NACIONAL, fue la última planta ensambladora de automotores establecida en el Ecuador. Esta empresa se ubicó en Manta y pertenecía al grupo Noboa, comenzó sus operaciones en el año 1991 y dejó de ensamblar en el año 1997 (AEADE, 2012).

➤ En 1992 se levanta la prohibición de importaciones en Ecuador, ingresando al país un gran número de automotores se dio la oportunidad para que el país exporte a Colombia y Venezuela (AEADE, 2012).

➤ En el año 1993, se firma el primer Convenio de Complementación en el Sector Automotor que fue modificado en el año 1999 para adecuarlo a los compromisos con la Organización Mundial del Comercio (CINAE, 2011).

➤ A partir del año 2012 comienza regulaciones y reformas a las leyes las cuales impactan en el sector automotriz.

En la actualidad las ensambladoras en el país son:

- General Motors Omnibus BB GM-OBB
- MARESA
- AYMESA,
- CIAUTO

Productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall.

Actualmente en el país se comercializan alrededor de 65 marcas de vehículos lideradas por Chevrolet, seguidas de Kia, Hyundai, Nissan, Toyota, Mazda, Ford, Hino, Volkswagen, Renault, Great Wall y Chery (AEADE, 2014).

Sector Macroeconómico

Entorno político Económico

El año 2013 dentro de la economía ecuatoriana fue un año de desaceleración económica con una tasa de crecimiento del 4,21 %, tomando en cuenta el modelo de la alta participación del Estado gracias a la participación del petróleo con sus altos precios y de la participación de tributos (EKOS, 2013).

En el año 2013 según el Fondo Monetario Internacional el crecimiento aumentara en el año 2014 a 3,7 % frente al años 2013 que tuvo un crecimiento económico de 3 % gracias a la actividad y comercio mundial repuntaron en el segundo semestre de 2013 (Fondo Monetario Internacional , 2014).

La economía de Estados Unidos se recuperó de mejor manera en el año 2013, existiendo un mayor nivel de confianza por parte de los inversionistas, por otra parte la UE tuvo problemas de financiamiento económico, esperando un mejor desempeño por parte del sector público, profesionales e intermediación financiera logrando un impacto positivo para la región. La economía japonés no creció como se lo esperaba, esto atribuido a la reducción de gasto en capital así como la demanda de exportaciones, buscando disminuir la deflación de los últimos años 20 años. La economía China tuvo al igual una desaceleración en el año 2013 frente a su gran crecimiento, el gobierno chino busca una manera de tener un crecimiento sostenible en los próximos años (EKOS, 2013).

La economía Latinoamericana creció en el años 2013, aunque no todos los paséis siguieron la misma tendencia, esto debido a la baja de exportaciones y del precio del cobre, además que el crecimiento de Brasil distorsiona el promedio ya que este creció 2,5% en el

2013, con lo que se espera para el 2014 un crecimiento de 3.12% según datos del CEPAL (CEPAL, 2014).

La economía ecuatoriana es dependiente de la economía mundial por lo que la desaceleración de China, Japón, la lenta recuperación de Estados Unidos y la crisis europea han tenido un impacto en lo que va del año 2014 (EKOS, 2013).

PIB

El Producto Interno bruto bajo de 5.1 % en el año 2012 a 4.5% en el año 2013, en los últimos años el crecimiento económico en el país ha sido debido a la inversión por parte del sector público, que durante el años 2013 tuvo impacto en sectores como la construcción, suministros de servicios, administración pública y comercio este último debido al incremento de la cuenta consumo de hogares debido al aumento de los ingresos en la población. Se prevé que la desaceleración económica continúe durante el 2014 con una tasa más baja. (Banco Central del Ecuador , 2014)

La importante inversión por parte del sector público significa que el Gobierno debe poseer los recursos necesarios para poder financiarla, los altos precios del petróleo y los tributos han sido las dos principales fuentes de ingresos para el Estado en los últimos años (Banco Central del Ecuador , 2014).

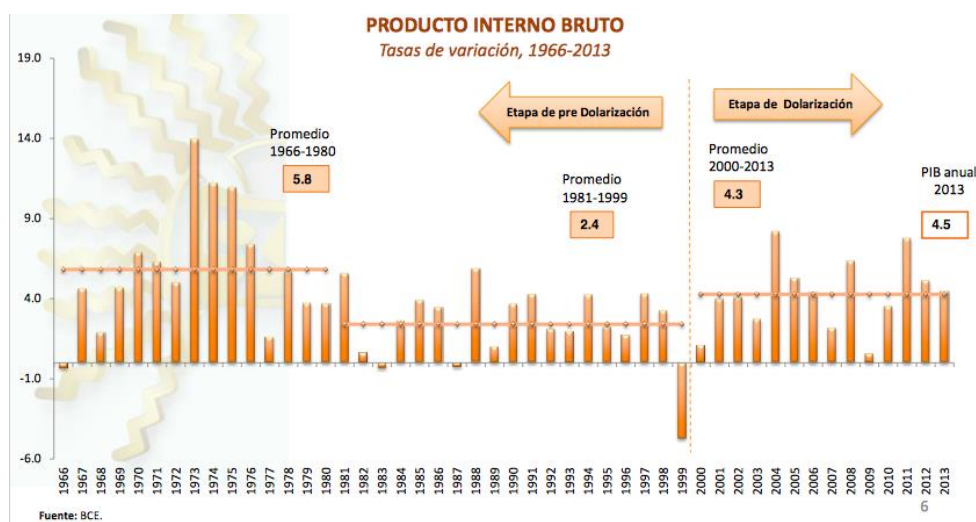


Figura No. 1: Producto interno bruto B.C.E

El impuesto a la plusvalía y a la comida chatarra son propuestas a estudiarse para la implementación de nuevos impuestos para una mayor recaudación de tributos, mientras que el precio del petróleo es de 94,70 dólares promedio a Septiembre de 2014 por lo que no presenta mayor impacto comparado a años anteriores como el 2013 con un precio promedio de 98.79 dólares americanos (El Comercio, 2014).

PERDIODO	PRECIO (USD/BB) WTI	PRECIO (USD/BB) BRENT	PRECIO (USD/BB)MME
2014	\$100,23	\$107,86	\$94,70
2013	\$98,02	\$108,68	\$98,79
2012	\$94,07	\$111,55	\$102,13
2011	\$95,05	\$110,88	\$100,92
2010	\$79,54	\$80,35	\$72,02
2009	\$61,98	\$62,61	\$57,45
2008	\$99,91	\$98,58	\$85,87

Tabla No. 2: Precio petróleo por periodo

Tasas de interés

Desde el año 2008, el Gobierno ecuatoriano ha implementado políticas monetarias para la disminución de las tasas de interés con el fin de incentivar la economía. Es por esto que la evolución de crédito ha crecido en los últimos años mientras que la tasa de interés

efectiva tiene una tendencia a la baja comenzando en el año 2008 con 18,43 % y cerrando el 2013 con 15,91 % en consumo. De igual manera incentivando a la inversión privada con tasas de 8,17 % al sector empresarial, y corporativo (Banco Central del Ecuador, 2014).

SE GMENTO	ne- 13	eb- 13	ar- 13	br- 13	ay- 13	un- 13	ul- 13	go- 13	ep- 13	ct- 13	ov- 13	ic- 13	ne- 14
Productivo corporativo	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17	,17
Productivo Empresaria I	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53	,53
Productivo PYMES	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Consumo	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91
Vivienda	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
Microcrédit o Minorista	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82	8,82
Microcrédit o Acumulació n Simple	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
Microcrédit o Acumulació n ampliada	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44

Tabla No. 3: Interés anual por segmento de negocio

Inflación

En enero de 2014, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) presentó una variación de 0,72% en la inflación mensual; 2,92% la anual y 0,72% la acumulada, mientras que para el mismo mes en el 2013 fue 0,50% la inflación mensual; 4,10% la anual y 0,50% la acumulada. La división de Alimentos y Bebidas no Alcohólicas es la que más contribuyó en la inflación. La inflación mensual de este grupo fue de 1,67%, para cerrar en agosto de 2014 con una inflación mensual del 4,15% dando con resultado un aceleración desde el

mes de enero de 2014, el cual está sobre el objetivo del Gobierno de 3,2 % (Banco Central del Ecuador , 2014).

FECHA	VALOR
Agosto-31-2014	4,15%
Julio-31-2014	4,11%
Junio-30-2014	3,67%
Mayo-31-2014	3,41%
Abril-30-2014	3,23%
Marzo-31-2014	3,11%
Febrero-28-2014	2,85%
Enero-31-2014	2,92%
Diciembre-31-2013	2,70%
Noviembre-30-2013	2,30%
Octubre-31-2013	2,04%
Septiembre-30-2013	1,71%
Agosto-31-2013	2,27%
Julio-31-2013	2,39%
Junio-30-2013	2,68%
Mayo-31-2013	3,01%
Abril-30-2013	3,03%
Marzo-31-2013	3,01%
Febrero-28-2013	3,48%
Enero-31-2013	4,10%

Tabla No. 4: Inflación mensual (Enero 2013 - Agosto2014)

Tasa de desempleo

Según el último censo el Ecuador cuenta con un aproximado de 14 millones de personas, de las cuales la población económicamente activa PEA, es de 7 millones, por lo tanto, la otra mitad de la población es considerada como inactiva PEI, niños y ancianos.

El desempleo en el Ecuador actualmente es del 5,7 %, lo que aparentemente se muestra como un dato alentador, esconde un alto número de subempleo que se estima en el 58%, el verdadero problema del país (CEPAL, 2014).

La tasa de empleo nacional es del 38%, la cual ha tenido una tendencia creciente en los últimos años, pero cabe recalcar que un generador importante de empleo ha sido el gobierno el cual pasó de contar con una estructura de 280 mil personas a emplear a más de 500 mil.

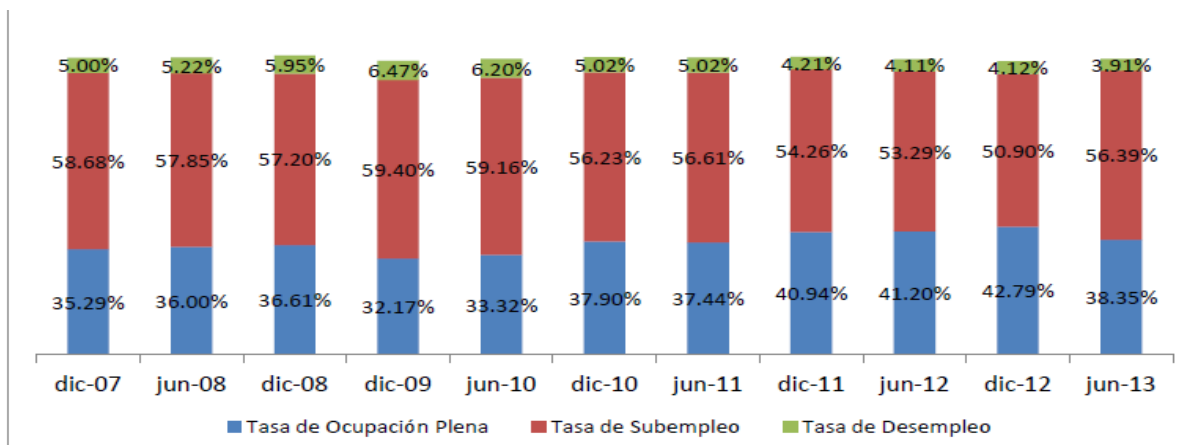


Figura No. 2: Tasa de empleo Nacional

Después de realizar un análisis de nivel nacional, creímos importante quitar el sector rural y enfocarse solamente nivel urbano, la cifra cambia significativamente, el desempleo ocupa 4,89%, el subempleo disminuye en un 10% en relación al análisis nacional y la tasa de empleo aumenta en un 9%. Con esto podemos llegar a la conclusión que un problema grave del sector rural es el índice de subempleo, personas sin un trabajo fijo, o que no logran producir el tiempo considerado como necesario para generar los ingresos adecuados para sostener a su familia (CEPAL, 2014).

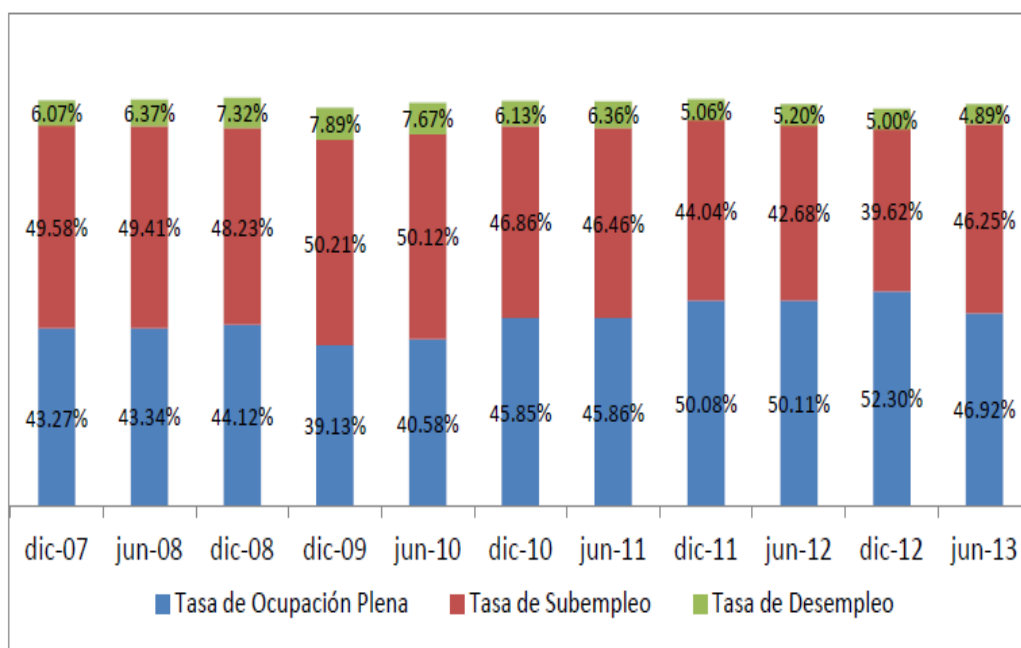


Figura No. 3: Tasa de empleo urbana

Evolución del desempleo

País	000	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012
Ecuador	,0	0,4	,6	1,6	,7	,5	,1	,4	,9	,5	,6	,0	,8

Tabla No. 5: Evolución desempleo

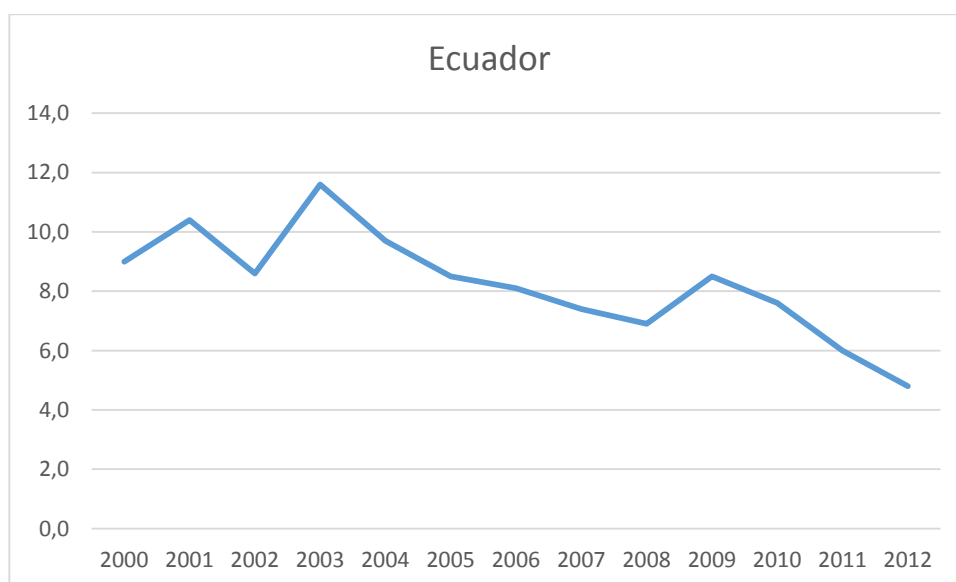


Ilustración 4 Evolución desempleo 2010/2012

Podemos ver que en la primeros 5 años el índice de desempleo se encontraba bastante elevado, un promedio del 9% y ha ido reduciendo paulatinamente en el transcurso de los años.

Las principales razones del alto índice de desempleo en los primeros años se le atribuye a que el país se encontraba reestructurándose y recién salía de la gran crisis de los años anteriores a la dolarización, por lo que el sector privado no se recuperaba lo suficientemente rápido para ir generando las suficientes fuentes de trabajo que el país necesitaba, por otro lado cada año se incorporaban miles de personas más a conformar parte de la población económicamente activa, demandando más puestos de trabajo (CEPAL, 2014).

Comparativo con países Sudamericanos

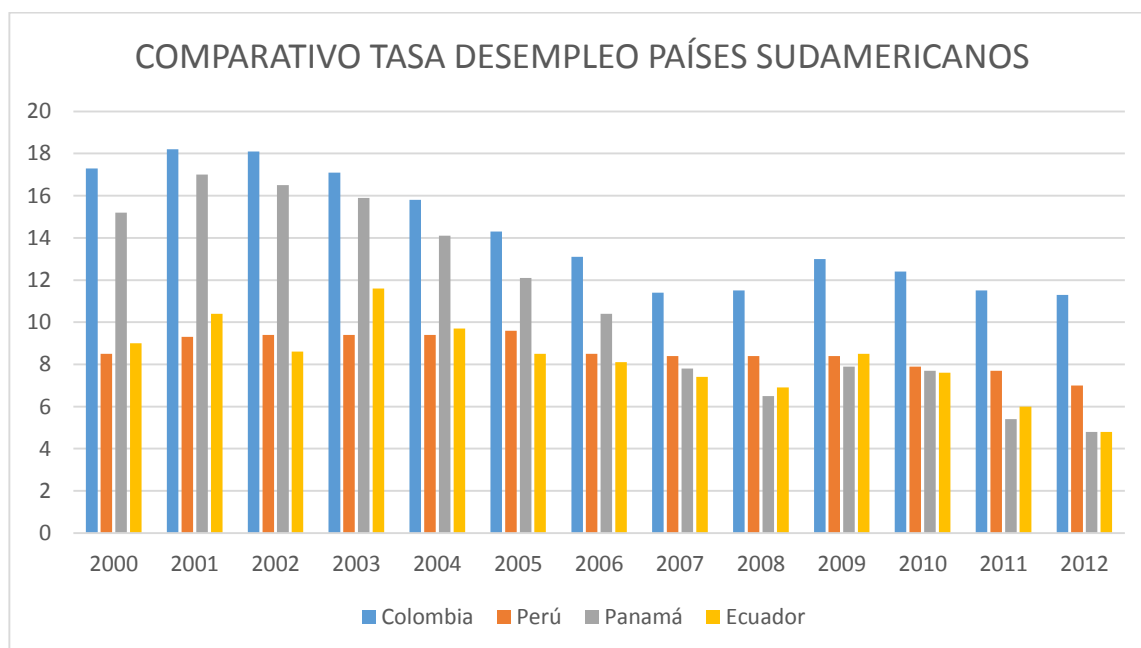


Figura No. 5: Comparativo tasa desempleo

La tabla comparativa entre 4 países latinoamericanos muestra al Ecuador con un índice de desempleo relativamente menor que el resto, con una ligera tendencia a la baja.

Panamá es un país que ha logrado disminuir de forma drástica el desempleo, los cuales han sido generados en un 96% gracias al sector e inversión privada y como resultado de un crecimiento empresarial y corporativo de país.

En Perú los últimos cinco años hubo una gran expansión que paso a representar el 30% de la población (CEPAL, 2014).

Tendencia

El Ecuador en el 2014 tuvo un incremento del subempleo en 3%, el estancamiento del precio del petróleo acelera este proceso, pero el verdadero problema radica en el alto costo laboral del país, las leyes proteccionistas generan que el contratar personal sea cada vez más riesgoso y costoso para la empresa.

Se puede apreciar una significativa reducción en el personal del sector público, el país se le resulta muy complicado mantener una estructura tan pesada y en algún momento tendrá que reducir su personal (Banco Central del Ecuador , 2014).

Análisis de Exportaciones

En el 2013 se exportó un total de 24.957 millones de acuerdo con cifras del Banco Central. Las exportaciones totales del país del 2013 son un 7,6% más que las del 2012 cuando llegaron a 24.205 millones, A abril del 2014 las exportaciones totales ecuatorianas alcanzaron los USD 8,496 millones y 9,537 mil toneladas, incrementándose el 4% en relación al año anterior. El 52% corresponde a exportaciones petroleras y el 48% a no petroleras. (COMEX, 2014)

Para analizar los principales sectores productivos, consideramos importante revisar las exportaciones del país y como están distribuidas .En el cuadro que podemos visualizar

abajo vemos, otra vez, la dependencia económica del país en la exportación petróleo, equivale el 55% de lo que exportamos. El 80% de las exportaciones son materia prima, el 20% productos industrializados, en los cuales manufacturas de metales es prácticamente la exportación de vehículos, los cuales son solo ensamblados y toda las piezas son importadas (COMEX, 2014).



Figura No. 6: Exportaciones por producto

Destino de las exportaciones Ecuatorianas

Los principales países destino de las exportaciones ecuatorianas hasta marzo de 2013 han sido: Colombia, Venezuela, Chile, Perú, Estados Unidos entre otros. Colombia y Venezuela han ocupado casi el 92% de participación en el 2012 y Estados Unidos ha tenido una tasa de crecimiento de 90% en el período 2008-2013. (COMEX, 2014)

Análisis de Importaciones

Ecuador invirtió un total de 26.041 millones de dólares en importaciones durante el 2013, buena parte de ellos en materias primas y bienes de capital del total de compras, el mayor rubro está dedicado a materias primas, con una inversión de 7.829 millones de dólares, seguido de bienes de capital con 6.778 millones, en combustibles y lubricantes con 6.080 millones y bienes de consumo con 5.230 millones, entre las principales. Para el año 2014 en los meses de enero hasta abril, las Importaciones ecuatorianas en totales en dólares FOB registraron un crecimiento negativo el 10.77% en comparación con el mismo periodo para el año 2013 (COMEX, 2014).

Balanza comercial

"La balanza comercial es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones. Es la diferencia entre los bienes que un país vende al exterior y los que compra a otros países. Hay dos tipos: la negativa, que es cuando el valor de las exportaciones es inferior al de las importaciones, situación que típicamente se presenta en los países en vía de desarrollo. y la positiva, que es cuando el valor de las exportaciones es superior que el de las importaciones. Escenario típico de los países industrializados."
(COMEX, 2014)

Desde el año 2011, el gobierno ecuatoriano ha implementado una serie regulaciones con el fin de corregir el déficit en la balanza comercial. En el año 2010 el déficit correspondía a 1, 460 millones de dólares (13% del PIB) un valor que representaba una amenaza para la economía ecuatoriana por lo que el gobierno se vio obligado a intervenir a través de la formulación y aplicación de nuevos reglamentos (AEADE, 2014).

Para el año 2011 el país logró reducir el déficit comercial en un 63,8%, es decir, en 713,3 millones respecto al año anterior, para el año 2012 el país tuvo un déficit comercial del 142,8 millones debido a un mayor crecimiento por el lado de las exportaciones, esto debido a las regulaciones y leyes que impuso el gobierno a las importaciones (Asociación automotriz del Ecuador , 2010).

En el año 2013 el panorama vuelve a cambiar cerrando el año con un déficit superior a los mil millones de dólares a pesar de todas las medidas tomadas por el gobierno de turno.

En el año 2013, la Balanza Comercial muestra un saldo negativo de USD 820 millones de dólares, en el periodo Enero-Septiembre se evidencia un importante descenso del 823,12% en comparación con el mismo periodo del año 2012, que presentó un superávit de USD 113 millones. La Balanza Comercial aún no halla salida a su problema de endeudamiento y presenta un déficit importante pese a que el saldo deficitario es menor en comparación a lo acumulado en el mes anterior que llegó a bordear casi los 1000 millones de dólares (Banco Central del Ecuador , 2014).

Las exportaciones totales al mes de Septiembre del año 2013 totalizaron USD 18.630 millones, mostrando un leve crecimiento del 2,57% en valor FOB y del 2,34% en volumen, en comparación con las exportaciones registradas en los primeros nueve meses del 2012. Las exportaciones petroleras al mes de Septiembre han disminuido en un 0,64% en el valor FOB respecto al mismo periodo del año anterior. Por otro lado las exportaciones no petroleras en el período analizado presentan un crecimiento del 7,26% en monto FOB y de 4,65% en volumen (COMEX, 2014).

Las importaciones totales hasta el mes de Septiembre del presente año ascendieron a USD 19.451 millones (FOB) evidenciando un crecimiento del 7,76% respecto al total

importado en el mismo periodo del 2012. En volumen las importaciones presentan un crecimiento total del 13,18%, destacándose un importante crecimiento del 9,83% en la importación de Materias primas y en la importación de Combustibles y Lubricantes que registran un incremento del 14,62% en valores FOB con respecto al periodo Enero-Septiembre del año anterior (COMEX, 2014).

A partir del año 2012 entró en vigencia la ley de restricción de cupos de automotores con el fin de reducir el déficit en la balanza comercial. La cual ha sido la que más impacto ha producido en el sector automotriz. (COMEX, 2014).

Resoluciones, leyes y reglamentos 2012

Integración nacional (MOE) de los vehículos ensamblados por Ómnibus BB y AYMESA. - En el R.O 708 se publica el acuerdo ministerial 12107 - MIPRO en el cual se determinan Con resolución COMEX N°65 (R.O 730) se establece una restricción cuantitativa para la importación de CKD's de automóviles, camionetas y SUV's en función de los montos (unidades –USD FOB) importados en el año 2011 menos el 10%. Se determina además que todos los CKD's sujetos a la medida restrictiva deberán pagar un arancel mínimo del 4,38% y en el plazo de 15 días el MIPRO deberá presentar una metodología de cálculo del Producto Ecuatoriano Incorporado para la aplicación de aranceles. - Con resolución COMEX N°71 (R.O 765 SP II) se permite la nacionalización de los vehículos embarcados antes del 15 de junio y cuyas solicitudes de licencias de importación fueron recibidas y no atendidas por el MIPRO, siempre que los montos de las licencias no excedan la cuota asignada a cada importador en la Res. 66.

Se autoriza además al Director General del SENA E a traspasar entre subpartidas los cupos asignados a los importadores. - El COMEX con resolución N° 94 permite al SENA E autorizar el traspaso de saldos entre subpartidas de las licencias de importación otorgadas

por el MIPRO y establece que a partir del 1 de enero del 2013, los descuentos de la cuota anual autorizada por el COMEX (Res.66) se realizarán al momento de la nacionalización de los vehículos. - El MIPRO informa verbalmente a los importadores de vehículos armados CBU sujetos al régimen de licencias una nueva metodología de cálculo para la asignación de cupos para el año 2012, en función de los montos FOB importados en los últimos 4 años (2008 al 2011) y al promedio resultante se le incrementara un 20% para los importadores con un monto promedio de hasta USD 5MM, 10% a los montos entre USD 20MM y USD 50MM y en 2,5% a los importadores con promedio mayor a USD 50 MM. La nueva metodología reemplaza al cupo del 80% del monto FOB importado en el año 2010 y mantiene como única variable restrictiva el monto USD - FOB. - En el R.O 674 con acuerdos ministeriales 12021 y 12043 el MIPRO determina el porcentaje de los porcentajes de MOE de los vehículos ensamblados por MARESA. - Entra en vigencia la Ley Orgánica para la Regulación de Créditos para Vivienda y Vehículos tras su publicación en el Segundo Suplemento del R.O 732. La ley ampara a los créditos para la adquisición de un único vehículo de uso personal o familiar de hasta USD 29.200. - La Asamblea Nacional remite al Ejecutivo la Ley para la regulación de Créditos de Vivienda y vehículos para el veto presidencial (30 días hábiles plazo). La Ley tiene como objetivo regular los créditos de hasta USD 29.200 concedidos para la adquisición de vehículos cuando se haya constituido una reserva de dominio sobre el bien. - La resolución COMEX N°66 publicada en el R.O 725 establece una restricción cuantitativa para la importación de vehículos armados CBU. El cupo asignado a los importadores se determina en función del 70% de los montos totales (unidades-USD FOB) importados en el año 2010, en la medida restrictiva se incluyen todas las subpartidas de automóviles, camionetas, SUV's y camiones ultralivianos de hasta 4,5T de peso bruto vehicular. - Mediante oficio MCPEC-

DESP-2012-2517-O se informa al SENA E FE DE ERRATAS y aclarase que los descuentos de la cuota anual se realizaran al pasar al régimen de consumo desde el 1 de enero del 2012. - Mediante resolución COMEX N°77 (R.O 760 SP II del 20 de agosto) se autoriza La utilización de licencias de importación concedidas por el MIPRO hasta el 28 de diciembre del 2012. Se establece además una cuota anual de 2.465 CKD's para el PLAN RENOVA y se autoriza a la Secretaría Técnica del COMEX otorgar el cupo correspondiente a empresas que se sometieron a procesos de fusión o absorción así como también a las empresas que no fueron incluidas en la Res. 66.

Se determina además que los montos otorgados (unidades-USD FOB) en la resolución serán considerados para la reasignación de cupos del 2013 con su correspondiente descuento. (COMEX, 2014)

Resoluciones, leyes y reglamentos 2013

El COMEX con resolución N° 101 elimina los descuentos por las licencias utilizadas en el año 2012, derogando el Art.7 de la resolución N° 77 y ratifica el cupo original (Res N°66) asignado para el año 2013 a todo los importadores. Se eliminan además los cupos parciales por subpartidas asignándose el cupo total al RUC de cada importador. (COMEX, 2014)

El sector automotriz desde el año 2002 ha tenido un crecimiento del 64.06% hasta el año 2013 en unidades vendidas, alcanzando su pico en el año 2011 con 139.893 unidades de vehículos, debido a reformas y cambios en las diferentes leyes, el sector automotriz se vio afectado dando como resultado en el año 2013 un reducción del 6,29 % en relación con el 2012, se estima un reducción en unidades vendidas con esta misma tendencia hasta finales del año 2014. (COMEX, 2014)

El motivo y justificación de esta investigación radica en que indiferentemente de las acciones que se hayan tomado para reducir la balanza comercial el problema persiste y eso lo podemos ver en el déficit del año 2013 que supero los mil millones de dólares. Con lo que se está afectando a un sector de una manera directa, sin tener los resultados en que se esperarían en la balanza comercial, por lo que se deberían considerar otras opciones para controlar el déficit en la balanza comercial. (COMEX, 2014)

El problema

El problema radica en que al ser el sector automotriz un mercado que afecta de manera directa a la balanza comercial, el gobierno ha tomado varias medidas con el fin de contraer el sector, existen reformas que lo afectan de manera directa e indirecta y pone en riesgo a muchas empresas del medio, generando reducción de personal, decrecimiento de utilidades y pone en riesgo la estabilidad financiera.

Dentro de las reformas que afectan al sector de manera directa está la restricción de importaciones, las cuales tienen vigencia hasta diciembre del 2014, por la razón de que el país no debe generar una contradicción con los tratados de la CAN y OMC, lo cuales prohíben que los países restrinjan importaciones ya que ello atenta contra el libre comercio. A más de la incertidumbre generada por la imposición, también en el año 2010 se incrementó el impuesto arancelario de vehículo de hasta 1900 c.c de 35% a 40% de incremento. A partir del segundo semestre del año 2012 y tras la entrada de la regulación de créditos de vivienda y vehículos, se evidenció una reducción de aproximadamente 35% en los niveles de aprobación de créditos. Para el sector automotriz, que en promedio vende el 70% de sus vehículos a crédito y solo el 30% al contado, representa un factor de suma importancia. (AEADE, 2014)

Actualmente el futuro del sector es incierto y muy preocupante debido a la importancia del mismo dentro del país, al emplear en promedio a más de 14 000 personas, genera un volumen de negocios anual de 5200 millones de dólares, aportando cerca \$1000 millones de dólares en impuestos (AEADE, 2014).

La magnitud de estas cifras nos permite ver la magnitud del sector automotor en el Ecuador y es la razón fundamental de este trabajo de investigación. Se pretende prever el destino de este sector en el corto y mediano plazo sirviendo de ayuda para las más de 117 empresas que trabajan dentro del mercado.

Hipótesis

Se prevé una reducción entre 10% y 15% del sector automotor ecuatoriano en el mediano plazo debido a reformas gubernamentales que lo afectan de manera directa e indirecta.

Pregunta de investigación

Pregunta de investigación: ¿Cómo y hasta qué punto las reformas gubernamentales afectan en el sector automotriz ecuatoriano?

Contexto y marco teórico

La recesión actual del sector automotriz está ligada a las restricciones gubernamentales, las cuales por un lado tratan de frenar la brecha de la balanza comercial y por otro lado intentan desarrollar la matriz productiva del Ecuador. La suma de las diferentes reformas, que han sido revisadas en párrafos anteriores, genera incertidumbre en las empresas automotrices del Ecuador. Por lo cual el siguiente estudio se lo enfocará

desde el punto de vista de la dirección estratégica, estudiando cifras históricas del sector, cifras actuales, reformas aprobadas y por aprobar que tengan injerencia en el desarrollo de las empresas automotrices, se tomará ejemplos internacionales que ayuden al estudio a entender y comparar la realidad de la industria en el Ecuador.

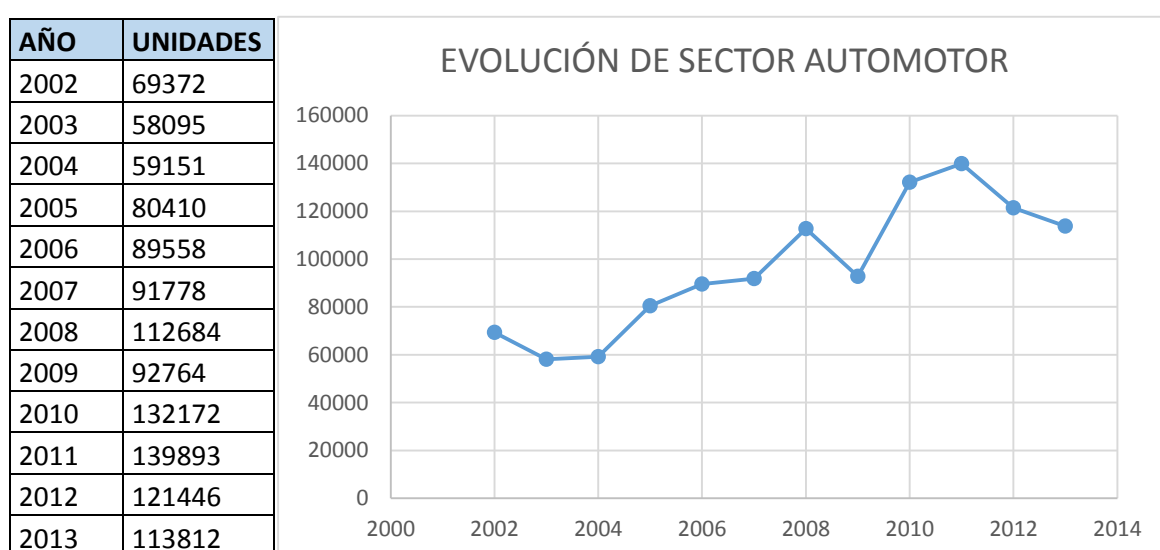


Figura No. 7: Evolución Sector Automotor

Como podemos observar en la figura No. 6 el sector automotor desde año 2004 hasta el 2012 ha mantenido un incremento constante a excepción del 2009 como consecuencia de la crisis que afectó a todo el mundo, por consecuente al Ecuador y por ende al sector en sí. El 2011 el mercado automotor alcanzo su punto más alto en toda su historia llegando a vender 139 893 unidades, la reducción de los años siguientes atribuida a la restricción de cupos de COMEX 066. En el año 2013 todos los países americanos tuvieron un incremento en la venta de vehículos a excepción de Venezuela (-32%), Colombia (-7%) y Ecuador (-6%). (AEADE, 2014)

El parque automotor en el país hasta diciembre del 2013 era de 2 265 538 vehículos, la población de 15 662 618, es decir que la relación habitantes vehículos es de 7.58, que quiere decir que por cada 7.58 personas hay un vehículo. En comparación a países de la región como Perú o Colombia nuestra relación habitantes/ vehículos es menor, Perú cuenta con 13.3 habitantes por vehículos y Colombia 11.93, pero comparados con países industrializados o de primer mundo la relación es mucho mayor, estados Unidos cuenta con un vehículo por cada 1,12 habitantes (AEADE, 2014).

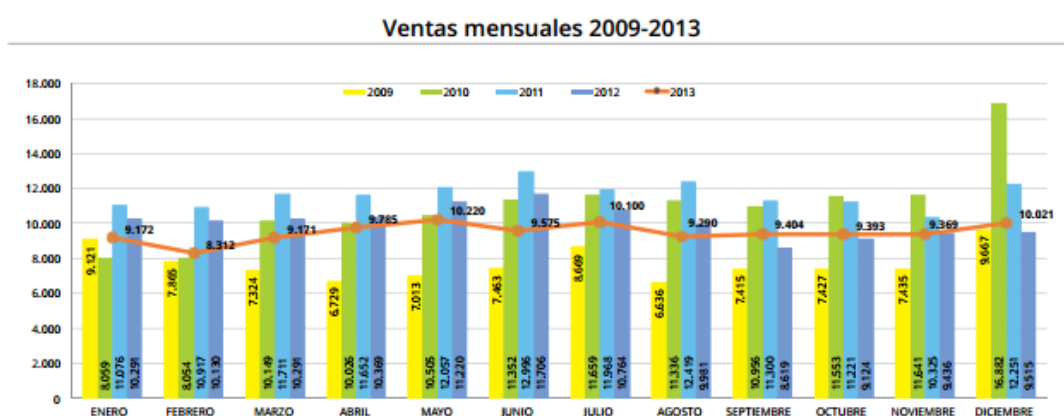


Figura No. 8: Ventas mensuales 2009/2013 (AEADE, 2014)

El mercado automotor es un mercado cíclico, que se acelera o se contrae por razones macroeconómicas recurrentes o normales. Los meses de mayo junio y julio tienen recurrentemente un pico en ventas, atribuido al pago de utilidades de las empresas privadas a sus colaboradores. Diciembre un mes comercial por excelencia la economía se acelera y por ende el sector automotor también. Como meses bajos está el primer trimestre del año atribuido por los altos niveles de endeudamiento que permanecen desde el mes de diciembre, generados por la compra de regalos navideños, viajes y consumismo de las festividades, meses de agosto y septiembre suelen tener una reducción significativa en la

región sierra por el ingreso a los colegios donde aumenta el nivel de consumo en matrículas, pensiones, útiles escolares. (AEADE, 2014)

Año	Producto Nacional	Expor	Oferta Producto Nacional	Importación	Venta producto nacional	Venta importados	Venta total
2010	76 252	9 736	56 516	79 685	55 683	76 489	132 172
2011	75 743	0 450	55 293	75 101	62 053	77 840	139 893
2012	81 398	4 815	56 583	66 652	56 395	65 051	121 446
2013	68 182	213	60 969	62 595	55 509	58 303	113 812

Tabla No. 6: Distribución ensamblado nacional/ producto importado

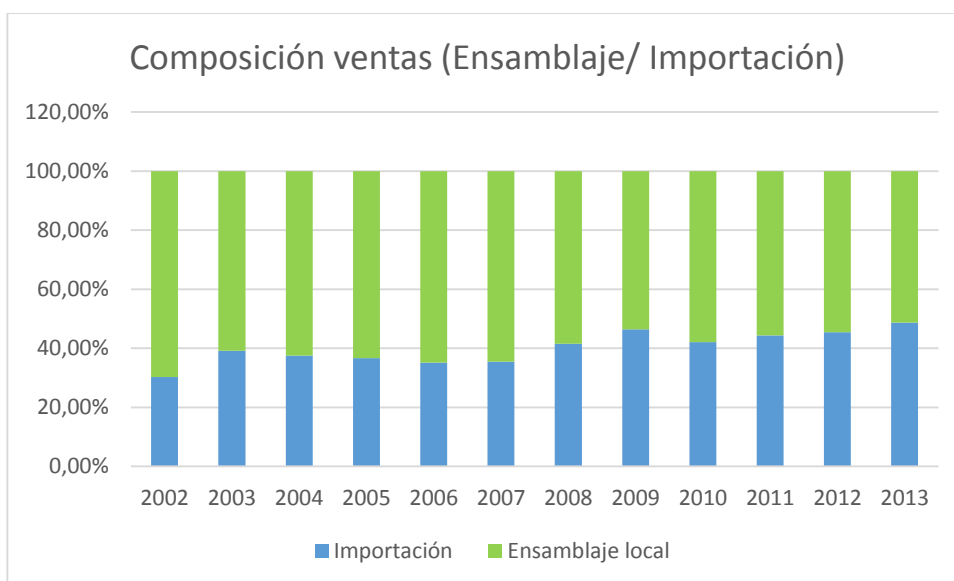


Figura No. 9: Composición ventas (ensamblaje/ importación)

En la tabla No. 6 podemos apreciar la relación entre lo que se considera como producto ensamblado nacionalmente e importados, el ensamblaje local representa el 48% de las ventas anuales, mientras que los importados el 52%, manteniendo una relación similar durante los últimos cuatro años. También podemos detectar en el cuadro la relación de vehículos ensamblados versus vehículos nacionales vendidos en el país, la diferencia entre ellos representa la venta de vehículos ecuatorianos a otros países en el año 2012 se exportaron 16 347 unidades, en el año 2013 se exportó 9 879 unidades, siendo esto una reducción del 40% y se espera mantener una reducción significativa durante los próximos años la razón es debido a que nuestro producto estaba destinado en un 92% a Venezuela y Colombia (AEADE, 2014).

Los problemas económicos de Venezuela paralizaron sus importaciones, su falta de liquidez y tardanza en los pagos fueron causal para que se detengan las importaciones, mientras que Colombia con los tratados de libre comercio realizados en los últimos años produjeron una reducción de precios en vehículos importados, por lo cual el vehículo ecuatoriano perdió competitividad (AEADE, 2014).

La disminución de unidades exportadas a causado serios problemas económicos a las ensambladoras locales, por lo que se han visto forzadas a reducir su producción y como consecuencia perder eficiencia en la relación producción unidades frente a la capacidad instalada de las ensambladoras.

Ventas de Vehículos por segmento (2002-2013)

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	BUSES	TOTAL
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	7.290	1.109	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	3.837	583	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	3.557	541	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	5.264	1.016	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	8.669	1.175	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	9.570	1.297	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	11.521	1.437	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	9.180	1.232	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	10.788	1.661	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	10.954	1.463	121.446
2013	47.102	22.047	27.067	5.159	11.085	1.352	113.812

Tabla 7 Venta vehículos por segmento 2002/2013

AÑO	AUTOS	CAMIONETA	SUVS	VANS	CAMIONES	BUSES	TOTAL
2010	43,34%	21,04%	24,95%	2,80%	6,95%	0,93%	100,00%
2011	44,74%	19,64%	22,67%	4,06%	7,71%	1,19%	100,00%
2012	44,07%	19,70%	22,33%	3,67%	9,02%	1,20%	100,00%
2013	41,39%	19,37%	23,78%	4,53%	9,74%	1,19%	100,00%

Tabla No. 8: Distribución porcentual de ventas por segmento

En base a la tabla No.7 podemos concluir que el mercado automotor ecuatoriano ha tenido una distribución por segmento muy similar durante los últimos cinco años, el segmento predominante en el mercado ecuatoriano son los automoviles superando el 40% en los últimos cuatro años, seguido SUVs superando el 22% de participación de mercado.

En la tabla No 8, podemos observar que el automovil es el segmento más económico, es lo que lo coloca a este segmento como el más vendido en el país. El precio promedio entre los SUVs y camionetas son similares y tienen una distribución de ventas

similar. Lo que corresponde a camiones, buses y Vans son los denominados vehículos de trabajo, entre los tres acaparan el mercado con un 15,46% (AEADE, 2014).

Precio promedio de los vehículos por segmento

TIPO	2011	2012	2013
AUTOMOVIL	\$16 029	\$17 298	\$17 902
CAMIONETAS	\$27 034	\$31 020	\$31 118
SUVS	\$28 485	\$31 437	\$33 572
VANS	\$23 704	\$24 894	\$24 738
CAMIONES	\$52 827	\$54 675	\$56 989
BUSES	\$61 056	\$70 296	\$76 541

Tabla No. 9: Precio promedio de vehículos por segmento

Modelos más vendidos por segmento

AUTOMOVILES

MARCA	MODELO	UNIDAD
CHEVROLET	SAIL	11 329
CHEVROLET	AVEO FAMILY	9 176
KIA	RIO STYLUS	3 015
CHEVROLET	AVEO EMOTION	2 928
HYUNDAI	I 10	1 877

Tabla No. 10: Automóviles más vendidos

CAMIONETAS

MARCA	MODELO	UNIDAD
CHEVROLET	LUV D MAX	6 154
MAZDA	BT 50	5 839
TOYOTA	HILUX	3 131
CHEVROLET	D MAX	2 898
FORD	F 150	1 310

Tabla No. 11: Camionetas más vendidas

SUV

MARCA	MODELO	UNIDAD
CHEVROLET	GRAND VITARA	7 923
KIA	SPORTAGE	3 793
HYUNDAI	TUCSON ix	2 643
TOYOTA	FORTUNER	1 792
RENAULT	DUSTER	1 306

*Tabla No. 12: SUV más vendidos***VANS**

MARCA	MODELO	UNIDAD
CHEVROLET	N 300	6 154
KIA	PREGIO	5 839
HYUNDAI	H1	3 131
CHERY	PRACTIVAN	2 898
CHERY	CHRYVAN PASS	1 310

*Tabla No. 13: Van más vendidas***CAMIONES**

MARCA	MODELO	UNIDAD
CHEVROLET	NLR	1271
CHEVROLET	NPR	692
HINO	FC9	493
JAC	HFC 1035	473
HINO	XZU640	457

Tabla No. 14: Camiones más vendidos

En las tablas de modelos más vendidos por segmentos se puede percibir la importancia y el impacto de la marca Chevrolet que coloca el auto más vendido en cada segmento y como es de esperarse el auto más vendido en el 2013 el Chevrolet Sail que

cuenta con 11 329 unidades vendidas, representa un 24% del segmento automovil del mismo año y un 9.95% de todos los vehículos vendidos el 2013, lo que quiere decir que por cada diez autos vendidos en el país uno es Sail.

El vehículo Sail entró en el mercado ecuatoriano a mediados del 2012, es un automovil liviano de mil cuatrocientos centímetros cúbicos, exento de impuesto verde. Las primeras unidades fueron importadas desde China, hasta que en el año 2013 comenzó a ser ensamblado nacionalmente, el vehículo cuenta con una versión en hatchback (5 puertas) y otra sedán (4 puertas) (Chevrolet, 2014)

Análisis de marcas más vendidas en el Ecuador

Chevrolet

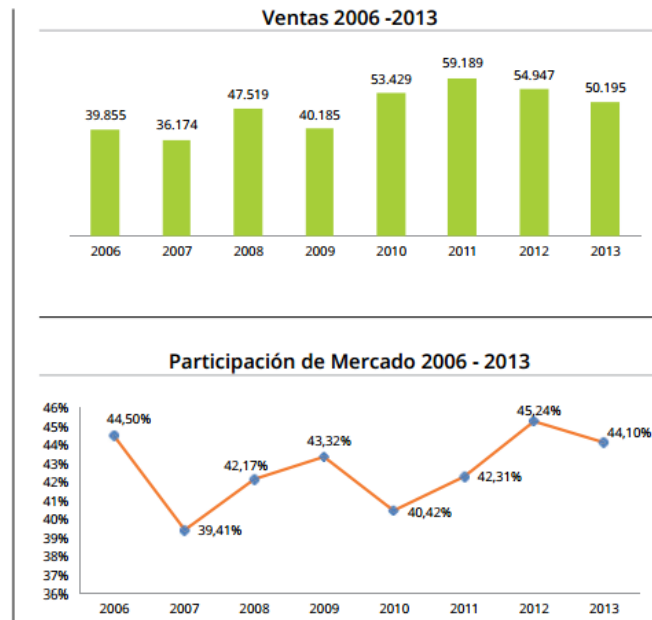


Figura No. 10: Chevrolet

Chevrolet es la marca más vendida del país, tuvo el 44,10 % de participación en el mercado automotriz en el 2013, lo que representa la venta de 50 195 vehículos en el año en un mercado total de 113 mil unidades. Con el principal auto vendido en el mercado SAIL. La provincia en la que se tuvo más ventas y la más representativa fue Pichincha con más del 40 % de sus ventas totales, seguido de Guayas y Tungurahua como las más representativas esta porque tiene el parque automotor en el país. El 50 % de las ventas de los concesionarios de Chevrolet provienen de ventas del segmento de automóviles, seguidos por SUVs y camionetas respectivamente (AEADE, 2014).

KIA

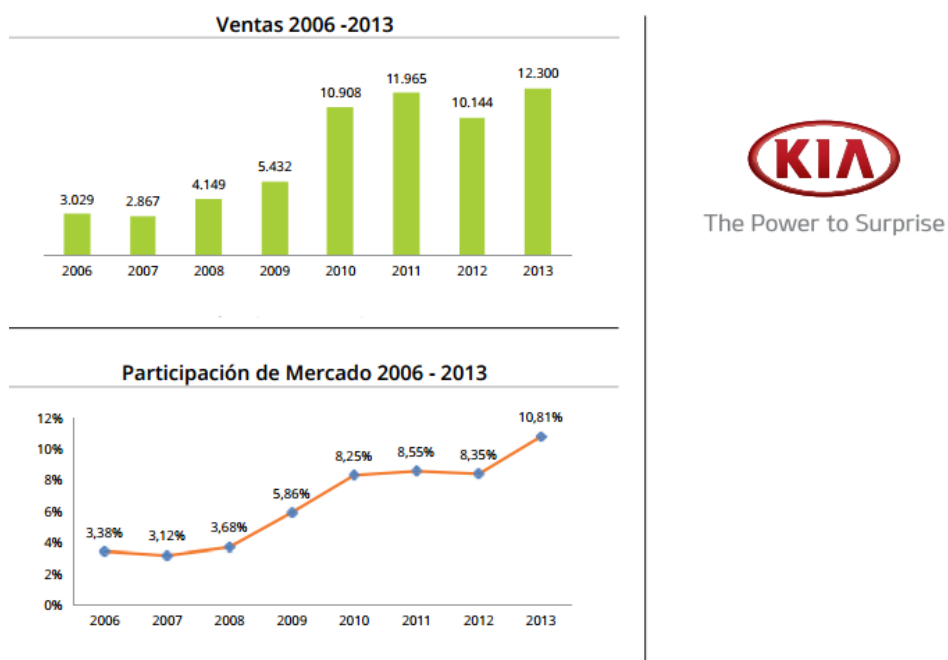


Figura No.11: KIA

En el año 2013 KIA por primera vez se convirtió en la segunda marca automotriz más vendida del Ecuador, con 12 300 unidades vendidas que representa el 10.81%. El PREGIO proveniente a la categoría de VANS ocupa el tercer lugar dentro de los más vendidos después de Chevrolet con el modelo N300. En SUVs ocupan el segundo lugar con el modelo SPORTAGE después de Chevrolet.

Las provincias donde KIA tiene más ventas es las misma tendencia de las demás con Pichincha y Guayas seguido de Manabí por el posicionamiento que tiene en la costa ecuatoriana (AEADE, 2013).

Hyundai

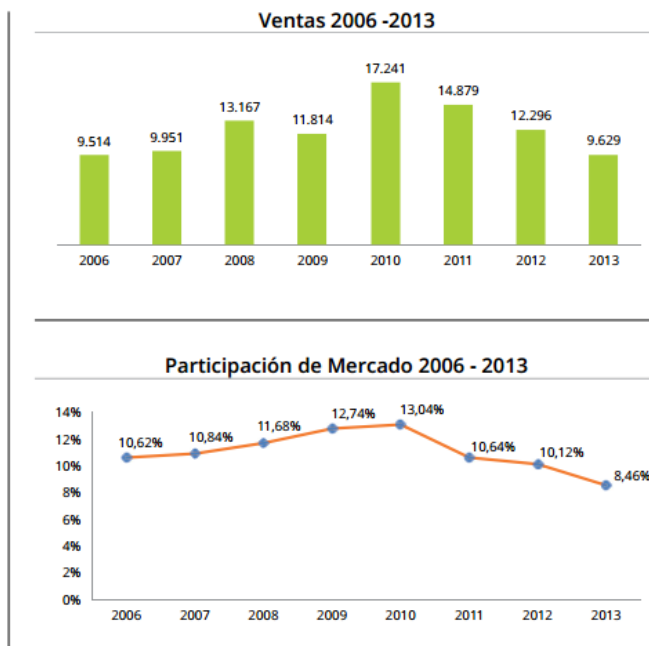


Figura No.12: HYUNDAI

Hyundai en tercer puesto fue desplazado en un escalón frente al año 2012 en el cual se posesionó como la segunda marca más fuerte del país, debido a una reducción de 2% y el aumento de KIA del mismo 2%. Los principales segmentos de la ventas de Hyundai proviene de los segmentos de automóviles y SUVs con 83 % de sus ventas, además que 10 % de sus ventas provienen del segmento de VANS donde la empresa es bastante competitiva debido a sus exitosos modelos, como lo es la H1 que lidera el grupo de las VANS más vendidas .El automóvil más vendido es el i 10, que ocupa el quinto lugar en la lista de automóviles. La provincia donde se tiene el mayor nivel de ventas es pichincha seguido de Guayas y Azuay (AEADE, 2013).

Nissan

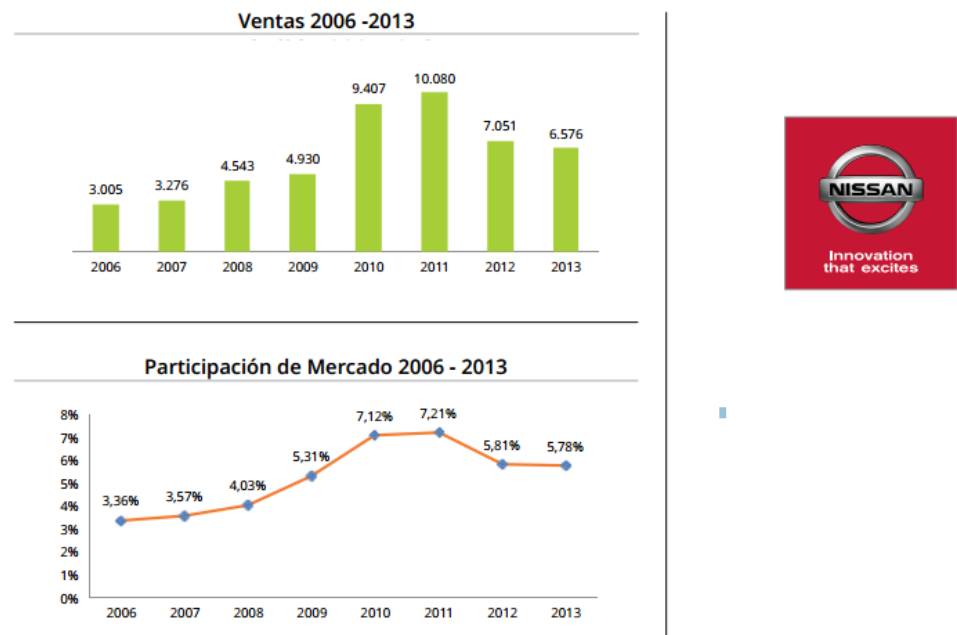


Figura No.13: Nissan

Nissan se ha mantenido en la cuarta posición en relación al 2012, tiene una participación de mercado de 5,78 % del total del mercado donde sus ventas están concentradas en automóviles con 63% y camionetas con 20 % de sus ventas. El modelo más vendido de es la camioneta NP 300 o también llamada Frontier, favorecida por su bajo costo. Sus principales ventas son en las provincias de Pichincha, Guayas y Tungurahua (AEADE, 2013).

Matriz Productiva

"Nos acostumbramos, porque nos iba bien con las flores y solo se cultivaban flores, nos iba bien con el banano y solo se cultivaba banano"(Rafael Correa 2014)

Como prioridad del segundo periodo presidencial 2013-2017 del Presidente Rafael Correa se tiene el tema del cambio de la matriz productiva en el Ecuador, el cual es un cambio necesario para el país impulsando empresas públicas y privadas, gobierno

sectoriales entre otros.” *Tras superar etapas que tuvieron que tuvieron como eje el pago de la deuda social y la transformación de la estructura, ahora la exigencia es una base adecuada material.*” (Correa, 2014). Es decir, sustituir importaciones, fomentar exportaciones, mejorar el valor agregado y mejorar la producción nacional como lo menciona el mandatario para una entrevista para una estación de radio chilena en el primer trimestre del 2014 (SENPLADES, 2014).

Sectores priorizados

A través de la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo se han identificado 14 sectores productivos y 5 industrias estratégicas para el proceso de cambio de la matriz productiva del Ecuador. Uno de estos sectores productivos es el de los vehículos.

“Los sectores priorizados así como las industrias estratégicas serán los que faciliten la articulación efectiva de la política pública y la materialización de esta transformación, pues permitirán el establecimiento de objetivos y metas específicas observables en cada una de las industrias que se intenta desarrollar. De esta manera el Gobierno Nacional evita la dispersión y favorece la concentración de sus esfuerzos.” (SENPLADES, 2014) (Correa, 2014)

Cuadro de industrias estratégicas

Tabla 15 Industrias estratégicas

Industria	Posibles bienes o servicios	Proyectos
Refinería	Metano, butano, propano, gasoil, queroseno	Proyecto refinería del pacífico
Astillero	Construcción y reparación bancos, servicios asociados	Proyecto de implementación de astillero en Posorja

Petroquímica	Urea, pesticidas herbicidas, fertilizantes, fibras sintéticas, resinas	Planta petroquímica básica
Metalúrgica	Cables eléctricos, tubos, laminación	
Siderúrgica	Planos, largos	Mapeo geológico a nivel nacional escala 1:100.000 y 1:50.000 para las zonas de mayor potencial minero

Industrias priorizadas

Tabla No. 16: Industrias priorizadas

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, servicios informáticos)
	11	Vehículos, automotores, carrocerías y partes
	12	Construcción
	13	Transporte y logística
	14	Turismo

El propósito del estudio.

Determinar el impacto de las regulaciones implementadas por el sector Gubernamental y como inciden en el sector automotriz a mediano y largo plazo, determinar el efecto que tuvo en la balanza comercial en los últimos tres años y validar la necesidad de implementar leyes y restricciones que impactan de manera directa al sector automotor.

El significado del estudio

La importancia del estudio está en proveer información acertada y trascendental sobre los cambios y la dirección de este sector, que permita agilizar o mejorar la toma de decisiones de empresas automotrices, empresas relacionadas al sector o personas que trabajan en la industria.

Definición de términos

AEADE: Asociación Ecuatoriana Automotriz del Ecuador. Organización fundada en 1946, que tiene como misión principal representar y defender estratégicamente los intereses de las empresas automotrices del Ecuador, promoviendo su desarrollo y sustentabilidad (AEADE, 2014)

AECGM: Asociación Ecuatoriana Concesionarios General Motors

CBU: Complete Build Up, en sus cifras en inglés que hace referencias a los vehículos armados y listos para para su uso (Diccionario Automotriz, 2014)

Centímetros Cúbicos (c.c): Hace referencia al cilindraje del motor de un vehículo motorizado.

Cilindrada: Es el volumen geométrico ocupado por el conjunto de pistones desde el punto muerto inferior (PMI) hasta el punto muerto superior (PMS)

CIF: Coste, seguro y Flete (Cost, Insurance and Freight). El exportador es responsable del transporte de la mercancía hasta que esta se encuentre en el puerto de destino, junto con los seguros involucrados. El importador solo debe adquirir un seguro con cobertura mínima.

CKD: Complete Knock Down en su cifras en inglés, que hace referencia al kit de piezas listos para el ensamblaje (Diccionario Automotriz, 2014)

Concesionario: Empresas que cuentan con la distribución legal de una marca automotriz

FOB: Franco a bordo - Free on board. Este término quiere decir que la mercancía es responsabilidad del vendedor hasta sobrepasar la borda del barco para la exportación; se usa principalmente para el transporte marítimo, y después del término se debe especificar el puerto de embarque.

Vehículos Extra pesados: Comprenden todos los vehículos motorizados que sus capacidad de carga está sobre las 20 toneladas y poseen tres ejes o más, dentro de los cuales se encuentran los: cabezales, mulas, volquetas y chasises cabinados. (Diccionario Automotriz, 2014)

Vehículos Híbridos: Tipo de vehículo que tiene la capacidad de usar dos tipos diferentes de energía para su funcionamiento, siendo usualmente, la combinación entre el uso de gasolina y energía eléctrica (Diccionario Automotriz, 2014).

Vehículo Liviano: Todos los vehículos motorizados de servicio particular cuyo peso físico neto es menor a 3 toneladas, dentro de los cuales se encuentran los automóviles, camionetas, SUV, Pick Ups y motos (Diccionario Automotriz, 2014).

Vehículo Pesado: Todos los vehículos motorizados cuyo peso físico neto está sobre las 4.1 toneladas y su capacidad de carga es menor a 20 toneladas y poseen dos ejes,

dentro de los cuales se encuentran los camiones, volquetas, chasises cabinados y plataformas (Diccionario Automotriz, 2014).

Vehículos Semipesados: Todos los vehículos motorizados cuyo peso físico neto se encuentra entre 3.1 a 4.0 toneladas, dentro de los cuales se encuentran camiones pequeños (Diccionario Automotriz, 2014).

SUV: En sus siglas en inglés Sport Utility Vehicle, que hace referencia a automóviles todo camino o todo terreno (AEADE, 2013).

Presunciones del autor del estudio

Durante el siguiente estudio los autores presumen que en las encuestas y entrevistas realizadas a las diferentes personas serán contestadas con total sinceridad.

Supuestos del estudio

En los supuestos que se han considerado para la elaboración del trabajo se ha tomado en cuenta que las variables consideradas para el estudio tendrán una tendencia reacción similar de los últimos años, además de que toda la información posea credibilidad y que pueda sustentar las conclusiones del mismo ya sea información formal o informal. A continuación se encuentra la Revisión de la Literatura. Esto está seguido de la explicación de la metodología de investigación aplicada, el análisis de datos encontrados, las conclusiones y discusión.”

REVISIÓN DE LA LITERATURA

En esta sección se explica bajo qué parámetros se realizará tu revisión de literatura. Por un lado, deberás explicar los géneros que se considerarán. Después de esto deberás explicar los pasos que realizarás y el formato en el cual harás la revisión.

Géneros de literatura incluidos en la revisión

Fuentes.

Revistas:

Ekos No 235, Noviembre del 2013 "Guía de grandes empleadores 2013".

Vistazo No 1106, Septiembre 2013 "500 mayores empresas del Ecuador"

Journals:

AEADE, Anuario 2012

AEADE, Anuario 2013

Plan Nacional del Buen Vivir periodo 2013- 2017

Periódicos:

"El Comercio"

Páginas Web:

Página Oficial de la Asamblea Nacional del Ecuador:

<http://www.asambleanacional.gob.ec>

Página Oficial de Ministerio de la Producción del Ecuador:

<http://www.produccion.gob.ec>

Pasos en el proceso de revisión de la literatura

Los temas de revisión de la literatura fueron seleccionados con el mismo orden en el que se desarrolló esta investigación, partiendo desde temas mundiales, regionales, seguido por aspectos macro económicos y por último micro económicos. Aspectos globales fueron buscados a través de internet y elegidos en base a la confianza y trascendencia de sus autores, como por ejemplo: banco mundial, FMI. Los temas de relevancia macroeconómicos se utilizaron boletines de banco central, de ministerios o de revistas económicas de alta credibilidad. Por último los temas relacionados específicamente del sector automotor se obtuvieron de anuarios de la AEADE, información de empresas automotrices y artículos de periódicos y revistas de alta credibilidad.

Formato de la revisión de la literatura

El diseño de la revisión de la literatura parte de temas globales hasta temas específicos. Lo que corresponde a información global se revisan indicadores sobre la situación económica mundial y cifras del sector automotor en el mundo. La información regional ayuda a la investigación a relacionar ciertos indicadores sobresalientes de la realidad nacional con países similares sudamericanos. Información macro y micro económica muestra las tendencias del sector automotriz en el país.

Tema 1 Información global de indicadores económicos y de industria automotriz.

Indicadores económicos mundiales fueron recolectados a través de páginas web oficiales del banco mundial, fondo monetario internacional. Lo correspondiente a datos de la industria fueron adquiridos de la página web de World Motor Production y World

Ranking of manufactures. Lo relacionado con comercio exterior las fuentes principales fueron del COMEX y OICA (Organización internacional de constructores de automóviles)

Tema 2. Indicadores económicos sudamericanos

Los datos económicos adquiridos de la región que fueron utilizados como puntos comparativos con el Ecuador al ser países con realidades socioeconómicas similares. Los datos fueron adquiridos de páginas web de SEPAL y Banco Mundial.

Tema 3 Indicadores macro económicos del Ecuador .

Las cifras económicas macro se obtuvieron de la página web Ecuador en cifras, del instituto nacional de estadística y censo. Los boletines económicos trimestrales, semestrales y anuales del Banco Central del Ecuador

Tema 4 Indicadores micros económicos del sector automotor ecuatoriano.

Temas relacionados al sector automotriz del país fueron recolectados de os anuarios 2013 y 2014 de la Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices (AEADE).

METODOLOGÍA Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la presente investigación es cualitativa, es decir que a los datos obtenidos de las declaraciones no se le asignará valores numéricos, por el contrario, se recogerá las entrevistas completas y se procederá con la interpretación y análisis de las mismas. Al ser una investigación cualitativa, la metodología utilizada para la investigación serán las encuestas y entrevistas, las cuales serán resueltas por personas de gran influencia y liderazgo en el sector automotor ecuatoriano. Debido a su experticia, conocimiento e

información con la que cuentan estas personas podemos predecir que estas entrevistas nos pueden dar la mejor respuesta sobre cuáles son las tendencias del sector y como se verá afectado por las leyes y regulaciones gubernamentales en los próximos cinco años.

Las entrevistas fueron agendadas y serán realizadas según el siguiente cronograma:

Fecha	Persona	Cargo	Lugar
15/10/2014	Diego Almeida	Subgerente General LAVCA	LAVCA- Matriz
22/10/2014	Diego Luna	Presidente AEADE	Auto-wagen Matriz
24/10/2014	Oscar Calaorrano	Director AEADE	Oficinas AEADE

Justificación de la metodología seleccionada

Al tratarse de proyecciones y posibles impactos de las reformas gubernamentales en el sector automotor, concluir con una cifra exacta resulta irreal y poco probable, la finalidad de utilizar una metodología cualitativa es poder analizar posibles tendencias y cambios en el sector en colaboración con las personas que lideran el sector automotriz ecuatoriano, quienes con su experiencia, conocimiento e información pueden prever ciertas tendencias del mercado.

Herramienta de investigación utilizada

La herramienta de investigación serán las entrevistas y encuestas. Lo que corresponde a entrevistas serán formuladas a tres personas reconocidas del sector automotor, las mismas no tendrán una duración superior a una hora y en la que se utilizará una grabadora de voz que permitirá recolectar el 100% de la información. Las encuestas serán desarrolladas por treinta personas elegidas de manera aleatoria que trabajan en la empresa automotriz LAVCA, concesionario Chevrolet, la encuesta compuesta de diez preguntas permitirá identificar cual es la visión del sector para quienes conforman las empresas automotrices. Las encuestas serán realizadas en una plataforma virtual de encuestas, survey monkey, que estará habilitado desde el día 15 de noviembre hasta el 28 de noviembre del 2014.

Descripción de participantes

Número.

Para el presente estudio participarán treinta y tres personas, de las cuales tres personas formarán parte del grupo de entrevistas y treinta conformaran el grupo de las encuestas.

Género.

En la presente investigación la división de género es totalmente irrelevante y no afecta los resultados del estudio.

Nivel socioeconómico.

El nivel socioeconómico no es relevante para el estudio, pero se busca personas con experticia y conocimiento del sector automotor.

Características especiales relacionadas con el estudio

El estudio se realiza en la ciudad de Quito, a personas que tengan un alto conocimiento del sector automotor que hayan trabajado un mínimo de tres años en una empresa automotriz, quienes conformarán el grupo de las personas encuestadas. El grupo de personas entrevistadas está compuesto por gerentes o directores de empresas o asociaciones automotrices, con experiencia mínima de siete años en el sector, ubicados en la ciudad de Quito.

Fuentes y recolección de datos

La información proviene en su mayor parte de fuentes electrónicas de páginas web económicas, automotrices, proviene también de documentos y anuarios de la AEADE, COMEX, SINAE, OMC. Por otro lado las encuestas y entrevistas se realizarán en la ciudad de Quito, las características del grupo como ya se explicó anteriormente serán personas con conocimiento y experiencia en el sector automotor ecuatoriano.

ANÁLISIS DE DATOS

Detalles del análisis

El análisis es la parte más larga y detallada de tu tesis. Tu voz, tus ideas, tus especulaciones inteligentes están incluidas en esta sección. Esta parte es el “porqué” detrás de la información presentada en la revisión de la literatura y la metodología. La revisión de la literatura y la metodología mostró X. Ahora tienes que explicar *por qué*. Mientras la revisión de la literatura y la metodología **reportan** datos, el análisis los explica (los **analiza**).

Una vez que los datos han sido recolectados, ¿cómo fueron analizados?, ¿quién tabuló los datos?, ¿quién interpretó las entrevistas?, ¿hay una tabla de criterios o una herramienta de codificación?, ¿se contrató a alguien para hacerlo? Explica exactamente cómo analizarás la información/datos que recolectes.

Impacto del cambio de la matriz productiva en la industria automotriz

“Generar el desarrollo de autopartistas, con cada vez más componente nacional, identificando límites reales de la incorporación de éste.” (EKOS, 2014)

Lo que se busca en el país en cuanto a la Industria automotriz es fortalecer y mejorar la producción de componentes como partes y piezas nacionales en el proceso de productivo automotriz, por lo tanto los estándares de calidad, el desarrollo tecnológico y planificación son temas claves en el proceso de cambio de matriz en esta industria. Como lo mencionó el Ministro de Industrias Ramiro Gonzales se busca dejar de importar cerca de 400 millones de dólares dentro de lo que es el proyecto automotor.

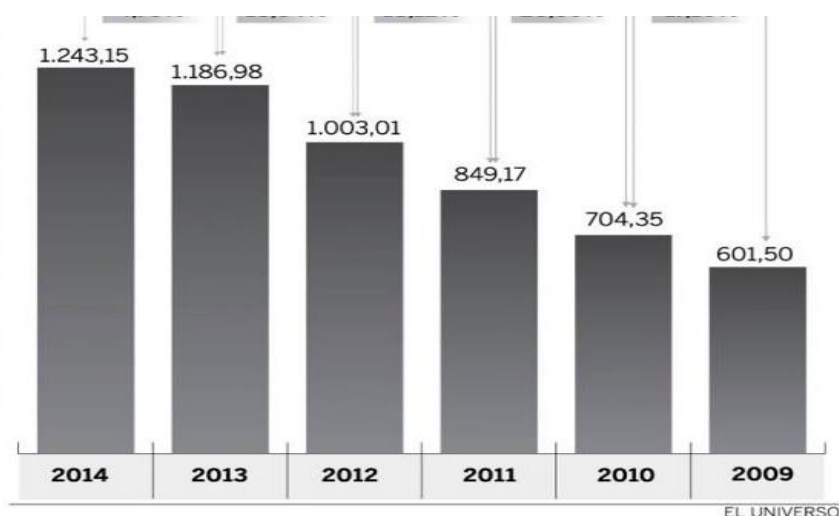
“En el primer trimestre de este año, el Ministerio de Industrias ha firmado 363 convenios con unas 400 empresas en el país, para impulsar la producción local e ir a una sustitución de importaciones. (Lideres, 2014). Dentro de la Industria automotriz el Ministro de Industrias inauguro al norte de Quito una moderna planta de fabricación de ejes y cardanes de la firma Dana Trans-ejes Ecuador, la inversión bordea los 7 millones de dólares y busca consolidar la industria autopartista del país. (Lideres, 2014)

Impuestos, Tasas y Contribuciones

En los últimos años el modelo económico de ingresos fiscales a cambiado en el Ecuador esto debido a la alta participación del Estado lo que lo obliga a generar mayores ingresos, se ha pasado de un financiamiento del sector petrolero a tener una nueva fuente de ingresos que ha sido de gran repercusión y relevancia en los últimos años que son los impuestos. (SRI, s.f.)

La recaudación de impuestos en el Ecuador paso de 601.50 millones de dólares en el 2009 a 1243.15 millones de dolaras a Enero de 2014 lo que representa un incremento de 106 % .El Impuesto a los Vehículos Motorizados pasó de \$ 18,34 millones en enero del

Tabla 17 Recudación impuestos (2009-2014)



2013 a \$ 17,89 millones el mes anterior, es decir, bajó 2,5%, esto debido a la contracción del mercado. (SRI, s.f.)

Dentro de los impuestos que existen que tienen un efecto directo en el precio del vehículo son el IVA, ICE, arancel, tasas portuarias. Existen otros tipos de impuestos que repercuten de manera indirecta que son el Impuesto verde, Impuesto a la propiedad de vehículos, impuesto a la salida de divisas. (SRI, s.f.)

Tabla 18 Carga impositiva

Carga Impositiva	Ecuador	Colombia	Perú	Chile
Arancel a la importación	35%	35%	7%	3%
IVA	12%	25%	18%	19%
ICE	5% a 35 %	-	-	-
ISD	5%	-	-	-
TOTAL	87%	60%	25%	22%

El Ecuador al tener una carga impositiva mayor al resto de países, genera que los vehículos sean los más costosos en relación a otros países de Sudamérica, actualmente el país posee una carga impositiva para la ventas de vehículos del 87 % donde el arancel por importación es del 35 % , IVA 12%, ICE del 5% AL 35 % dependiendo del precio del vehículo. Economías como la Colombiana tiene una carga impositiva del 60 %, la economía peruana 25 % y la Chilena 22%, además que estas economías poseen tratados de libre comercio en el tema vehicular. (SRI, s.f.)

IVA

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados. Existen básicamente dos tarifas para este impuesto que son 12% y tarifa 0%. (SRI, s.f.)

De las medidas más recientes tomadas por el gobierno se encuentra el impuesto del valor agregado a los vehículos usados lo que causará una inflación aún mayor en el mercado de vehículos “seminuevos”. Una de sus consecuencias será la inclinación del consumidor a la compra de vehículos nuevos, pero con la restricción de cupos la escasez del mercado automotriz será aún mayor que la de los últimos tres años. Sin lugar a duda esta medida afectará al negocio de patios usados, que en efecto, dificultará sus ventas por el incremento en valor de los vehículos y también dificultará la compra de los mismos. (SRI, s.f.)

ICE

El impuesto a los consumos especiales (ICE) es un impuesto de naturaleza indirecta que recaen sobre los consumos específicos de bienes y servicios establecidos en la ley y que se gravan en una sola fase, ya sea a la fabricación o importación

La tabla de impuesto de consumos especiales en el segmento automóviles es la siguiente:

Tabla 19 Rango ICE

Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%

Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%

El ICE afecto a más del 70% de los vehículos del mercado ecuatoriano inflando los precios e inclusive causando la eliminación de ciertos modelos de vehículos como el Opra por falta de competitividad en el mercado. (SRI, s.f.)

Impuesto verde

El Impuesto Verde o impuesto ambiental de contaminación vehicular, es un impuesto de matriculación cuya misión es regularizar la emisión de CO₂ en vehículos. Según el SRI el valor promedio de este impuesto es entre 20 y 30 dólares, llegando hasta un máximo de 1.575, que deberá ser pagado al momento de pagar la matrícula. Este impuesto será asumido por todos los propietarios de autos que superen los cinco años de antigüedad y que cuesten más de 35 mil dólares o tengan un cilindraje mayor a los 1.500 centímetros cúbicos deberán pagar obligatoriamente este impuesto. Del año 2012 al 2016 existe la Disposición Transitoria que señala que los vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2500 centímetros cúbicos y, tengan más de 5 años, contados desde el año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del IACV a pagar durante 3 años, y la rebaja será del 50% para el 4to y 5to año. (SRI, s.f.)

Impuesto a la Propiedad de los Vehículos

El Impuesto a la Propiedad de los Vehículos motorizados de transporte Terrestre y de carga, es un impuesto que debe ser pagado en forma anual por los propietarios de estos vehículos, independiente de la validez que tenga la matrícula del vehículo. (AEADE, 2014)

Según explica Xavier Suárez Surati, presidente de la Cámara de Agentes de Aduana de Guayaquil. Los únicos autos que, por ahora, están exentos del pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y del Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) son los híbridos.

“Importar un auto es costoso por los aranceles y las tasas que hay que pagar al Fisco. Y no importa si es uno de lujo o uno de gama más baja”. Explica el asesor de negocios internacionales Jorge Manuel Paredes. (AEADE, 2014)

En Ecuador, la carga impositiva que paga un vehículo llega al 87%, mientras que en Colombia esta representa el 60% y en Chile y Perú apenas significa el 25%, lo que hace que un carro sea menos costoso para el consumidor de esas naciones.

Clemente Ponce, director ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, reconoció que los vehículos en países como Chile y Perú pueden ser más económicos para el consumidor porque el importador no afronta una carga tributaria similar a la de Ecuador. (AEADE, 2014)

Análisis del tratado de Ecuador con la Unión Europea y su incidencia en el sector.

El día 17 de Julio del año 2014 se cerró el acuerdo comercial con la Unión Europea, después de más de cuatro años de negociaciones. Actualmente la UE recibe el 30% de nuestras exportaciones no petroleras, el acuerdo permitirá el acceso de la oferta exportable con 28 países y con más de 500 millones de personas, y con el fin de proteger la economía

local los cambios se los realizarán de manera paulatina, protegiendo a sectores vulnerables como el de lácteos, carnes y agrícolas.

Con este tratado se estima que en 7 años el precio de vehículos europeos se reduzcan hasta un 20% en relación a su precio actual, haciéndolos más competitivos y atractivos para el mercado ecuatoriano. De las marcas europeas que compiten actualmente en el mercado automotor del país son.

MARCA	PAIS ORIGEN	VENTAS ANUALES	PARTICIPACIÓN
AUDI	Alemania	150	0,13%
BMW	Alemania	149	0,13%
CITROEN	Francia	184	0,15%
FIAT	Italia	508	0,45%
MERCEDEZ	Alemania	44	0,04%
PEUGEOT	Francia	162	0,14%
PORSCHE	Alemania	41	0,04%
RENAULT	Francia	2533	2,33%
VOLKSWAGEN	Alemania	1846	1,62%
TOTAL		5617	5,03%

Tabla 20 Precio promedio marcas europeas

Como se puede visualizar en la tabla, entre todas las marcas europeas que actualmente compiten en el mercado nacional, representan tan solo el 5.03%, una cifra inferior a la alcanzada por la marca Nissan que se posiciona en cuarto puesto con el 5.78%, es decir que entre la sumatoria de nueve marcas europeas no puede superar a la cuarta marca del país, la razón es atribuida a que cinco de estas marcas son consideradas como bienes aspiraciones o de lujo, debido a su alto precio y especificaciones técnicas de los productos. Marcas como Mercedes, BMW, Audi, Porsche y Citroën están enfocadas a un target de personas con ingresos superiores a los \$9000 dólares mensuales. (AEADE, 2014)

La importancia y la magnitud del acuerdo se podrán ver reflejadas en el crecimiento de marcas como Volkswagen, Fiat, Renault y Peugeot, crecimiento que será reflejado como consecuencia de la reducción de precios y sin restricciones de cupos pueden llegar a convertirse en marcas sumamente competitivas en cuanto a participación de mercado. (AEADE, 2014)

Análisis de la influencia del mercado automotor chino en el Ecuador

Actualmente las marcas de vehículos chinos en el Ecuador son: Great Wall, BYD, Cherry, Foton, JAC, Yutong, Geely concesionados por Ambacar y Cinascar. La participación de estas marcas chinas está por debajo del 3%, a pesar de sus competitivos precios frente a las otras marcas del mercado. El crecimiento en participación de mercado se vio estancado después de la resolución del 2012 con la restricción de cupos, impidiendo el crecimiento y penetración de mercado de estas marcas. (AEADE, 2014)

Es importante señalar que actualmente China se ha convertido en el mayor productor de vehículos del mundo con un total de 19 271 808 y ha tenido un crecimiento de estos cuatro años de un sorprendente 106%, y se prevé un crecimiento del 70% en los siguientes cuatro años, potenciando a la industria de vehículos China tres veces más grande que la de Estados Unidos, que durante décadas ha ocupado el primer lugar. El crecimiento a nivel mundial y en tales proporciones de la industria China en poco tiempo se hará notar en el país.

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE Inen 034

Este reglamento trata sobre los elementos mínimos de seguridad para los vehículos automotores, este reglamento es un proyecto iniciado por el Ministerio de Industrias

trabajado al interior del régimen desde mayo de 2013, este nuevo reglamento el cual entraría en vigencia para el próximo año incluye 24 elementos adicionales de seguridad para vehículos y camiones. (AEADE, 2013)

Según la AEDA los cambios más relevantes y que tiene incidencia en el sector son los frenos ABS, el control electrónico de estabilidad (ESC), barras de protección laterales y delanteras para impactos, luces diurnas, Isofix (sistema de sujeción de sillas de niños), alarmas de seguridad para el control de velocidad y cambios en los diseños estructurales de los automóviles, con el fin de reducir los daños en caso de un atropellamiento.

Esto significa que no se podrá importar ni fabricar ningún vehículo que cumpla con los 24 elementos mínimos de seguridad que pide la norma, es así, como solo los vehículos de un gama alta (30.000 dólares en adelante) cuentan con algunos de estos elementos adicionales de seguridad, dejando a los de gama económica en una posición difícil.

En un primer borrador se prevé la aplicación del reglamento desde el próximo año lo que según explica Clemente Ponce Director de la AEADE implicaría un efecto directo sobre 40 % de modelos que pudieran salir del mercado, la aplicación de este reglamento generaría que los precios de los vehículos suban lo que tuviera un impacto negativo para el sector, ya que con la situación actual se ha visto en dificultades, aunque no se ha pronunciado nada oficial aún, se cree que el reglamento empezara por el transporte público. (AEADE, 2014)

Las exigencias de seguridad implementadas por el Gobierno no son nuevas ya que se tiene el caso de la implementación del doble Air bag, que fue un elemento obligatorio desde el año anterior, que tuvo impacto en el precio y además sacando a modelos fuera del mercado como fue el caso del Nissan Sentra y Vitara clásico.

Para poder implementar estos cambios en un modelo puede tomar hasta cuatro

años, ya que se requieren autorización y asesoría de las matrices de las marca, lo que afecta sobre todo a los modelos de gama baja que son los más vendidos en el mercado ecuatoriano. (AEADE, 2014)

Panorama Internacional

La industria automotriz es una de las principales fuentes de crecimiento a nivel mundial, esta industria genera alrededor de 12.5 millones empleos directos en todo el mundo y aproximadamente 60 millones de empleos indirectos, según datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). En los últimos 30 años, la economía mundial se ha expandido a una tasa promedio de 3,4% anual, lo que representa un crecimiento acumulado de alrededor del 187% entre 1980 y 2013, se prevé un crecimiento del 4 % en relación al año 2013 y 2014. (OICA, 2014)

Las ventas mundiales muestran una tendencia creciente a partir del año 2010, luego de que este comportamiento se viera interrumpido por los efectos de la crisis mundial entre los años 2008 y 2009. Para el cierre de este año se podrían producir 87 millones de vehículos en el mundo en todas las categorías, según la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). El pronóstico mundial es alentador sobre un aumento de 1,5% en las ventas de vehículos para 2014 esto gracias a que la industria automotriz está a la vanguardia de la tecnología. Generando un futuro asequible para las necesidades de un mundo en crecimiento poblacional. (OICA, 2014)

Panorama en América Latina

El sector automotriz en Latinoamérica tiene como principales referentes a Brasil y México, quienes son considerados como las potencias en producción y venta de vehículos, entre estos dos países está concentrado el 90 % de la producción de la región. En el año 2014 se ha visto un panorama de desaceleración y contracción del Mercado en algunos mercados, esto debido a decisiones gubernamentales que han afectado al comercio y a la producción con políticas tributarias y laborales. Se prevé que para el año 2015 economías como la peruana, colombiana y chilena tengan un repunte en ventas debido a mejoras en políticas monetarias e incremento de crédito de consumo. Según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) se espera que durante el 2015 se produzcan en México cerca de 3.5 millones de vehículos, con lo cual se superaría al mercado brasileño que depende principalmente de su consumo interno debido a las inversiones anunciadas por BMW, Kia Motors y Nissan en este país , además de una posible incursión de Audi en el mercado Mexicano previsto para el 2016. (OICA, 2014)

México

La industria representa aproximadamente el 4% del PIB y el 20% de la producción manufacturera nacional. Se estima que México producirá más de 3.5 millones de vehículos al final de 2015, el doble de las unidades producidas en 2009 (1.5 millones de vehículos). México ha experimentado una fuerte recuperación

Respecto a 2009 cuando la industria fue muy afectada por la crisis global y por la disminución del consumo en EU. Los niveles de producción muestran progreso y ya rebasan los niveles pre-crisis de 2008, convirtiéndolo así en el segundo productor en Latinoamérica y octavo en el mundo produciendo marcas como:

GM, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Daimler, Honda, BMW, Toyota, Mazda, Volvo y Mercedes-Benz. (OICA, 2014)

Según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) La industria automotriz establecida en México se ha convertido en una competitiva plataforma. De exportación para EEUU y el resto del mundo. Cuenta con 20 plantas ensambladoras con una capacidad de producción anual de más de 3.1 millones de unidades. (OICA, 2014)

Brasil

Es el quinto mercado automotor del mundo, en la producción de vehículos. Durante el año 2014 la producción cayó 33 % en junio con respecto al mismo mes de 2013, mientras que las ventas bajaron 17%. Respecto a mayo del 2014, la caída de junio representa 23.3%, esta deceleración en el año 2014 se debe a que los costos impositivos, laborales y logísticos son demasiado altos. (OICA, 2014)

Argentina

La producción total de vehículos para el cierre del primer semestre alcanzó las 308.423 unidades, lo cual representó un descenso de 21,8% con respecto al mismo período

del 2013. Por su parte, el mercado total de vehículos vendidos en los seis primeros meses del 2014 alcanzó las 306.431 unidades, significando un descenso del 33 % con respecto al mismo período del 2013. La caída general de la economía y de la reducción de las ventas a Brasil fueron los factores causantes de la contracción del mercado. Además del impuesto aplicado a los vehículos de alta gama y las restricciones a las importaciones derivadas de la tasa cambiaria. (OICA, 2014)

Uruguay

Según la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay (ACAU) dio a conocer las cifras preliminares del mercado al cierre del primer semestre del año en donde las ventas de vehículos nuevos totalizaron 28.445 unidades, un 1% más que las 28.088 colocadas en el periodo comprendido entre enero y junio de 2013. (OICA, 2014)

Colombia

La industria automotriz y de autopartes tiene una participación del 4 % en el Producto Interno Bruto industrial. Las empresas que conforman el sector generan en conjunto 25.000 empleo directos y 100.000 indirectos. (OICA, 2014)

El sector automotor genera un impacto económico sobre el valor agregado con encadenamientos de 52,3 billones de pesos, de los cuales el 21% proviene de la fabricación de vehículos automotores y sus partes, el 23% del comercio de vehículos automotores y sus partes y el 56% de los bienes complementarios, lo que demuestra su destacada

relevancia para el país.

En Colombia entre 2002 y 2013 las ventas de vehículos nuevos en unidades registraron un crecimiento promedio anual de 13%, En lo que va del 2014 el sector automotriz en Colombia ha tenido un crecimiento del 9% respecto al año anterior. (OICA, 2014)

Perú

La ventas de vehículos en el 2013 alcanzaron las 200 mil unidades, 5 % por encima del año 2012, aunque en el año 2014 tuvo una desaceleración, se estima que este año la venta de vehículos nuevos sumará 210 mil unidades, consecuencia de la crisis internacional, lo que generó que las empresas compren menos autos para minería y construcción. Las proyecciones de las ventas del sector son favorables. Los ejecutivos señalan que ya estamos en el punto de inflexión, pero que una recuperación mayor se dará en el 2015. (OICA, 2014)

Chile

Se proyectó que este año las ventas de vehículos cerraran entre 340 mil y 360 mil unidades, lo que representa una baja respecto al año en el que se vendieron 378.240 vehículos, es decir, en 2014, las ventas caerían en torno a 10% o 12% respecto del año pasado. Cerca de las 340 mil unidades, lo que significa volver a los volúmenes de los años 2011 y 2012. Esto debido a el tipo de cambio peso-dólar, que subió cerca de 12% el

segundo semestre de 2013 y retoma su senda alcista afectando la venta de vehículos.

(OICA, 2014)

Venezuela

La industria de producción de vehículos enfrenta la peor situación, el ensamblado está prácticamente paralizado con una reducción del 83% en producción y un 82 % en ventas debido a la escasez de divisas producto y el control cambiario que limita las importaciones de insumos. (OICA, 2014)

Futuro Latinoamericano

Debido a la situación de desaceleración y contracción en los países de Latinoamérica debido a políticas monetaria, fiscal y cambiaria se espera que durante el año 2015 las ventas en México y Colombia sean la únicas en mostrar expansión en ventas economías como la uruguaya y Peruana se asentaran durante el 2015 mostrando un crecimiento sostenible , por otro lado Chile será el país con menor ventas automotrices, pero al no ser productor no tendrá un impacto mayor por el otro lado el impacto en Argentina será el mayor, pues las autoridades tienen pocas políticas para detener la caída en las ventas, y por lo tanto la producción. Es probable que en Brasil, las bajas ventas traigan reacciones en las políticas, ya que en su caso, un menor número de ventas significa una menor producción. (AEADE, 2014)

La alta carga impositiva en el país en el sector automotor tiene un efecto sobre el precio de venta final en donde el consumidor es el más afectado, como se aprecia en el

gráfico #14 en la Gama baja de vehículos el auto promedio esta por los 17.650 dólares mientras que en Chile el precio es de 8500, es decir, un 51,84 % más económico, en economías como la peruana y la colombiana la variación de precios es del 30% en relación con el Ecuador. (COMEX, 2014)

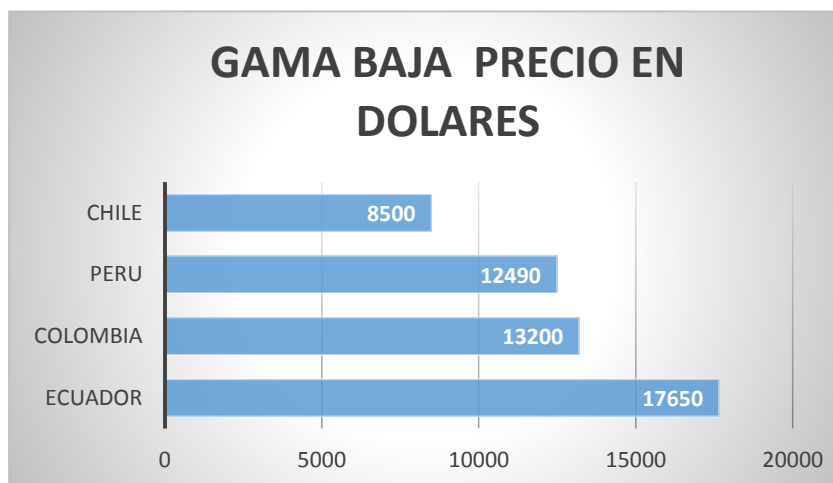


Ilustración 14 Precios promedios gama baja

En la gama media como lo muestra el gráfico #15 se ve una misma tendencia de variaciones de precios como la de la gama baja esto debido que el ICE, afecta en mayor proporción pero no llega a los límites máximos. Por el otro lado en la gama alta se ve una mayor variación de precios esto debido al impacto directo del ICE, el cual puede llegar a un 35% en los vehículos de esta gama es así como adquirir un vehículo de lujo es 46 % más caro en el Ecuador que en relación con el Perú como lo muestra el gráfico #16. (COMEX, 2014)

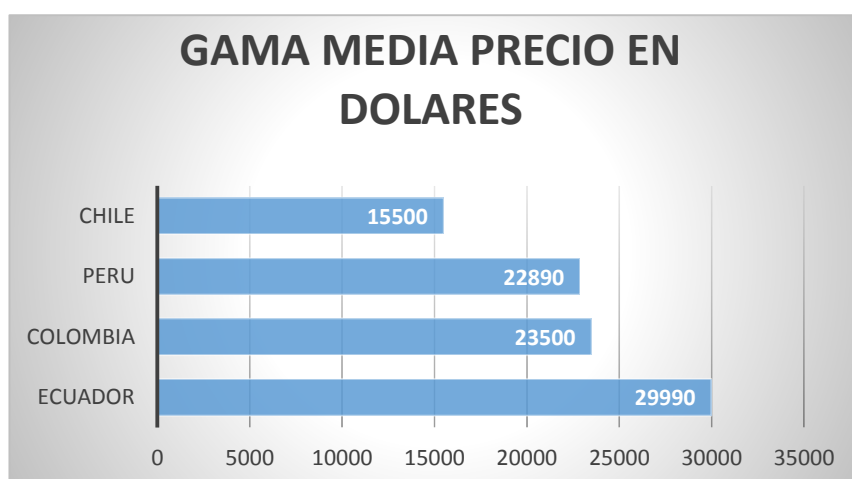


Ilustración 15 Precio promedio de vehículos gama media

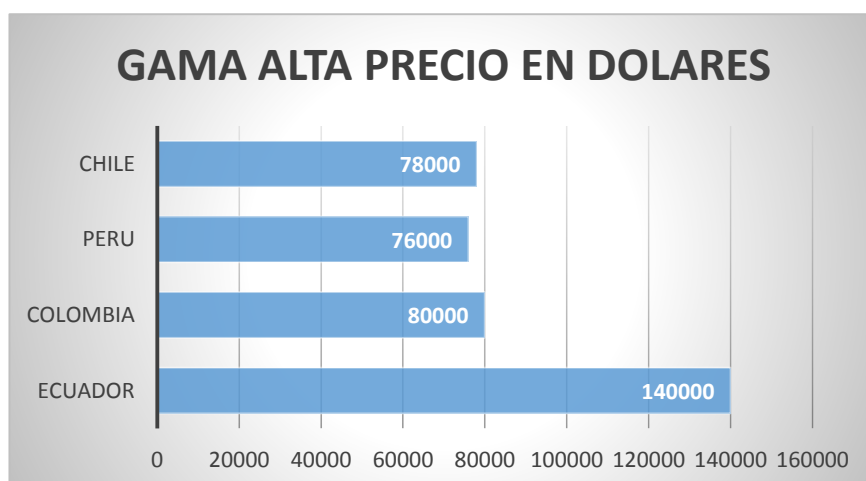


Ilustración 16 precios promedios gama alta

Importancia del estudio

Potencialmente este estudio podría contribuir a las empresas automotrices y a su círculo de interés como una herramienta de consulta que facilite la toma de decisiones, anticipando las tendencias del sector en cuanto a la expansión o contracción de ventas, país de origen, ensamblaje local o vehículos importados. Las reformas gubernamentales tienen una incidencia directa en el desarrollo de este mercado y con este estudio se presentan

diferentes alternativas, junto con un análisis detallado, reforma por reforma, de las implicaciones directas e indirectas para toda la zona de interés del sector. (COMEX, 2014)

Resumen de sesgos del autor

Este estudio, y como lo relata nuestro tema de tesis “El impacto de la reformas gubernamentales en el sector automotriz ”, el enfoque fue sesgado a empresas automotrices dedicadas a la comercialización de los productos y no de la misma manera a las ensambladoras automotrices del país.

CONCLUSIONES

Respuestas a las preguntas de investigación

En conclusión existen cinco variables que afectan de manera directa al sector automotriz: Regulación 034, regulación crediticia, restricción de cupos de unidades, reformas tributarios y precio de petróleo. Estas reformas o regulaciones gubernamentales son las que demarcarán el tablero de juego del mercado automotriz y todas las empresas que lo conforman. El panorama para la industria es gris, con grandes limitaciones económicas que pueden conducir a la reducción y descapitalización de las empresas que trabajan de manera directa o indirecta con la industria.

El reglamento 034, analizado de manera más detallada en el marco teórico del estudio. Establece 24 elementos de normas de seguridad que aplica para vehículos importados y ensamblados en el país y tendrá un impacto directo en la inflación de precios para el sector. La gama baja de vehículos será la más afectada porque no posee varios de los implementos de seguridad y regulación exigido en el reglamento, el costo de implementación de estos elementos tendrá dos repercusiones directas, la primera una alza de precio entre el 4% a 5%. Como segunda consecuencia, el reglamento estaría generando la eliminación de comercialización de ciertos modelos de vehículos como por ejemplo: Grand Vitara, Van N300, Sportage Estándar, en el transcurso del año 2015. Por el contrario vehículos europeos o de gama alta como Mercedes Benz, BMW, Porsche, Audi, Land Rover, no se verán afectados ya que cumplen desde ya todas las medidas de seguridad que implica el reglamento.

La norma dispone que las pruebas de calidad no pueden estar certificados por la misma marca, la certificación debe venir directamente de un laboratorio técnico

especializado en normas de seguridad de los cuales hay cinco en el mundo y cuatro de ellos están ubicados en Europa. La certificación de vehículos es un trámite muy costoso y que toma mucho tiempo, lo cual puede generar que ciertas marcas, no muy influyentes en el mercado ecuatoriano prefieran vender sus cupos de importación a seguir en la comercialización del producto, lo que causaría una reducción en las marcas vendidas dentro del país.

Las regulaciones en el sector financiero, pretenden influir directamente en la asignación de créditos por parte de los bancos. Actualmente en promedio el 70% de los vehículos vendidos son a través de crédito y solo un 30% venta al contado. La siguiente regulación, como se estudió de manera detallada dentro del marco teórico, intentará redirigir los créditos al sector productivo y estratégicos como el ganadero, turístico o industrial. Reduciendo el crédito destinado al consumo el cual incluye a los préstamos para la compra de vehículos, grabado con una tasa del 15%. (Banco Central del Ecuador , 2014)

Si se reducen los préstamos automotrices, será menor la cantidad de personas que cuenten con el dinero suficiente para costearse un vehículo al contado y afectando de manera principal a aquellos compradores que desean adquirir un vehículo por primera vez. Será de esperarse que los bancos se vean a forzados a restringir aún más sus políticas de riesgo, aumentando los requisitos para ser considerado sujeto de crédito.

La restricciones de cupos de importación, es sin lugar a duda la regulación de mayor impacto en el desarrollo del sector automotriz de Ecuador. Fue aplicada desde el año 2012 causando una reducción en el tamaño del sector y un posterior estancamiento del mercado. Se esperaba que termine las restricciones hasta el 31 de diciembre del 2014, por razones que contradecían acuerdos comerciales internacionales, actualmente se conoce de

que los cupos de importación de vehículos serán levantados a finales del año 2016, delimitando al sector un máximo de 112 000 unidades al año.

La limitación de cupos define la participación de mercado de las marcas y por lo tanto impide el crecimiento las mismas lo que genera que marcas con poca participación o aquellas que comenzaron hace cinco años no hayan podido desarrollarse como estaban planificado causando pérdidas en los inversionistas. Entre esas marcas se encuentran las chinas como BYD, Cherry, Great Wall, quienes no alcanzaron a desarrollarse lo suficiente para cuando entro en vigencia la restricción de cupos.

Las reformas tributarias que afectan al sector como el ICE (Impuesto a consumos especiales), Impuesto verde y aranceles encarecen a los vehículos ecuatorianos en un 23% en relación a otros países de la región. El impuesto a consumos especiales (ICE) en vehículos representa el 26,21 % de la recaudación total de este impuesto según el SRI, lo que representa 154 millones de dólares anuales. Aun así la presentación de la Proforma presupuestara para el 2015 el Ministerio de Finanzas indico que habrá un incremento para los denominados vehículos de lujo (superiores a \$30 000 dólares). Inflando aún más el precio de los vehículos y por lo tanto disminuyendo la demanda de los mismos, a pesar que se considera que estos autos tienen una elasticidad menor a diferencia de los denominados gama baja.

Por otro lado el tratado de libre comercio con la Unión Europea, causará una disminución progresiva de aranceles en vehículos europeos, que en su mayoría son considerados gama alta. Desde el 2016 la reducción de precios a estos vehículos europeos los hará más competitivos frente a marcas asiáticas o americanas. A pesar de que actualmente solo el 5.03% de los vehículos comercializados en el Ecuador son de origen europeo, se espera un crecimiento de un 40% según expertos del sector.

La economía del Ecuador está sustentada en la venta del petróleo, la reciente caída del mismo pone en una posición muy riesgosa al modelo económico ecuatoriano apalancado en gasto gubernamental. El presupuesto general del estado fue aprobado por 36.317 millones de dólares para el año 2015, estimando un precio del petróleo en un promedio de 79.7 dólares el barril, según el ex ministro de energía René Ortiz, el país necesita que el barril este a \$80 dólares para equilibrar sus cuentas. (Ecuavisa, 2014).

Las restricciones y reformas gubernamentales delimitarán al mercado automotor a un total de 112 000 unidades anuales hasta el año 2016, la tasa de inflación anual estará por encima del 6 a 7% más alto que el promedio nacional. A pesar de que en dos años la restricción de cupos acabará, los impuestos y la restricción de crédito no van a permitir que el sector se recupere de manera acelerada. Las marcas europeas serán las más beneficiadas por los tratados comerciales que aplican desde el 2016 e irán disminuyendo aranceles de manera progresiva en siete años. La estructura del mercado automotriz ecuatoriano está destinada para superar las 140 mil unidades, se espera que como respuesta al entorno actual del sector las empresas se reduzcan en recurso financiero y humano.

Limitaciones del estudio

El trabajo se limitó al estudio de treinta personas veinticinco de ellos personas que trabajan dentro del sector automotriz ecuatoriano y cinco personas que se encuentran en posiciones de liderazgo de la industria quienes aportaron a este estudio a través de entrevistas personales. La información estudiada en su mayor parte está actualizada a diciembre del año 2013 y medio semestre del año 2014, los datos recolectados previos al año 2013 fueron utilizados para mostrar tendencias y comportamientos del sector.

La investigación estuvo limitada al mercado ecuatoriano, por lo tanto los datos recolectados fueron locales, sin embargo se utilizó información internacional de países de la región que permitieron al estudio ejercer comparaciones del mercado ecuatoriano frente a mercados como el colombiano, peruano, chileno.

Recomendaciones para futuros estudios

El presente estudio tuvo como objetivo inferir el impacto de las reformas gubernamentales y las tendencias del sector automotriz. Los datos recolectados en la presente investigación permitirán proyectar estas tendencias de manera cualitativa sin llegar a concluir de manera exacta los efectos causados a mediano plazo por las presentes reformas. Sirviendo como punto de referencia a futuros del sector automotriz o relacionados.

Al ser los datos obtenidos únicamente del mercado ecuatoriano no se recomienda usar la presente investigación para proyectar el impacto de reformas en mercados internacionales.

Debido a los datos satisfactorios obtenidos por el estudio se recomienda para futuras investigaciones entrevistas personales o grupos focales con líderes de la industria, quienes con su experiencia y conocimientos son un aporte relevante y fundamental para el desarrollo de estudios similares.

Resumen general

Las diferentes decisiones de líderes políticos y económicos en el desarrollo e implementación de leyes, reformas, alianzas y restricciones tendrán siempre un impacto positivo o negativo, de manera directa o indirecta en los diferentes sectores del mercado.

La estabilidad política y económica son un pilar fundamental para que las empresas puedan desarrollarse de manera óptima.

En la presente investigación queda demostrado que la intervención del estado dentro del mercado genera grandes cambios en la industria, de manera específica, el sector automotriz. Las restricciones de cupos, los incrementos tributarios, y las reformas en general han generado dentro del sector una contracción significativa para las empresas que se dedican a la comercialización de automóviles, así como a las empresas que participan de manera indirecta con la industria.

Por otro lado las alianzas estratégicas con otros países pueden mejorar el desarrollo de ciertas marcas dentro del mercado automotor nacional y afectar a otras. Los impuestos y la carga tributaria en general encarecen los productos perjudicando no solo a los productores y comercializadores, sino también al consumidor final de estos productos quienes deben asumir los altos precios de los vehículos.

Para concluir, si se desea que un sector tan importante, como lo es el automotriz en el Ecuador se recupere y pueda desarrollarse de manera normal, el gobierno debe proveer estabilidad económica, tributaria y política.

REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

- Asociacion Empresas Automotrices del Ecuador. (2012). Anuario 2012. *AEADE*, 13-18.
- AEADE. (31 de 12 de 2013). AEADE. *Anuario 2013*. Quito, Pichincha, Ecuador: Gestion Creativa.
- AEADE. (20 de 03 de 2014). *Datos industria automotriz Ecuador*. Obtenido de <http://186.69.6.138/index.htm>
- Asociación automotriz del Ecuador . (2010). *AEA*. Obtenido de <http://www.aea.com.ec/index-12.html>
- Banco Central del Ecuador . (2014). *Banco Central del Ecuador* . Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/informacion-estadistica>
- CEPAL. (2014). *CEPAL* . Obtenido de http://estadisticas.cepal.org/cepalstat/WEB_CEPALSTAT/Portada.asp
- Chanel, H. (Dirección). (2002). *Historia de la gasolina (William burton [Película]*.
- Chevrolet. (07 de 09 de 2014). *Chevrolet Ecuador*. Obtenido de <http://www.chevrolet.com.ec/>
- CINAE. (2011). *Camara industria automotriz ecuatoriana*. Obtenido de <http://www.cinae.org.ec/index.php/la-industria/66-historia-de-la-industria-ecuatoriana>
- COMEX. (01 de 06 de 2014). *COMEX*. Obtenido de <http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/07/INFORME-MENSUAL-DISPOSICION-MINISTERIAL-JUNIO-2014-pagiona-web-1.pdf>
- Correa, R. (12 de 03 de 2014). *Matriz Productiva*. (R. d. Chile, Entrevistador)

- Diccionario Automotriz. (05 de 10 de 2014). *100 Auto Guías*. Obtenido de <http://www.100autoguias.com/diccionario/automotriz/ingles-espanol/a-z/a.htm>
- Ecuavisa. (23 de 11 de 2014). *Ecuavisa*. Obtenido de <http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/actualidad/89772-caida-del-precio-del-petroleo-afecta-ecuador-venezuela-e-iran>
- EKOS. (27 de 12 de 2013). *EKOS*. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=2777>
- EKOS. (21 de 05 de 2014). Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/736.pdf>
- El Comercio. (04 de 09 de 2014). Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/nuevo-impuesto-plusvalia-constructores.html>
- Fondo Monetario Internacional . (2014). *Fondo Monetario Internacional* . Obtenido de <http://www.imf.org/EXTERNAL/SPANISH/INDEX.HTM>
- Ford. (2006). *Ford motors company*. Obtenido de <http://corporate.ford.com/>
- INEC. (2014). *INEC*. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Lideres. (07 de 09 de 2014). *Lideres*. Obtenido de http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/empresas-proceso-sustituir-importaciones-ecuador-inversion_0_1107489256.html
- Ministerio de recursos no renovables . (2012). *Ministerio de recursos no renovables* . Obtenido de <http://www.recursostransformados.gob.ec/>
- OICA. (2014). *Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles*. Obtenido de <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- RAE . (2014). *Real Academia de la Lengua Española*.

Ruiz, W. (10 de 06 de 2013). *Ambito Económico*. Obtenido de

<http://ambitoeconomico.blogspot.com/2013/06/industria-automotriz-nivel-mundial.html>

SENPLADES. (22 de 06 de 2014). *SENPLANES*. Obtenido de

http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf

SRI. (s.f.). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de www.sri.gob.ec

ANEXO A:**FORMATO DE ENCUESTA**

1. ¿Podemos hablar de que en este momento existe una crisis en el sector automotriz en el Ecuador?
2. ¿Cuál es la incidencia de estas reformas gubernamentales para los empresarios del sector automotor, para el consumidor final y para el gobierno?
3. ¿Tomando en cuenta que la restricción de importaciones no está permitidas en el marco de la CAN ni de la OMC y el plazo máximo de restricción de cupos termina en diciembre de este año. Como ve el futuro del sector automotor a nivel nacional?
4. ¿Qué segmento de vehículos cree que será el más afectado? Vehículos de clase , vehículos de lujo de lujo o vehículos de trabajo?
5. ¿Qué estrategia debería tomar el gobierno para dinamizar el sector y ganar competitividad frente a otros países de la región?

Entrevistados

Clemente Ponce: Director general AEADE

Diego Luna: Presidente AEADE

Diego Almeida: Subgerente General LAVCA

FORMATO DE ENCUESTA

Encuesta

La presente encuesta tiene como finalidad analizar las percepciones de grupos de interés del sector automotriz, en cuanto a la situación actual y la de mediano plazo de la industria.

1.- ¿Cree que el sector automotriz se encuentra en crisis?

SI	NO
-----------	-----------

2.- ¿Cuál cree que a sido la incidencia de las medidas gubernamentales para el productor?

Positiva	Neutral	Negativa
-----------------	----------------	-----------------

3- ¿Cuál cree que ha sido la incidencia de las medidas gubernamentales para el consumidor final?

Positiva	Neutral	Negativa
-----------------	----------------	-----------------

4.- ¿Cuál cree que ha sido la incidencia de las medidas gubernamentales para el gobierno?

Positiva	Neutral	Negativa
-----------------	----------------	-----------------

5.- ¿Cuál cree que va a ser el futuro del sector automotriz a nivel nacional?

Positivo	Neutral	Negativo
-----------------	----------------	-----------------

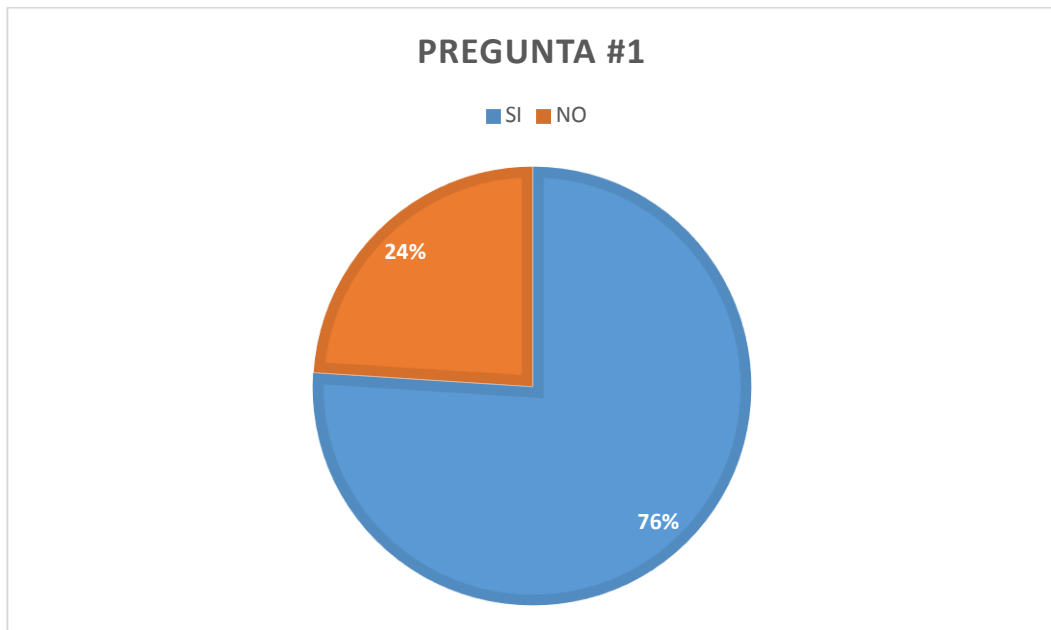
6.- ¿Qué tanto beneficio las medidas gubernamental a los proveedores locales ?

Positivo	Neutral	Poco
-----------------	----------------	-------------

TABULACIÓN DE ENCUESTAS

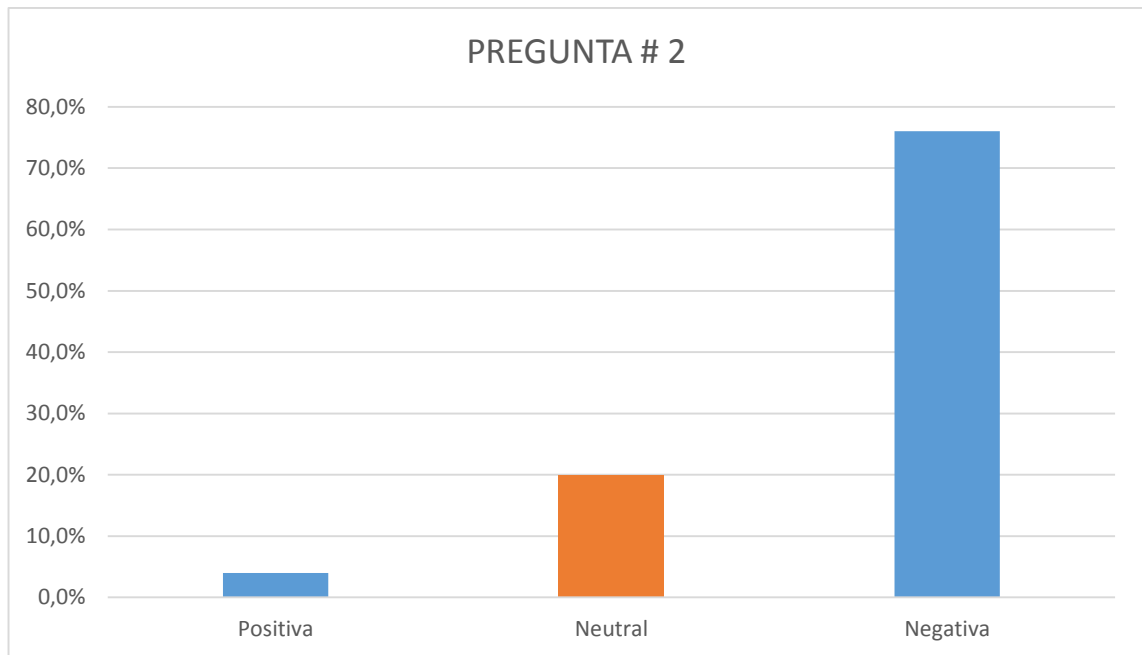
1.- ¿Cree que el sector automotriz se encuentra en crisis?

	SI	NO	
1	1		
2		1	
3	1		
4	1		
5		1	
6	1		
7	1		
8	1		
9	1		
10	1		
11	1		
12		1	
13		1	
14	1		
15	1		
16		1	
17	1		
18		1	
19	1		
20	1		
21	1		
22	1		
23	1		
24	1		
25	1		
TOTAL	19	6	25
	76,0%	24,0%	100,0%



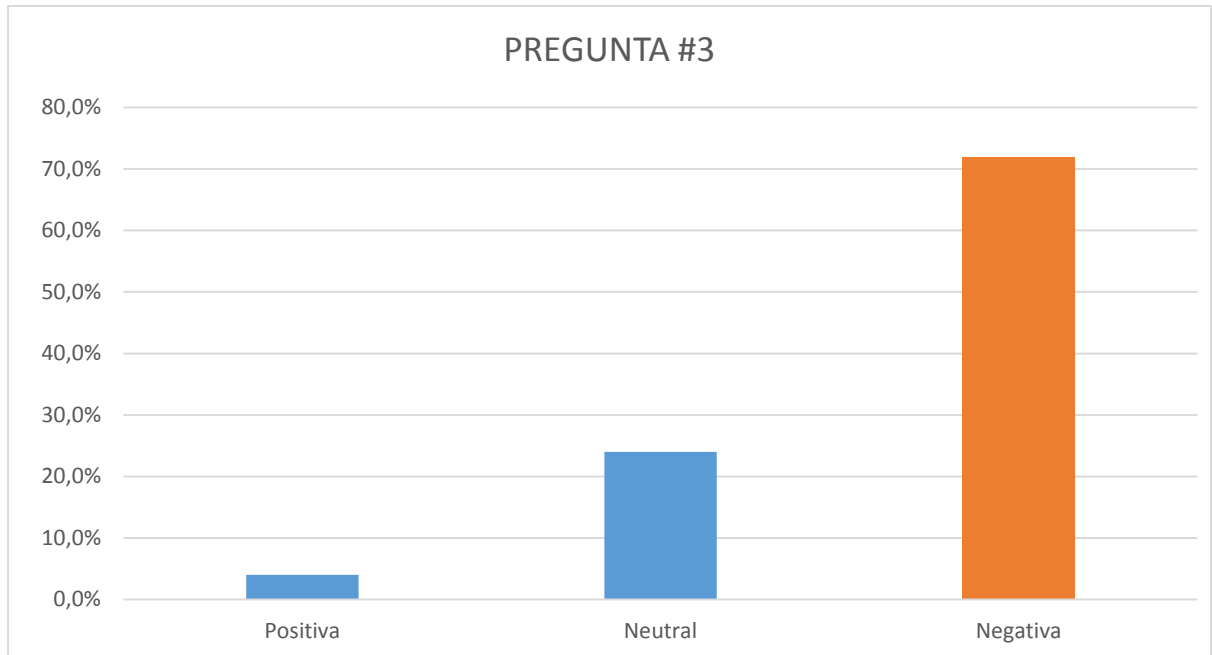
2.- ¿Cuál cree que ha sido la incidencia de las medidas gubernamentales para el productor?

	Positiva	Neutral	Negativa	
1			1	
2			1	
3			1	
4		1		
5		1		
6			1	
7			1	
8			1	
9			1	
10			1	
11		1		
12			1	
13			1	
14			1	
15			1	
16			1	
17			1	
18	1			
19			1	
20		1		
21			1	
22		1		
23			1	
24			1	
25			1	
TOTAL	1	5	19	25
	4,0%	20,0%	76,0%	100,0%



3- ¿Cuál cree que ha sido la incidencia de las medidas gubernamentales para el consumidor final?

	Positiva	Neutral	Negativa	
1		1		
2		1		
3			1	
4			1	
5			1	
6			1	
7			1	
8		1		
9			1	
10			1	
11		1		
12			1	
13			1	
14		1		
15			1	
16			1	
17	1			
18			1	
19		1		
20			1	
21			1	
22			1	
23			1	
24			1	
25			1	
TOTAL	1	6	18	25
	4,0%	24,0%	72,0%	100,0%

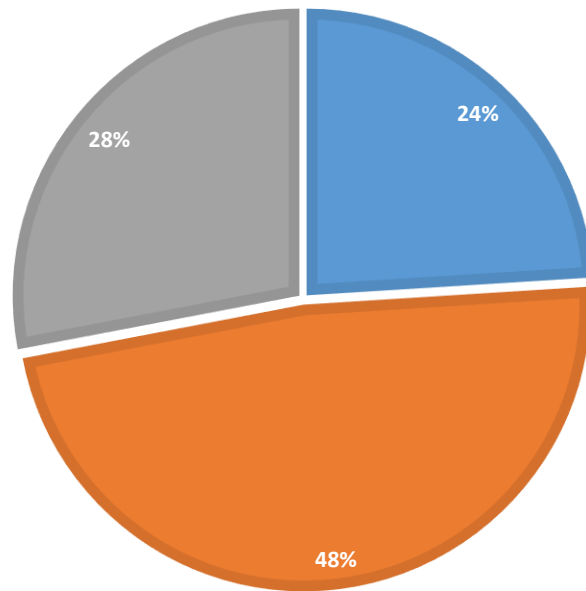


4.- ¿Cuál cree que ha sido la incidencia de las medidas gubernamentales para el gobierno?

	Positiva	Neutral	Negativa	
1	1			
2		1		
3		1		
4		1		
5		1		
6	1			
7		1		
8		1		
9			1	
10		1		
11	1			
12			1	
13			1	
14			1	
15		1		
16		1		
17	1			
18		1		
19			1	
20		1		
21		1		
22	1			
23			1	
24			1	
25	1			
TOTAL	6	12	7	25
	24,0%	48,0%	28,0%	100,0%

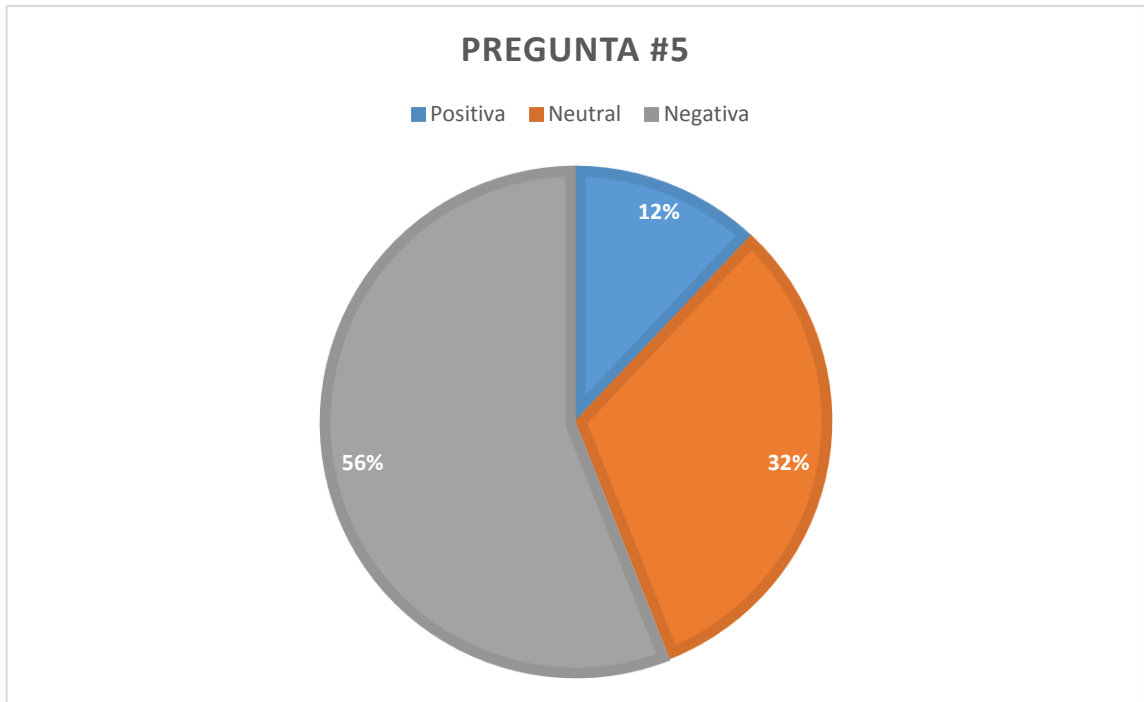
PREGUNTA #4

■ Positiva ■ Neutral ■ Negativa



5.- ¿Cuál cree que va a ser el futuro del sector automotriz a nivel nacional?

	Positiva	Neutral	Negativa	
1			1	
2		1		
3			1	
4			1	
5			1	
6	1			
7			1	
8	1			
9			1	
10		1		
11			1	
12			1	
13		1		
14			1	
15		1		
16		1		
17		1		
18			1	
19			1	
20			1	
21		1		
22		1		
23			1	
24			1	
25	1			
TOTAL	3	8	14	25
	12,0%	32,0%	56,0%	100,0%



6.- ¿Qué tanto beneficiará las medidas gubernamental a los proveedores locales ?

	Positivo	Neutral	Poco	
1	1			
2			1	
3			1	
4			1	
5		1		
6		1		
7	1			
8		1		
9			1	
10	1			
11		1		
12			1	
13	1			
14			1	
15	1			
16			1	
17	1			
18		1		
19		1		
20	1			
21			1	
22		1		
23	1			
24	1			
25			1	
TOTAL	9	7	9	25
	36,0%	28,0%	36,0%	100,0%

