



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERAS EN FINANZAS, CONTADORAS PÚBLICAS
- AUDITORAS**

**TEMA: IMPACTO DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN LAS
MIPYMES-LÍNEAS DE APOYO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN EL PERIODO 2010-2017**

AUTORAS: SILVA TIPÁN, JENIFFER ESTEFANÍA

ZAPATA CISNEROS, IVONNE ALEXANDRA

DIRECTORA: Msc. BAQUERO CALDERÓN, MARÍA GRACIELA

SANGOLQUÍ

2018



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONOMICAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, **“IMPACTO DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN LAS MIPYMES – LINEAS DE APOYO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DURANTE EL PERIODO 2010 -2017”** fue realizado por las señoritas **SILVA TIPAN, JENIFFER ESTEFANÍA y ZAPATA CISNEROS, IVONNE ALEXANDRA** el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 26 de Mayo de 2018

MSc. Baquero Calderón, María Graciela

C.C. 0703399782



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **SILVA TIPÁN, JENIFFER ESTEFANÍA**, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **IMPACTO DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN LAS MIPYMES-LÍNEAS DE APOYO EN EL SECTOR AUTOMOTRÍZ DURANTE EL PERÍODO 2010-2017** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 26 de mayo de 2018


Silva Tipán Jeniffer Estefanía
C.C.: 1723873061



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **ZAPATA CISNEROS, IVONNE ALEXANDRA**, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: ***IMPACTO DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN LAS MIPYMES-LÍNEAS DE APOYO EN EL SECTOR AUTOMOTRÍZ DURANTE EL PERÍODO 2010-2017*** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 26 de mayo de 2018

Zapata Cisneros Ivonne Alexandra
C.C.: 1716437478



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORIZACIÓN

Yo, **SILVA TIPÁN, JENIFFER ESTEFANÍA**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **IMPACTO DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN LAS MIPYMES-LÍNEAS DE APOYO EN EL SECTOR AUTOMOTRÍZ DURANTE EL PERÍODO 2010-2017** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 26 de mayo de 2018

Silva Tipán Jeniffer Estefanía
C.C.: 1723873061



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORIZACIÓN

Yo, **ZAPATA CISNEROS, IVONNE ALEXANDRA** autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: ***IMPACTO DE LAS MEDIDAS GUBERNAMENTALES EN LAS MIPYMES-LÍNEAS DE APOYO EN EL SECTOR AUTOMOTRÍZ DURANTE EL PERÍODO 2010-2017*** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolqui, 26 de mayo de 2018

Zapata Cisneros Ivonne Alexandra
C.C.: 1716437478

DEDICATORIA

A mis amados padres Roger y Ruth les dedico esta investigación con profundo amor quienes son el pilar fundamental dentro de mi crecimiento personal y profesional por ser mis guías e impulsarme a alcanzar cada objetivo propuesto.

A mis abuelitos paternos y maternos que con su gran sabiduría me brindaron consejos que me permiten estar culminando un gran paso.

A mi hermana Andrea que me brinda su apoyo incondicional y comprensión además de ser mi fuente de inspiración para mejorar cada día. ¡Lo logramos Silvita!

A mi novio Santiago por su inmenso amor, paciencia, comprensión y perseverancia.

Jeniffer Silva Tipán

A Dios por sus infinitas bendiciones y por su presencia en cada paso de mi vida.

A mis padres, su amor y su apoyo han sido el motor de mi vida, siempre serán mi inspiración y por ustedes he logrado este objetivo, por haber tenido fé en mí.

A Anny Navas, tu amistad ha sido un gran regalo en mi vida, me has inspirado a alcanzar mis sueños y con tu ayudado a lograr uno de ellos.

Ivonne Zapata Cisneros

AGRADECIMIENTO

Esta investigación constituye un logro fundamental dentro de mi vida profesional ha sido un proceso muy fructífero y lleno de aprendizaje es por ello que agradezco a Dios todas las oportunidades a lo largo de mis estudios universitarios. Agradezco a mi familia por motivarme e inculcarme a ser una mujer de bien y alcanzar mis objetivos, y sobre todo a mis padres por sus esfuerzos incalculables para brindarme la mejor educación.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas y a sus docentes que me impartieron todo el conocimiento para ser una profesional de élite

A nuestra Directora por su valiosa contribución para culminar con éxito esta investigación.

A mis amigos y amigas que formaron parte de esta extraordinaria experiencia y compartimos el mismo sueño de convertirnos en profesionales.

Jeniffer Silva Tipán

A Dios, por su presencia en cada etapa de mi vida, él me ha enseñado a valorar más la vida, su infinito amor me ayudó a seguir adelante y encontrar el camino.

Agradezco a mi familia, su apoyo incondicional, sus enseñanzas y su amor me llevaron a ser la persona que soy, y gracias a ustedes aprendí a no darme por vencida.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas y a sus docentes, en especial a nuestra Directora por su apoyo en el desarrollo de ésta investigación

A mis compañeros y compañeras, las experiencias vividas en esta etapa serán siempre razón de alegría para mí corazón.

Ivonne Zapata Cisneros

ÍNDICE DE CONTENIDO

Carátula	
Certificado del director del proyecto.....	i
Autoría de responsabilidad.....	ii
Autorización de publicación en repositorio institucional.....	iv
Dedicatoria.....	vi
Agradecimiento.....	vii
Índice de contenido.....	viii
Índice de tablas.....	xiii
Índice de figuras.....	xiv
Resumen.....	xix
Abstract.....	xx
CAPÍTULO I.....	1
INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Planteamiento del Problema	3
1.4 Justificación	4
1.5 Importancia	6
1.6 Objetivos.....	6
1.6.1 Objetivo General	6
1.6.2 Objetivos Específicos.....	7
1.7 Hipótesis	7

CAPÍTULO II	8
MARCO TEÓRICO	8
2.1. TEORÍAS DE SOPORTE	8
2.1.1 Teoría de sustitución de importación	8
2.1.2 Teoría Sustantiva	8
2.1.3 Teoría Administrativa	9
2.1.4 Teoría Económica	9
2.1.4.1 Economía Política	9
2.1.5 Teoría clásica del comercio internacional según Adam Smith	10
2.1.6 Teoría del arancel	10
2.1.7 Teoría de la ventaja absoluta	11
2.1.8 Teoría de la competencia imperfecta	11
2.2. MARCO REFERENCIAL	12
2.3 MARCO CONCEPTUAL	17
2.3.2 Política Arancelaria	18
2.3.3 Régimen de Importación	18
2.3.4 Organización Mundial del Comercio	18
2.3.5 Organización Mundial de Aduanas	18
2.3.6 Barreras Arancelarias	19
2.3.7 No Arancelarias	19
2.3.8 Salvaguardias	19
2.3.8.1 Medidas de Salvaguardia	19
2.3.9 Demanda	19
CAPÍTULO III	21

3. Marco Metodológico	21
3.1 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN MIXTO	21
3.2 TIPOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.....	21
3.2.1 Por su finalidad Básica.....	22
3.2.2 Por las fuentes de información Documental.....	22
3.2.3 Por las unidades de análisis Insitu.....	22
3.2.4 Por el control de las variables No experimental.....	23
3.2.5 Por el alcance Explicativo	23
3.3 INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN VARIOS	23
3.5 COBERTURA DE LAS UNIDADES DE ANÁLISIS VARIOS	24
3.6 PROCEDIMIENTO PARA TRATAMIENTO Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN VARIOS.....	24
CAPÍTULO IV	26
ANÁLISIS SITUACIONAL	26
4.1 ANÁLISIS SECTORIAL	26
4.2 ANÁLISIS DEL MACRO ENTORNO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	30
4.2.1 Análisis del Factor Político.....	30
4.2.1.1 Medidas gubernamentales adoptadas por el Gobierno Central.....	30
4.2.1.2 Análisis del Objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir	34
4.2.2 Análisis Económico	35
4.2.2.1 Exportaciones	36
4.2.2.2 Importaciones	37
4.2.3 PIB del Sector Automotriz.....	38
4.2.4 Precios del Sector Automotriz.....	41
4.2.5 Análisis del Factor Socio-cultural.....	42

4.2.6 Análisis del Factor Tecnológico.....	44
4.2.6.1 Análisis Tecnológico	44
4.2.6.2 Análisis de valor agregado	46
4.2.7 Factor Ambiental.....	47
4.2.8 Factor Legal.....	49
4.2.8.1 Código orgánico de la producción, comercio e inversiones.....	49
4.3 ANÁLISIS DEL MICRO ENTORNO.....	52
4.3.1 Sector Autopartes	52
4.3.2 Oferta	53
4.3.3 Demanda	55
4.3.4 Precios promedio de partes y piezas	56
4.4 ANÁLISIS DE LAS MIPYMES.....	62
4.4.1 Cálculo de la muestra de investigación.....	65
4.4.2 Análisis de la encuesta	66
4.4.3 Microempresas Autopartistas	83
4.4.3.1 Análisis Financiero de las Microempresas autopartistas	84
4.4.4 Pequeñas empresas Autopartistas.....	94
4.4.4.1 Análisis Financiero Pequeñas Empresas autopartistas	95
4.4.5 Medianas empresas autopartistas	107
4.4.5.1 Análisis Financiero Medianas Empresas autopartistas	108
4.5.1 ANÁLISIS CASUÍSTICO DE EMPRESAS.	120
4.5.1 Caso No.1 Energyplam Cia. Ltda.	120
4.5.1.1 Estructura Financiera	121
4.5.1.3 Índices Financieros	127

4.5.1.3 Empleo	129
4.5.1.4 Especificaciones del Caso 1	130
4.5.2 Escenario No.2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.....	131
4.5.2.1 Estructura Financiera	131
4.5.2.2 Estructura del Estado de Resultados	133
4.5.2.3 Índices Financieros	137
4.5.2.4 Empleo	139
4.5.2.5 Especificaciones del Caso 2	140
4.5.3 Caso No.3 Industrias Termosellado Full Cia. Ltda.....	140
4.5.3.2 Estructura del Estado de Resultados	143
4.5.3.3 Índices Financieros	146
4.5.3.3 Empleo Caso No. 3	148
4.5.3.3 Especificaciones del Caso 3	149
4.6 Resultados Chi cuadrado.	149
CAPÍTULO V	152
5.1 Conclusiones.....	152
5.1 Recomendaciones	153
BIBLIOGRAFÍA	155
ANEXOS.....	163
Anexo No. 1 Evolución de impuestos	163
Anexo No. 3 Producción por ensambladora	164
Anexo No. 4 Precios promedio de venta de vehículos según subsegmento	165
Anexo No. 5 Empleo sector automotriz	166
Anexo No. 6 Valor agregado en la industria de fabricación de vehículos.....	166

Anexo No. 8 Oferta Sector Automotriz por sectores 2007-2017	169
Anexo No. 9 Demanda en unidades de partes y piezas del 2007 al 2017.....	170
Anexo No. 10 Precios de los productos sector autopartista colombiano	171
Anexo No. 11 Precios de los productos sector autopartista ecuatoriano	172
Anexo No. 12 Porcentaje de costo adicional adquisición maquinaria	173

Índice de Tablas

Tabla 1 <i>Variables de investigación</i>	4
Tabla 2 <i>Utilidades e Ingresos de las principales ensambladoras del Ecuador</i>	27
Tabla 3 <i>Número de personas empleadas en el sector automotriz del 2007 al 2017</i>	28
Tabla 4 <i>Evolución de la Industria Automotriz</i>	36
Tabla 5 <i>Precios promedio de Venta de Vehículos según segmento</i>	42
Tabla 6 <i>Evolución de la Tecnología en los Subsectores Automotrices en el periodo 2006- 2017 en miles de dólares</i>	45
Tabla 7 <i>Tabla de Bonos Vehiculares por Chatarrización</i>	47
Tabla 8 <i>Desarrollo de precios de partes y piezas en Colombia</i>	56
Tabla 9 <i>Precios promedio de autopartes Ecuador</i>	57
Tabla 10 <i>Porcentaje de costos adicionales adquisición de activo fijo tangible</i>	61
Tabla 11 <i>Clasificación de las MIPYMES</i>	63
Tabla 12 <i>Índices Financieros Caso No. 1</i>	127
Tabla 13 <i>Índices Financieros Caso No. 2</i>	137
Tabla 14 <i>Índices Financieros Caso No. 3</i>	146

Índice de Figuras

Figura 1 Subsectores de la industria automotriz	5
Figura 2 Participación de las ensambladoras en el Ecuador	26
Figura 3 Impuestos del Sector Automotriz 2007 al 2017	29
Figura 4 Meta 10.6 “Reducir la intermediación de productos de pequeños y medianos productores en 11,0%”	34
Figura 5 Porcentaje real de intermediación entre proveedores y empresas productivas	35
Figura 6 Importación y exportación de vehículos del 2007 al 2016.....	37
Figura 7 Evolución del PIB Ecuatoriano en el periodo 2007-2017	38
Figura 8 PIB del Sector Automotriz en el periodo 2007-2017	39
Figura 9 Aporte al PIB de los Subsectores Automotrices 2007-2017	40
Figura 10 Producción de automotores en el Ecuador por ensambladora	41
Figura 11 Evolución del empleo del Sector Automotriz en el periodo 2007-2017	42
Figura 12 Empleo de los Subsectores automotrices en el periodo 2007-2017	43
Figura 13 Nivel de empleo del subsector de autopartes	44
Figura 14 Valor Agregado en los Subsectores Automotrices en el periodo 2007-2017	46
Figura 15 Plan Renova del 2008 al 2012.....	48
Figura 16 Niveles de emisión de CO2 vehicular del 2007 al 2017	49
Figura 17 Desarrollo de adquisiciones vehiculares en el Sector Público del 2007 al 2017	50
Figura 18 Ventas en millones de dólares de organizaciones al Sector Público periodo 2007 – 2017	51
Figura 19 Ejemplo participación de autopartes en un vehículo	53
Figura 20 Producción de automotores en el Ecuador por ensambladora	54
Figura 21 Demanda en unidades de partes y piezas por ensambladora del 2007 al 2017.....	55

Figura 22 Ubicación de plantas de ensamblaje en el país	59
Figura 23 Ubicación MIPYMES líneas de apoyo subsector autopartista	60
Figura 24 Porcentajes de participación MIPYMES en el mercado ecuatoriano	62
Figura 25 Cantidad de empresas clasificación de tamaño	64
Figura 26 Afectación a empresas por inestabilidad económica del país	67
Figura 27 Perspectiva de afectación por resoluciones emitidas por la COMEX	67
Figura 28 Perspectiva de afectación en la competitividad por políticas gubernamentales	68
Figura 29 Políticas gubernamentales que afectaron la competitividad	69
Figura 30 Organizaciones con desconocimiento de políticas	70
Figura 31 Costos de importación y producción	71
Figura 32 Principales impuestos que incrementaron costos a los productos autopartistas	71
Figura 33 Perspectiva de incremento en contribuciones fiscales	72
Figura 34 Principales contribuciones fiscales	73
Figura 35 Conocimiento de incentivos tributarios del subsector autopartista	74
Figura 36 Incentivos tributarios aplicados en una empresa	74
Figura 37 Nivel de Rentabilidad	75
Figura 38 Inversiones relacionadas a capacitación técnica del personal, líneas de investigación e innovación de sus productos.	76
Figura 39 Incremento de inversión y tecnología	76
Figura 40 Perspectiva de reducción de nivel de empleados	77
Figura 41 Opción de reducción de empleados	78
Figura 42 Sistema de incentivos para el personal	78
Figura 43 Plan de negocios adaptables a nuevos escenarios de mercado	79
Figura 44 Nuevas estrategias comerciales	80

Figura 45 Estrategias comerciales para diversificación de cartera de clientes	80
Figura 46 Recursos de financiamiento vienen de Entidades Financieras Privadas	81
Figura 47 Las MYPIMES tienen producciones diferentes al Sector Automotriz.....	82
Figura 48 Sectores de destino de nuevas líneas de producción	82
Figura 49 Cantidad de microempresas autopartistas del 2007 al 2017	83
Figura 50 Evolución de activos.....	84
Figura 51 Evolución de Pasivos – Proveedores	86
Figura 52 Evolución de Pasivos – Impuesto a la Renta.	87
Figura 53 Evolución de Pasivos – Préstamos	88
Figura 54 Evolución de Patrimonio – Capital Social	89
Figura 55 Evolución de Ventas	90
Figura 56 Evolución de Costos microempresas	91
Figura 57 Evolución de Gastos microempresas	92
Figura 58 Evolución resultados de las microempresas.....	94
Figura 59 Cantidad de Pequeñas Empresas.....	95
Figura 60 Evolución de Activos.....	96
Figura 61 Evolución Pasivos - Proveedores.....	98
Figura 62 Evolución de Pasivos – Impuesto a la Renta	99
Figura 63 Evolución de Pasivos – Préstamos	100
Figura 64 Evolución de Patrimonio – Capital Social	101
Figura 65 Evolución de Ingresos – Ventas Brutas.....	102
Figura 66 Evolución Costos Pequeñas Empresas	104
Figura 67 Evolución Gastos Pequeñas Empresas	105
Figura 68 Evolución de Resultados en las Pequeñas Empresas.....	107

Figura 69 Evolución Activos en las medianas empresas.....	109
Figura 70 Evolución de Pasivos - Proveedores en las Medianas Empresas.....	110
Figura 71 Evolución de Pasivos – Impuesto a la renta en las Medianas Empresas.....	111
Figura 72 Evolución de Pasivos – Préstamos en las Medianas Empresas	112
Figura 73 Evolución del Patrimonio - Capital Social en las Medianas Empresas.....	113
Figura 74 Evolución de Ingresos - Ventas Brutas en las Medianas Empresas	115
Figura 75 Evolución de Costos en las Medianas Empresas	116
Figura 76 Evolución de Gastos en las Medianas Empresas	118
Figura 77 Evolución de Resultados en las Medianas Empresas	119
Figura 78 Estructura de los estados Financieros Caso No. 1 Energyplam Cia. Ltda	122
Figura 79 Ingresos de Caso No. 1 Energyplam Cia. Ltda.	123
Figura 80 Costos y Gastos de Caso No. 1 Energyplam Cia. Ltda.	124
Figura 81 Resultados de Caso No. 1 Energyplam Cia. Ltda.....	126
Figura 82 Desarrollo en el Empleo en Caso No. 1 Energyplam Cia. Ltda.	129
Figura 83 Estructura de los Estados Financieros Caso No.2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.....	132
Figura 84 Ingresos del Caso No.2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.	133
Figura 85 Costos y Gastos Caso No. 2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.	135
Figura 86 Estructura de los Resultados Caso No. 2 Autoindustrias Z.O.L.V del Ecuador Cía. Ltda.	136
Figura 87 Desarrollo en el empleo Caso No. 2 Autoindustrias Z.O.L.V del Ecuador Cía. Ltda.....	139
Figura 88 Estructura Financiera Caso No. 3 Industrias Termosellado Full Cia. Ltda.	142
Figura 89 Ingresos Caso No. 3 Industrias Termosellado Full Cia. Ltda.	143

Figura 90 Resultados Caso No. 3 Industrias Termosellado Full Cia. Ltda.	145
Figura 91 Desarrollo en el empleo Caso No. 3 Industrias Termosellado Full Cia. Ltda.	148
Figura 92 Resultados Reales y Resultados esperados de Chi Cuadrado	150

RESUMEN

El presente trabajo de investigación propone analizar el impacto económico en las MIPYMES del sector automotriz durante el periodo comprendido entre los años 2010 al 2017, para lo cual se analizó la evolución del macro ambiente del sector automotriz y el microambiente del subsector de partes y piezas, donde se identificó los principales efectos sobre las variables socio-económicas que se desarrollaron durante la última década como resultado de la implementación de medidas gubernamentales y no gubernamentales. La metodología utilizada tuvo un enfoque mixto que involucró fuentes bibliográficas para estudiar las principales teorías y documentos que respaldaron la investigación, así como la obtención de bases de datos para realizar el análisis financiero que permitió establecer estándares de comportamiento de las MIPYMES, y se concluyó mediante entrevistas y encuestas que los empresarios desconocían de la incidencia y la aplicación de las nuevas medidas proteccionistas lo que ocasionó tres casos como: el cese definitivo de las empresas debido a pérdidas consecutivas, la producción de nuevos bienes y servicios a sectores económicos diferentes y la diversificación parcial de productos hacia otros sectores. Para comprobar la hipótesis planteada se utilizó CHI cuadrado que reflejó el impacto desfavorable en las firmas autopartistas en la economía local.

PALABRAS CLAVES:

- **MEDIDAS GUBERNAMENTALES**
- **MYPIMES**
- **AUTOPARTES**
- **IMPACTO ECONÓMICO**

ABSTRACT

The present work to investigation proposes to determine the economic impact in the MIPYMES lines of support to the automotive sector during the period from 2010 to 2017, from which the evolution of the macro environment of the automotive sector and the microenvironment of the sub-sector of parts and pieces was analyzed. , where it was possible to identify the main effects on the socio-economic variables that were developed during the last decade as a result of the implementation of governmental and non-governmental measures. The methodology used had a mixed approach that involved bibliographic sources to study the main theories and documents that support the research, as well as obtaining databases to perform the financial analysis that allowed to establish standards of behavior of the MIPYMES support lines, and conclude through interviews and surveys that businessmen were unaware of the incidence and application of the new protectionist measures, which caused three scenarios such as: the definitive cessation of companies due to consecutive losses, the production of new goods and services to different economic sectors and the partial diversification of products towards other sectors. To test the hypothesis, square CHI was used, which reflected an unfavorable effect with respect to the continuity of car parts firms within the local economy.

KEYWORDS:

- **GOVERNMENT MEASURES**
- **MYPIMES**
- **CAR PARTS**
- **ECONOMIC IMPACT**

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

La Economía del Ecuador depende principalmente de la recaudación de impuestos, paralelamente el país dispone de actividades productivas que proveen de beneficios socio-económicos; uno de ellos es el sector automotriz; considerado como una de las principales industrias manufactureras que permite el crecimiento de la economía nacional.

En el Ecuador a partir de los años 50 se empieza a desplegar la industria automotriz con la inclusión de organizaciones dedicadas a la metalmecánica que producen partes, piezas mecánicas, repuestos y ofrecen servicios de mantenimiento al parque automotor; la industria textil se integró realizando trabajos de tapizado; esto ayudo al crecimiento la industria automotriz y permitió el desarrollo de tecnologías para la generación de productos competitivos.

Durante la década de los 60, se promovió la Ley de Fomento Industrial que se enfocó en la elaboración de partes comunes que puedan ser utilizadas en diferentes marcas de vehículos existentes en la época.

En los años 70 se instauró la primera ensambladora en el país, Autos y Maquinas del Ecuador S.A (AYMESA). Esto permitió que a través del tiempo se perfeccionen las transacciones comerciales de importación y exportación de vehículos con Colombia y Venezuela.

Para los años 90 se estructuraron convenios en favor de este sector, que incentivaron la producción de piezas y partes, además perfeccionaron técnicas para el armado de autos. Por la

presencia de nuevas ensambladoras como: *OMNIBUS BB S.A.* y *MARESA*, en esta etapa se distinguió dos tipos de productos fabricados en el país; Vehículos completamente armados (CBU) y vehículos en partes para ser ensamblados (CKD).

La inclusión de políticas industriales procuró impulsar a los sectores productivos en el “Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010” que buscó promover el crecimiento de la industria ecuatoriana, con la llegada del Economista Rafael Correa Delgado presidente electo en el año 2007 el país cambió el Plan Nacional de Desarrollo por el “Sumak Kawsay” o también conocido como “Plan Nacional del Buen Vivir del periodo 2013-2017” que estableció metas para promover el crecimiento de los sectores estratégicos, a través de objetivos medibles, como es el caso del Objetivo 10 del PNVB que pretendió reducir del 33% al 22% la intermediación de las MIPYMES con grandes industrias de producción o distribución.

Durante los años 2007 al 2017 se incentivó el desarrollo del sector industrial a través de medidas proteccionistas; arancelarias y no arancelarias, se promovió la incorporación de nuevas y mejores tecnologías. De acuerdo con él (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones), el proyecto “Primero Ecuador” buscó incentivar la producción de bienes y/o servicios que fueran 100% fabricados en el país, con tecnologías ecuatorianas y sustituir la materia prima importada por nacional. Bajo este precepto se buscó crear conciencia del consumo de bienes y/o servicios nacionales, para disminuir la salida de divisas por importaciones de mercancías.

Las medidas y políticas comerciales y arancelarias se intensificaron durante el año 2012, mediante la publicación de (Moreno Rivas, 2015) manifiesta la devaluación del peso colombiano; lo que forzó al Gobierno ecuatoriano a implementar medidas proteccionistas cuyo objetivo fue según él (COMEX) beneficiar y estabilizar al sector industrial ecuatoriano especialmente a las MIPYMES – Líneas de apoyo, quienes enfrentaron este nuevo escenario

económico, mediante la búsqueda de inyección de capital para diversificarse en el mercado ecuatoriano, otras decisiones fueron la reducción de personal, venta de activos, y en varios casos el cierre o declaración de insolvencia de las actividades que desempeñaron estas organizaciones.

1.2 Planteamiento del Problema

A lo largo del periodo 2007-2017 en el Ecuador se ha evidenciado cambios en políticas económicas incorporando medidas arancelarias y no arancelarias, enfocadas principalmente a reducir la importación de unidades, autopartes, piezas y accesorios en el sector automotriz; conforme a los datos proporcionados por *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador* (AEADE), la disminución las ventas de vehículos, tanto importados como ensamblados en el país, bajó de 36.900 unidades, entre los primeros cuatro meses (enero a abril) del año 2016, a 32.920 en el mismo período fue del 10,7%.

A partir del 2007 la implementación de Medidas Gubernamentales destinadas a promover el desarrollo destinados a promover un cambio de matriz productiva

En el Gobierno de turno en el 2013 según la (AEADE) se redujo las importaciones de materia prima por una disminución en las ventas nacionales, como resultado las organizaciones manufacturas disminuyeron sus ingresos notablemente entre el 2012 y 2013, en éste último año las exportaciones fueron de 6.514 unidades en comparación al 2012 en el que se alcanzó 23.386 unidades.

La principal problemática es la incidencia de las medidas Gubernamentales adoptadas en la última década que impactaron a la Industria Automotriz, y la incidencia en las líneas de apoyo, que dependían de la producción de las organizaciones líderes del mercado automotriz. La presente investigación además pretende conocer si las metas planteadas por el Gobierno

Ecuatoriano del periodo 2007 al 2017, beneficiaron al sector automotriz o perjudicaron su desarrollo económico durante los últimos diez años.

1.3 Pregunta de Investigación

Este trabajo requiere dar respuesta a: ¿Cuál ha sido el efecto de las medidas Gubernamentales en las “MIPYMES-líneas de apoyo de la industria Automotriz en el Ecuador” durante el periodo 2010-2017?

Tabla 1

Variables de investigación

Independiente	Dependientes	Covariables	Categoría de las variables
Comercio internacional	Operaciones comerciales	Importadores	Importaciones
		Exportadores	Exportaciones
			Demanda nacional
	Aranceles	Salvaguardias	Arancelarios
		Acuerdos comerciales	Requisitos Técnicos
		Normas	Oferta
		Política Económica	Demanda
Mercado	Regulaciones		
	Ventas		

Fuente: Protocolo de investigación Yura

1.4 Justificación

El sector automotriz es uno de los principales partícipes del progreso económico del país porque genera ingresos y estimula el empleo a través de todas sus actividades sean de forma directa e indirecta. A partir de este sector se ha podido evidenciar el crecimiento de otras industrias tales como la metalmecánica, siderúrgica, metalúrgica y desarrollo de nuevas tecnologías.

La presente investigación buscó conocer la incidencia de las medidas gubernamentales en las MIPYMES - Líneas de apoyo, principales proveedores de la Industrias ecuatorianas, además se analizaron las metas planteadas por el Gobierno Nacional del periodo 2007 al 2017, para determinar el crecimiento de la matriz productiva y reducir la dependencia de los ingresos del petróleo

Lo que contribuirá, además, a contar con información base que permita a las nuevas MIPYMES que deseen adherirse al sector automotriz, tener una referencia de las acciones que deben tomar para evitar efectos económicos adversos con las políticas gubernamentales implementadas.

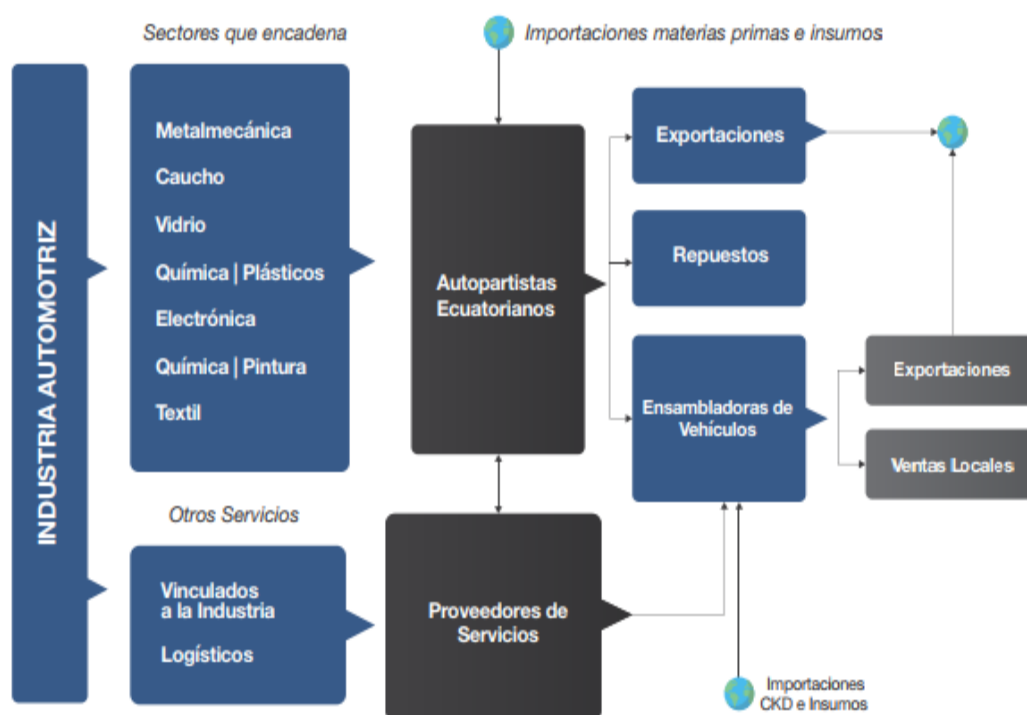


Figura 1 Subsectores de la industria automotriz
Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017)

1.5 Importancia

El sector automotriz según el (BCE) en el año 2016 contribuyó al Producto Interno Bruto (PIB) con el 0,6% un 0,3% más que el sector agrícola, el crecimiento del mercado automotor permitió el desarrollo de organizaciones gremiales tales como la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) que en su boletín No. 13 del mes de octubre de 2017 da conocer el aporte del sector en cuestión de tributos cancelados en el año 2016; que ascendieron a 895 millones de dólares; siendo los tributos de vehículos y motorizados, Ad Valorem y el Impuesto al Valor Agregado (IVA) los que aportan más al Estado Ecuatoriano, según la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) el sector genera diversas fuentes de empleo, convirtiéndose en el único sector en el país que identifica a proveedores como un subsector llamándolo así “autopartes” las diferentes medidas implementadas y la falta de estudios dirigidos a las MIPYMES – Líneas de apoyo es la principal causa para examinar e identificar la condición real de las industrias de autopartes que residen en los Cantones Quito, Pedro Moncayo y Mejía, enfocado principalmente a determinar cuál es el impacto económico que manifiestan las organizaciones del Sector por la aplicación de las restricciones arancelarias y no arancelarias, para evidenciar la posición y contribución que tiene el subsector de autopartes y determinar si las medidas favorecen al desarrollo integral y equilibrado en la economía ecuatoriana.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo General

Analizar el impacto económico de las medidas gubernamentales en las MIPYMES de la industria automotriz en el Ecuador, para conocer los cambios estratégicos que han implementado, con el fin de contrarrestar la incidencia de la política de comercio exterior durante el periodo comprendido entre el 2010-2017.

1.6.2 Objetivos Específicos

- Analizar la situación económico-financiera durante los años 2010-2017 de las empresas MIPYMES de apoyo en el sector automotriz
- Determinar el impacto económico de la implementación de salvaguardias, la política de comercio internacional, la política económica y las estructuras de mercado ecuatoriano que afectan al sector MIPYMES.
- Identificar las estrategias adoptadas por las organizaciones para contrarrestar el efecto de las políticas arancelarias y no arancelarias.

1.7 Hipótesis

- *Hi: Las medidas proteccionistas han afectado de manera positiva a las empresas que se encuentra en la línea de apoyo de la producción automotriz.*
- *Ho: Las medidas proteccionistas no han afectado de manera positiva a las empresas que se encuentra en la línea de apoyo de la producción automotriz.*
- *Ha: Las medidas proteccionistas han generado un cambio significativo en las líneas de apoyo a la producción automotriz, buscando nuevas fuentes de ingreso e innovando productos dentro del mercado ecuatoriano.*

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Teorías de soporte

2.1.1 Teoría de sustitución de importación

Según (Anzil, 2014) menciona que: “La premisa básica del modelo ISI es lograr un desarrollo a través de la industrialización que logre el reemplazo de bienes importados por bienes producidos localmente.”

Según (Anzil, 2014) menciona que: *“El contexto histórico en el que surge el modelo ISI fue una situación de caída de las exportaciones y problemas de balanza de pagos...”*

La teoría de Industrialización por sustitución de importaciones fue aplicada en los países latinoamericanos con el fin de equilibrar su economía debido a que las importaciones reflejan un comportamiento de compra principalmente de bienes industriales, provocando que incrementa la salida de divisas, a partir de esta teoría se desprenden medidas proteccionistas, siendo su principal objetivo promover el desarrollo económico y el progreso industrial nacional generando que el mercado externo sea un complemento para sustentar una economía en crecimiento.

2.1.2 Teoría Sustantiva

Según (Góngora & Medina, 2010, pág. 241) menciona que:

Los aranceles surgen como un medio de protección de la industria nacional, con objetivos recaudatorios. A lo largo de la historia han sido usados tanto por los países industrializados como por aquellos en desarrollo para impulsar su industria nacional, además de que su amplio uso ocurrió ante la falta de otros instrumentos de política económica.

La implementación de aranceles se forja con el afán de resguardar la industria nacional, equilibrar la balanza comercial y generar ingresos para el gobierno. Estos aranceles se cargan a los bienes o servicios cuando ingresan al país como una medida de protección especialmente para los países que no disponen de moneda propia y necesitan recursos adicionales para preservar su economía.

2.1.3 Teoría Administrativa

Según (Hernández, 2006, pág. 152) menciona que:

La teoría general administrativa y todas sus corrientes, enfoques, teoría, escuelas, etc., son un sistema. Si la empresa es un sistema y la teoría es un elemento de procesos de transformación para generar modelos de administración concretos en situaciones concretas, entonces el administrador- director forma parte del proceso creativo, y las necesidades específicas de la empresa son los insumos que deben adaptarse para crear el modelo específico que requiera la empresa.

La teoría administrativa se aplicará mediante un enfoque integral donde una nación se considera como una organización, a partir de ello la toma de decisiones apoyará a su progreso donde se precisará de medidas adecuadas para mantener una economía estable.

2.1.4. Teoría Económica

2.1.4.1 Economía Política

De acuerdo con (Isacovich, 1974, pág. 15) manifiesta que:

La economía política es la ciencia del desarrollo de las relaciones sociales de producción, es decir, de las relaciones económicas entre los hombres, y esclarece las leyes que

gobiernan la producción y distribución de los bienes materiales en la sociedad humana a lo largo de las diversas fases de su desarrollo.

Según (Oroche, 2014, pág. 1) menciona que:

La Economía Política es la ciencia social que estudia las leyes que rigen la producción, cambio, distribución y el consumo de la producción social en cada etapa del desarrollo de la sociedad. La base de vida de la sociedad es la producción material. Para vivir los hombres necesitan alimento, vestido y otros bienes materiales y para poseer estos bienes tienen que producirlos.

2.1.5 Teoría clásica del comercio internacional según Adam Smith

Según (Lugones, 2008, pág. 23) menciona que: “la teoría del comercio internacional smithiana se encuadra en la discusión general sobre las causas que determinan la riqueza de las naciones: el comercio exterior, al aumentar la extensión del mercado, contribuye a incrementar la división del trabajo y productividad”.

Se considera una herramienta importante en el intercambio de bienes y servicios alrededor del mundo, donde cobra relevancia donde ayuda al crecimiento de las economías a la rentabilidad de las empresas y satisfacción de las personas, considerando como un motor dinámico dentro de la economía. Teniendo una visión global donde va creciendo la necesidad de expansión y creando oportunidades de negocios. Las empresas son las que ayudan a que la economía de un país se desarrolle.

2.1.6 Teoría del arancel

Según (De la Hoz Correa, 2013, pág. 59) menciona que:

La teoría del arancel óptimo, que sostiene que una nación puede optimizar su bienestar económico si impone una tasa arancelaria que maximice la diferencia positiva entre la ganancia que obtiene al mejorar los términos de intercambio y la pérdida por la disminución en el volumen de importación.

Un impuesto que se aplica a los bienes que son objeto de exportaciones o importaciones, que gravan a los productos que ingresan de un país a otro, y agregar valor al precio de las mercancías en el mercado de destino con el fin de equilibrar y proteger la producción de la industria nacional donde los productos deben cumplir las normas técnicas.

2.1.7 Teoría de la ventaja absoluta

La teoría de la ventaja absoluta sostiene que un país poseerá una ventaja sobre otro al momento de producir un bien, si este es más eficiente, es decir, si necesita menos recursos por unidad para su producción que el otro país. En este sentido, un país exporta (importa) aquellos bienes en los que se tenga ventaja (desventaja) absoluta de costes respecto a otro país.

Es cuando un país puede exportar aquel bien que posee ventaja absoluta, donde se debe comprender que es útil al momento de aplicar a nivel de comercio internacional, esta ventaja es la habilidad que se tiene para producir utilizando menor insumo o costo que otro productor se puede ver reflejado cuando se produce con menos horas hombre un bien que el otro país.

2.1.8 Teoría de la competencia imperfecta

Según (Krugman, 2006, pág. 122) menciona que:

La competencia imperfecta caracteriza tanto a las industrias en las que existen solo unos pocos productores muy importantes como a las industrias en las que los consumidores

perciben el producto ofrecido por cada productor como un producto muy diferenciado de los de las empresas rivales.

Un mercado de competencia imperfecta trae consigo diversas consecuencias donde las empresas oferentes influyen individualmente en el precio de producto enfrentándose a una curva de demanda con una elasticidad precio de demanda finita, debido a las diferencias en los costos de producción cuando hay economías a escalas las empresas elevan su nivel de producción hasta el punto en que producen una parte significativa de la producción total de la industria limitando la entrada de nuevas empresas en una industria.

2.2. Marco referencial

Con el fin de cumplir con el postulado y que coincida con el objetivo propuesto el presente proyecto se lo desarrollará utilizando diferente métodos, técnicas y procedimientos, mediante una revisión de los aspectos metodológicos relacionados con el comercio internacional y política comercial. Para el desarrollo del proyecto se considerará diferentes informes que han sido relevantes dentro del sector.

Según (Méndez & Calo Blanco, 2004) en su publicación *Integración económica, barreras no arancelarias y bienestar social*

La política comercial es la manera en que el sector público logra una intervención en la actividad económica, con la finalidad de incrementar la producción, reducir la tasa de desempleo y mantener el nivel general de precios, utilizando así para regular sus relaciones comerciales con el resto del mundo aplicando diversos instrumentos por esta política como son: aranceles, cuotas a la importación y barreras no arancelarias. El control de las transacciones externas es llevado a cabo por los bancos centrales de los países mediante la balanza de pagos por la utilización de las barreras arancelarias puede ser perjudicial desde el

punto de vista del bienestar en el caso de que los países estén interesados especialmente en proteger su producción nacional el cual conlleva al incremento de las barreras no arancelarias.

Según (Arévalo Briones, Pastrano Quintana, & González Guanín, 2016) en su publicación *Análisis económico financiero ante las reformas arancelarias. Caso de estudio empresas importadoras de Ecuador*

La política económica en el Ecuador ha dado un giro por diversos factores que han influenciado para que diversas líneas de productos que se importan graben aranceles con la finalidad de proteger la productividad, los factores que incidieron para la aplicación de estas restricciones son: la caída del precio del petróleo, la apreciación del dólar, la depreciación de la moneda de país vecinos como Colombia y Perú y el desequilibrio de la balanza de pagos, esto ha conllevado a que el gobierno sustituya la salvaguardia cambiaria por una medida de salvaguardia por balanza de pagos aplicando el arancel a 2.800 partidas arancelarias y así equilibrar dicha balanza conforme al porcentaje “ad valorem” determinado por las importaciones de consumo. Las reformas arancelarias cada vez toma mayor importancia en el marco de las negociaciones comerciales internacionales sean estas favorables o desfavorables, en los últimos años la movilización de los factores de producción y la tendencia de la globalización del sistema económico hace necesario analizar los factores que influyen en las actividades comerciales de las organizaciones (Briones, Quintana, & Guanin, 2016, pág. 249) estos cambios arancelarios pueden influir en la economía del país, por lo tanto los empresarios deben adaptarse a los cambios de producción para generar una ventaja competitiva a través de la optimización de recursos y aplicando estrategias para que sus ingresos no se reduzca en un alto nivel .

Según (Narváez Guerrero, 2015) en su publicación *El efecto de las políticas industriales en el comercio del sector automotriz implementadas por el gobierno del presidente Rafael Correa en Ecuador*

Las sobretasas son impuestos adicionales que se cobran a determinados productos importados que ya han sido aplicados su impuesto respectivo, esta medida toma el gobierno con el fin que no salgan divisas del país y que incentive la producción nacional, debido a que las exportaciones tradicionales ecuatorianas se han visto disminuidas y para equilibrar la balanza comercial se toman medidas restrictivas para que se consuman los productos ecuatorianos, del 100% de las importaciones que hace el Ecuador el 32% tendrán salvaguardias aplicadas a maquinaria, materias primas y para productos que se utilizan dentro de las industrias, estas medidas adoptadas por el gobierno tiene una duración de 15 meses de forma temporal.

De acuerdo con (Rial, 2001) en su documento de trabajo para la Universidad de Belgrano “*Análisis de competitividad del sector automotriz argentino*”

La mayor competitividad buscada por el sector automotriz en el mundo obliga a los ensambladores terminales, que para reducir sus costos, se incremente la competitividad de los autopartistas y aseguren su participación en mercados globales cada vez más exigentes. Las partes y componentes de los vehículos que constituyen entre un sesenta y setenta por ciento del costo total de producción deben ser optimizados. Asimismo, desde el punto de vista de su peso en las economías regionales debe tenerse en cuenta que por ejemplo en los Estados Unidos su facturación alcanza a los USD \$50.000 millones y genera una ocupación de 1,800.000 trabajadores.

El nuevo escenario de la industria, exige responder a gamas de productos más variadas y escalas mucho mayores para conseguir precios competitivos. Consecuentemente el sector autopartista atraviesa un periodo de transformación permanente, para responder a los nuevos y cambiantes desafíos centrados en la reducción de precios y en el mejoramiento de las cadenas de logísticas

Según (Organización de Estados Americanos, 2017) indica que los tratados y los acuerdos, tanto bilaterales (entre dos países) como multilaterales (entre más de dos países), son herramientas importantes en la diplomacia internacional y la resolución de conflictos. Ambos permiten que los estados generen convenios para superar desafíos y permite que sus miembros respondan a los retos de manera colectiva, atreves de una asistencia técnica y jurídica otorgada por la OEA.

Basados en el Convenio de Complementación en el Sector Automotor donde participaron los países de Colombia, Ecuador y Venezuela celebrado por la (Comunidad Andina de Naciones, 2000).

Se decretó el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que tiene por objeto la adopción de una política comunitaria para facilitar una mayor articulación entre los productores subregionales, aprovechar los mercados ampliados de la región, así como propiciar condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional y un aumento de la competitividad y la Articulación que facilita procesos productivos aportando con los objetivos económicos y filántropos proyectados a contribuir con el desarrollo de la industria automotriz. Pacto firmado el 1993 y renovado en 1999.

Según (Sistema de Información sobre el Comercio Exterior, 2004) del Tratado de Libre Comercio Colombia, Ecuador, Venezuela y MERCOSUR

Tiene como objetivo establecer un marco jurídico e institucional, para crear un área de libre comercio entre las partes, promoviendo el desarrollo y utilización de los recursos de los países miembros, promoviendo las inversiones entre agentes económicos. Complementando y cooperando en el crecimiento de la economía, ciencia y tecnología, agrupando a países y generando vínculos en pos de la libertad comercial.

En concordancia con lo indicado por la (Subsecretaría de Industria y comercio , 2012) de México en el *Programa Estratégico de la Industria Automotriz 2012-2020*, donde se señala lo imprescindible que es la participación activa y coordinada de los diferentes actores del sector; gobierno, iniciativa privada de organizaciones que producen bienes o crean tecnologías que permiten el crecimiento sostenido del sector automotriz, y organismos enfocados al desarrollo tecnológico para integrar y responder a las necesidades de los “Stakeholders”¹ por medio de la elaboración de instrumentos para el alcance del Programa Estratégico.

La Política Económica es el conjunto de medidas que implementa la autoridad económica de un país en el Ecuador por el presidente en turno, con esta acción se pretende alcanzar ciertos objetivos o a modificar ciertas situaciones, a través de manejos de algunas variables como el manejo de emisión de dinero,

La definición de la política económica impone a la autoridad la doble tarea de seleccionar y jerarquizar las metas u objetivos y asignar a ellos los instrumentos que permitirán alcanzarlos. Los objetivos de la política económica son conseguir el pleno empleo de los recursos, obtener una alta tasa de crecimiento de la economía, mantener un nivel de precios estable, propender al equilibrio externo y mantener una distribución justa del ingreso.

¹ Según (Ferrell, 2004) en su libro *Ethical Leadership and Creating Value for Stakeholders* define a los Stakeholders como grupos que pueden afectar o ser afectados por el logro de los propósitos de la organización.

Un problema difícil de resolver en Política Económica es la cuestión de armonizar los diferentes objetivos entre sí, debido a que la consecución de todos ellos simultáneamente puede crear conflictos y resultar imposible; como, por ejemplo, conseguir el pleno Empleo de los Recursos y la estabilidad de los Precios. Es por esto que la teoría económica señala la importancia de asignar a cada objetivo su variable instrumento particular.

Las diferentes metas de la política económica se relacionan al manejo de distintas variables, lo que lleva a hablar de Política Monetaria, Política Cambiaria, Política Fiscal, Política Comercial, etc., las que constituyen diferentes aspectos de la Política Económica.

(Arenas Rosales, Vera Sanjuán, & Soto Bustos, 2010) En su investigación *“La caída del imperio automotriz estadounidense”*; se concluye que: “La crisis mundial dejó al descubierto las debilidades técnicas y económicas que las empresas automotrices americanas acumularon a lo largo del tiempo”. Se menciona que “la debacle del imperio es explicada por las fuertes regulaciones estatales y las crecientes restricciones laborales, acompañada de nuevos y poderosos actores automotrices, particularmente los asiáticos”; es importante también resaltar que en pleno siglo XXI nadie está inmune a las crisis, más aun el sector automotriz con la aparición de nuevas competencias, más fuertes, más sólidas, con visiones nuevas y que cuentan con un alto porcentaje de capital suministrado por los diferentes ejes de poder mundial.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

2.3.1 MIPYMES

Conjunto de micro, pequeñas y medianas empresas que, de acuerdo a su volumen de ventas, capital social, cantidad de trabajadores, y su nivel de producción o activos presentan

características propias de este tipo de entidades económicas. (Servicio de Rentas Internas, 2017)

2.3.2 Política Arancelaria

Conjunto de medidas, de tipo arancelario a fin de proteger el mercado interior, en cuanto a una mayor liberalización de las importaciones y, en su caso, de las exportaciones si éstas tuviesen tipos arancelarios aplicables. (Cabello González & Cabello Pérez, 2013, pág. 26).

2.3.3 Régimen de Importación

(Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2016)) Menciona que:

Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras.

2.3.4 Organización Mundial del Comercio

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. (World Trade Organization, 1995)

2.3.5. Organización Mundial de Aduanas

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) (...) Actualmente, es la única organización intergubernamental e internacional que se ocupa de los procedimientos aduaneros que rigen el comercio entre los países. (World Customs Organization, 1994)

“Las barreras arancelarias son los impuestos (aranceles) que deben pagar los importadores o exportadores en las aduanas de entrada y salida de las mercancías.” (Ing. Agr. Sarquis, 2002, pág. 1)

2.3.7. No Arancelarias

Según (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2012) menciona que: “Las medidas no arancelarias se definen en general como medidas de política distintas de los aranceles aduaneros ordinarios, que pueden tener repercusiones económicas en el comercio internacional de bienes, modificando el volumen de las transacciones, los precios o ambas cosas.”

2.3.8. Salvaguardias

De acuerdo con la (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2012, pág. 27) define como:

Medidas impuestas en frontera a las importaciones de un producto para prevenir o reparar un daño grave causado por el aumento de las importaciones para facilitar el reajuste (...) Las salvaguardias pueden ser de varios tipos: Aumento de derechos, restricciones cuantitativas y otros (...)

2.3.8.1 Medidas de Salvaguardia

Mecanismos de defensa comercial frente a importaciones, instrumentos que imponen restricciones a las importaciones, entre otros. (Guerra Barón, 2008)

La demanda es la suma de las compras de bienes y servicios que realiza un cierto grupo social en un momento determinado.

En este mercado la cantidad del producto que se demanda puede variar, dependiendo de varios factores, fundamentalmente su precio, su disponibilidad y la riqueza y necesidad de quien desea adquirirlo.

CAPÍTULO III

3. Marco Metodológico

3.1 Enfoque de investigación Mixto

De acuerdo con (Hernandez Sampieri, 2003) cita que:

El enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o una serie de investigaciones para responder a un planteamiento del problema.

La presente investigación se considera de tipo mixto. El estudio que se enfoca inicialmente es de tipo cualitativo porque se utilizara material bibliográfico que permita identificar las principales teorías y documentos que respalden la investigación. El estudio es de tipo cuantitativo porque se genera a partir de las bases de datos numéricas es decir información principalmente proporcionada por las entidades gubernamentales y asociaciones legalmente reconocidas, que permitan establecer posibles estándares de comportamiento de la economía y contribuyan a probar la hipótesis planteada.

3.2 Tipología de investigación

Dentro de la investigación se utilizará el enfoque cuantitativo que indica que existirá un cambio representativo en los Estados Financieros de la Empresa en estudio generado desde la implementación de las Salvaguardias las bases de datos que serán analizados estadísticamente; se podrá mostrar si las hipótesis planteadas cumplen con el objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir, actual objetivo 5 del Plan Nacional del Buen Vivir 2017-2021 esto con información relevante a cantidades y pesos de los vehículos producidos, vendidos e importados durante el período delimitado.

3.2.1 Por su finalidad Básica

Según (Lozada, 2014, pág. 35)“La investigación aplicada tiene por objetivo la generación de conocimiento con aplicación directa y a mediano plazo en la sociedad o en el sector productivo.” Se utilizarán teorías de soporte dentro de la investigación, por lo que no se busca refutar sino comprobar un tema en base a lo que ya se encuentra demostrado. Las teorías de soporte son la de comercio internacional y de ventaja competitiva de Porter en la generación de estrategias, es aplicable al proyecto debido a que ayuda a descubrir cuáles son las principales tácticas de compra y venta, incluyendo las características de su producción diferenciando al sector de apoyo como con mayor o menor especialidad.

3.2.2 Por las fuentes de información Documental

Debido al manejo de información proveniente de bases de datos correspondientes información otorgada por la empresa y datos adicionales obtenidos por el BCE, el Banco Mundial y las diferentes asociaciones de este sector en el país, podré manipular datos fiables para los cambios suscitados en la organización a partir de la implementación del as Salvaguardias. Información para comparación de nuestra realidad con la de otros países se revisarán las bases de Datos en línea de la OMC, así como los tratados de libre comercio suscitados a nivel mundial, intercontinental y continental de las diferentes organizaciones alrededor del mundo en especial a la MERCOSUR organización que permite el comercio entre países de América Latina.

3.2.3 Por las unidades de análisis Insitu

Para el estudio de los estados financieros, fue preciso determinar cuáles eran las relaciones entre las variables para establecer cambios suscitados en las Empresas PYMES en estudio que se encuentran dentro del análisis, por lo que se requiere de toda la información necesaria de la organización y el Sector Automotriz para determinar la aplicación del Plan

nacional del buen vivir en esta medida, a fin de desarrollar todas las características de la data y realizar cruces de información del sector automotriz y la organización y compararlos con los resultados que busca el gobierno actual.

3.2.4 Por el control de las variables No experimental

El presente estudio es de tipo no experimental ya que no se puede influenciar sobre las variables, es decir el investigador no tiene el control sobre las variables independientes, porque ya ocurrieron los hechos y, por ende, solo analiza los fenómenos y sus ocurrencias para determinar conclusiones con respecto a lo observado. De acuerdo al ambiente de Salvaguardias - Plan Nacional del Buen vivir y de los Estados Financieros con respecto a la empresa en estudio, se analizarán todos los campos en los cuales actúan las variables que no serán cambiados sino solamente por el normal transcurrir de las mismas influenciadas principalmente por las políticas tomadas en nuestro país.

3.2.5 Por el alcance Explicativo

El alcance del estudio implica la descripción de las unidades de análisis y el comportamiento de las variables, en este caso, se procede a la recolección de información de base de datos del Sector Automotriz y la proporcionada por la Organización Industrias Full.

3.3 Instrumentos de recolección de información Varios

Se Recolectará la información bibliográfica de:

1. Libros de Fuentes
2. Información de la red
3. Leyes y Resoluciones
4. OMC
5. MERCOSUR
6. Sitios Estadísticos

7. Superintendencia de Compañías
8. Cámara de Pequeños comerciantes de Quito
9. Entrevista con la Societaria Mayoritaria de Industrias de Termosellado Full Cía. Ltda.
Sra. Susana de Velasteguí.
10. Entrevista con el Gerente General de Industrias de Termosellado Full Cía. Ltda. Sr.
Diego Hidalgo.
11. Entrevista con el Accionista Mayoritario de Industrias ZOLV del Ecuador. Sr.
Cristóbal Zapata

3.4 Procedimiento para recolección de datos Varios

La recolección de las bases de datos provendrá de portales web y de entrevistas al personal de las diferentes organizaciones a estudiar, facilitando la información con respecto a la producción, ventas, importación y exportación del Sector automotriz y de las empresas en estudio. La información va a ser recolectada de forma precisa e inmediata de transacciones que estén comprendidas en el periodo limitado de siete años.

3.5 Cobertura de las unidades de análisis Varios

La cobertura de las unidades de análisis es a través del uso de escenarios que se sustentará dentro del análisis de las bases de datos que conforman la parte documental del estudio dentro del objetivo de comparar a los Estados financieros y proyectarlos a una forma en la que actúen las variables alrededor de conocer cuál fue el impacto de las Salvaguardias en las organizaciones de estudio.

3.6 Procedimiento para tratamiento y análisis de información Varios

Dentro de la investigación se procederá a realizar la aplicación de modelos matemáticos y estadísticos como regresiones y análisis de varianzas que incluyan hipótesis y su comprobación la cual será determinada de forma numérica, dentro de las regresiones el

objetivo sería proyectar los posibles valores de exportaciones e importaciones de cada bloque basados en el histórico proveniente de la base de datos. Utilizando para esto CHI CUADRADO:

$$x^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

- O= Frecuencia Observada (los valores obtenidos de los estados financieros)
- E= Frecuencia Esperada (los valores proyectados del flujo de efectivo de la empresa)

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS SITUACIONAL

4.1 Análisis Sectorial

En el Ecuador en base a lo publicado por la (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador) se puede evidenciar varios sectores estratégicos, uno de ellos es el manufacturero, en donde se encuentra la industria automotriz, misma que posee una incidencia de hasta el 10,20% del total de PIB del sector de manufactura. Esta industria es la primera en identificar a subsectores, tales como, la industria de ensamblaje, la de comercialización de vehículos: servicios donde se engloban a los talleres mecánicos y la fabricación y venta de autopartes.

El principal subsector de la industria automotriz ecuatoriana es el ensamblaje; y, como se refleja en la Gráfica No. 2, la Empresa con mayor participación de mercado, es Ómnibus BB con el 70% durante los años 2007 al 2017, seguido por AYMESA, MARESA y CIAUTO, con participaciones del 17%, 9% y 4% respectivamente.

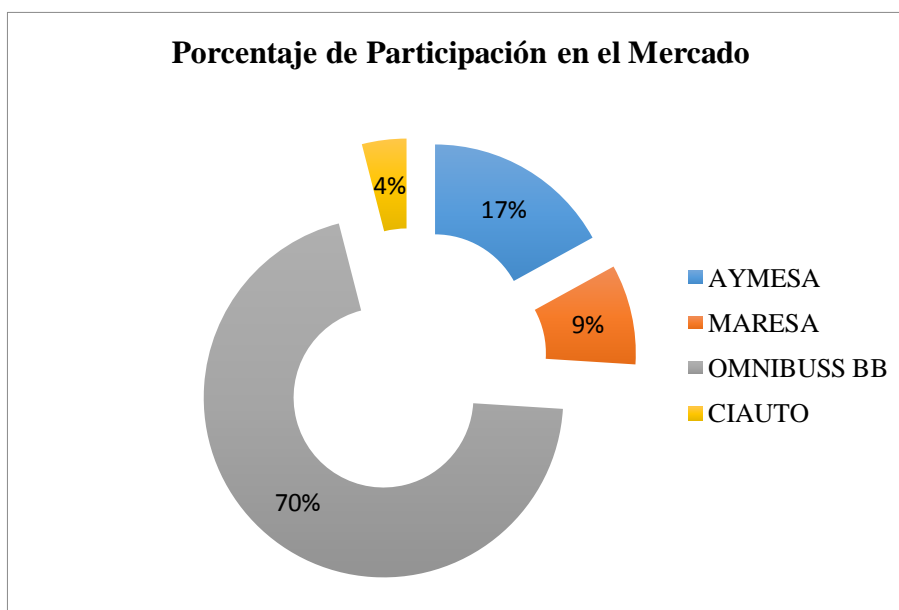


Figura 2 Participación de las ensambladoras en el Ecuador

Fuente: Boletín Autopartes 1017 de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador

Es importante señalar que Ciauto Cía. Ltda., se integró al mercado en el año 2015 con ingresos y utilidades menores al valor promedio del subsector, por lo que los resultados de esta empresa pueden alterar el análisis de esta industria.

Además, se aclara que en los años 2015 al 2017 Maresa S.A. presentó valores de utilidad e ingresos únicamente por la venta de vehículos, ya que por el decrecimiento del sector ésta se vio obligada a dar por terminada sus actividades como ensambladora. Se muestra en la Tabla No. 2 que esta organización en el 2010 obtuvo USD 162 millones de dólares en utilidades y para el 2017 declaró un total de USD 2 millones.

Tabla 2

Utilidades e Ingresos de las principales ensambladoras del Ecuador

AÑO	GM OBB		MARESA		AYMESA	
	UTILIDAD	INGRESOS	UTILIDAD	INGRESOS	UTILIDAD	INGRESOS
2010	779.050.359	1.082.880.000	62.654.676	226.090.000	154.050.359	214.130.000
2011	108.467.329	12.963.636	26.085.339	-	14.128.972	22.650.335
2012	6.880.682	1.149.226.377	5.345.032	218.477.166	47.864.977	263.476.706
2013	60.038.591	1.625.366.906	19.420.323	257.546.928	45.773.216	815.913.332
2014	123.882.579	1.650.113.281	10.622.498	209.668.021	196.123.315	-
2015	148.816.842	1.822.768.294	8.464.449	196.798.368	1.292.378	182.512.529
2016	125.418.326	1.491.466.762	4.051.894	147.246.328	2.553.488	113.094.540
2017*	991.297.072	62.814.181	2.025.947	73.623.164	1.276.744	56.547.270

Fuente: Revista (EKOS, 2018)

La Industria automotriz es uno de los sectores con mayores aportes en la economía del país, a continuación, se detalla algunos de los más relevantes factores que a propósito de las políticas arancelarias y no arancelarias, han tenido fluctuaciones de manera significativa:

- Empleo. -

De acuerdo a la información proporcionada por la (CINAE), el empleo en el sector automotriz ha tenido un decrecimiento anual promedio del 1.34% durante la última década. En el 2017 se contrajo el nivel de empleo a 8.836 plazas, lo que representó un descenso del 28,30% con respecto al 2012, año en el que se generó un total de 12.324 trabajos en el sector; a partir de este año y debido a la aplicación de cupos para la importación de vehículos, se generaron despidos masivos como consecuencia de los escasos ingresos para brindar estabilidad laboral.

Tabla 3

Número de personas empleadas en el sector automotriz del 2007 al 2017

Año	Ensambladoras	Comercializadoras e importadoras de vehículos	Talleres	Venta de Partes y Piezas	Producción de Partes y piezas	TOTAL
2007	2.968	1.945	1.735	2.245	1.735	10.628
2008	2.832	1.333	1.632	1.667	1.632	9.096
2009	2.739	1.808	2.107	1.463	2.734	10.851
2010	2.873	2.162	2.520	1.323	1.724	10.602
2011	3.077	2.310	2.693	1.592	1.868	11.540
2012	3.246	2.393	2.789	1.873	2.023	12.324
2013	3.270	2.195	2.559	1.892	2.026	11.942
2014	3.225	2.110	2.460	1.948	2.003	11.746
2015	3.090	1.749	2.039	2.127	2.095	11.100
2016	2.868	1.109	1.293	2.949	2.169	10.388
2017	2.577	938	1.093	2.171	2.057	8.836

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017)

- Factor arancelario y no arancelario.

En cuestión tributaria el sector automotriz aportó USD 960,00 millones de dólares en el año 2007. Con la aplicación de las medidas gubernamentales en el 2011 se recaudó USD 1184,00 millones de dólares debido a la incorporación de nuevas tasas arancelarias

aplicadas a la importación de CKD para el ensamblaje de vehículos, en el año 2017 disminuye la contribución en un 66,05% en relación al año 2007, en la Gráfica No. 3 se muestra la variación de los gravámenes de los años con mayor fluctuación en el sector automotriz. (Ver Anexo No. 1)

El Gobierno Central se propuso reducir la diferencia en la balanza comercial, con respecto a las unidades importadas y el volumen de exportaciones, algunas de las medidas fueron: el establecimiento de cupos, el incremento de tasas arancelarias a los vehículos, CKD y autopartes importadas, estas acciones buscaron un crecimiento y protección del sector industrial; pero los resultados del sector automotriz demostraron un incremento en la recaudación fiscal en la última década.

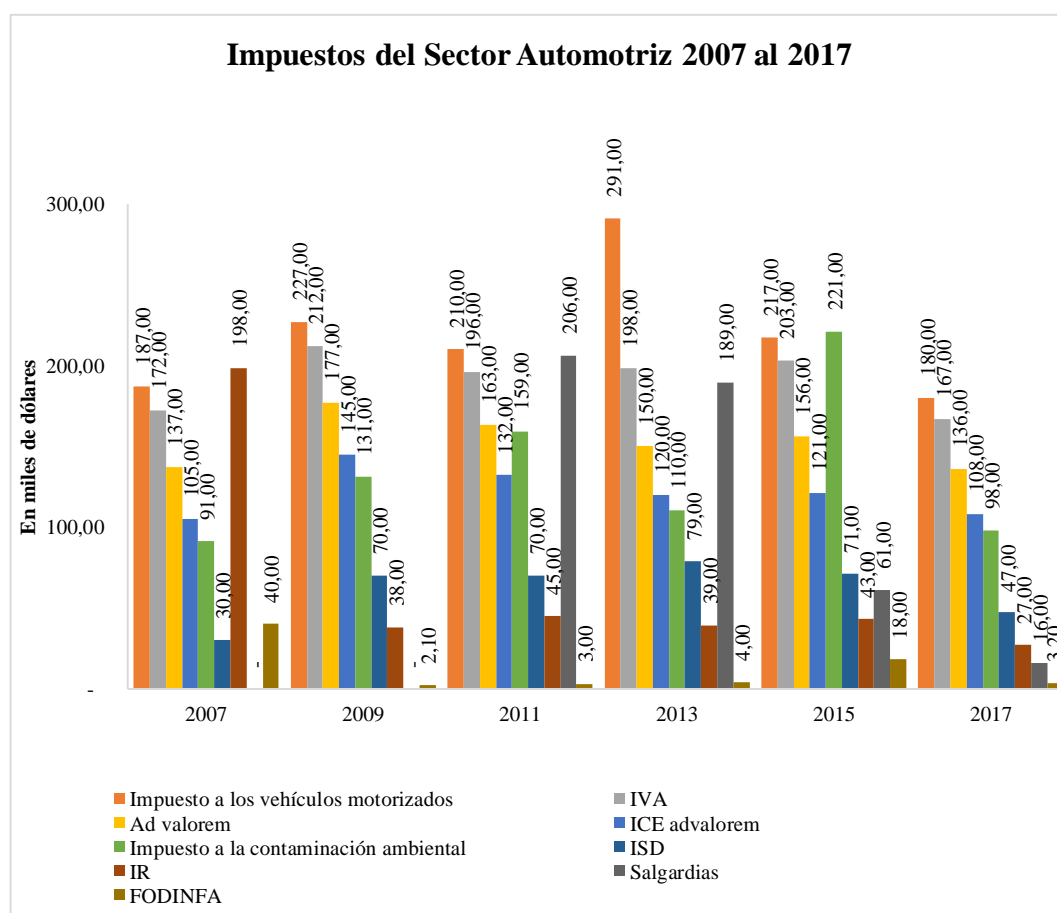


Figura 3 Impuestos del Sector Automotriz 2007 al 2017

Fuente: (AEADE, 2016)

4.2 Análisis del Macro entorno del Sector Automotriz

Este capítulo inicia con un análisis de la industria automotora a través de la metodología PESTEL² donde se estudió las variables políticas como; medidas arancelarias adoptadas por el gobierno y las metas que se alcanzaron según el Objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017. Se consideró el factor económico a través del estudio de la Balanza Comercial No Petrolera detallando las cifras de importaciones y exportaciones que se desarrollaron en el sector desde el año 2007 hasta el año 2017. Se interpretó la incidencia del sector en el PIB y su fluctuación a través del periodo de estudio, se explicó la evolución de los precios de venta de vehículos en el Ecuador.

En el factor socio-cultural se examinó la evolución del empleo en los subsectores de la Industria Automotriz y el alcance de la tecnología requerida por las organizaciones automotrices para generar productos de alta competitividad en el mercado nacional. En la evaluación del factor ecológico se analizó el Plan Nacional RENOVA implementado por el gobierno en el año 2007 para verificar el cumplimiento de las metas propuestas y los resultados alcanzados hasta el 2017. Legalmente se consideró la Ley de Fomento de la Producción por su incidencia en la industria del ensamblaje y consecuentemente en las empresas productoras de partes y piezas.

4.2.1. Análisis del Factor Político

4.2.1.1 Medidas gubernamentales adoptadas por el Gobierno Central

En el Ecuador a partir del año 2007, según él (COMEX, 2013) se aprobó una serie de medidas arancelarias como: Cupos de importación para los CKD y el incremento de

² Técnica de análisis que permite determinar el contexto en el que se desempeña las estrategias para defenderse, aprovecharse o adaptarse a todo aquello que afecta al sector o mercado. Se analiza en este los factores políticos, económicos, socio-culturales, tecnológicos, ecológicos y legales

porcentaje de aranceles para determinados ítems de origen extranjero, para impulsar el desarrollo de productos totalmente fabricados en el país, ya que la salida de divisas por la adquisición de bienes generó que varias industrias no puedan competir con el mercado internacional, por lo que, para el 2015 se propuso disminuir en USD 2.200 millones de dólares las importaciones, se presentó el plan de sobretasas arancelarias con hasta el 45% de valor adicional por la introducción de bienes al país, esta medida se conoció como salvaguardias; las sobretasas no se aplicaron a todos los productos importados, sino a 2.961 ítems detallados en la Resolución-011-20151; en el caso de la industria automotriz se generó un costo adicional al CKD; producto base para el ensamblaje de vehículos.

Cronológicamente las medidas con mayor impacto para la industria automotriz en base a las resoluciones emitidas por él (COMEX) son:

- 2012:

Entró en vigencia por dos años el establecimiento de cupos de importación mediante la resolución N.º66 con el fin de controlar el ingreso de vehículos y disminuir la salida de divisas, además en este periodo se exige a las ensambladoras que al menos deben incluir el 5% de material originario ecuatoriano (MOE), con esta condición se incentiva a las firmas autopartistas a producir partes y piezas, y que estas se puedan integrar de acuerdo a la normativa expedida, a la par se empieza a restringir la importación de partes y piezas.

- 2013:

A través de las resoluciones N.º 64 y 65 se modificaron los aranceles a la importación de los CKD, que tenían el propósito de incrementar la tarifa Ad valorem hasta el 25%, para cumplir con el certificado de reconocimiento INEN, que garantizaba la calidad de los productos manufacturados que van a ingresar al país con el fin de proteger al

consumidor nacional, y que los importadores presenten obligatoriamente la declaración aduanera.

- 2014:

El Ministerio de Industrias y Productividad, como organismo de administración y control, mediante la resolución N.º 9 creó un registro de los importadores de neumáticos catalogados en las sub partidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00, que deben regirse a lo establecido en el plan de gestión de neumáticos usados y cumplir con un índice de reencauche como lo realizan los productores nacionales.

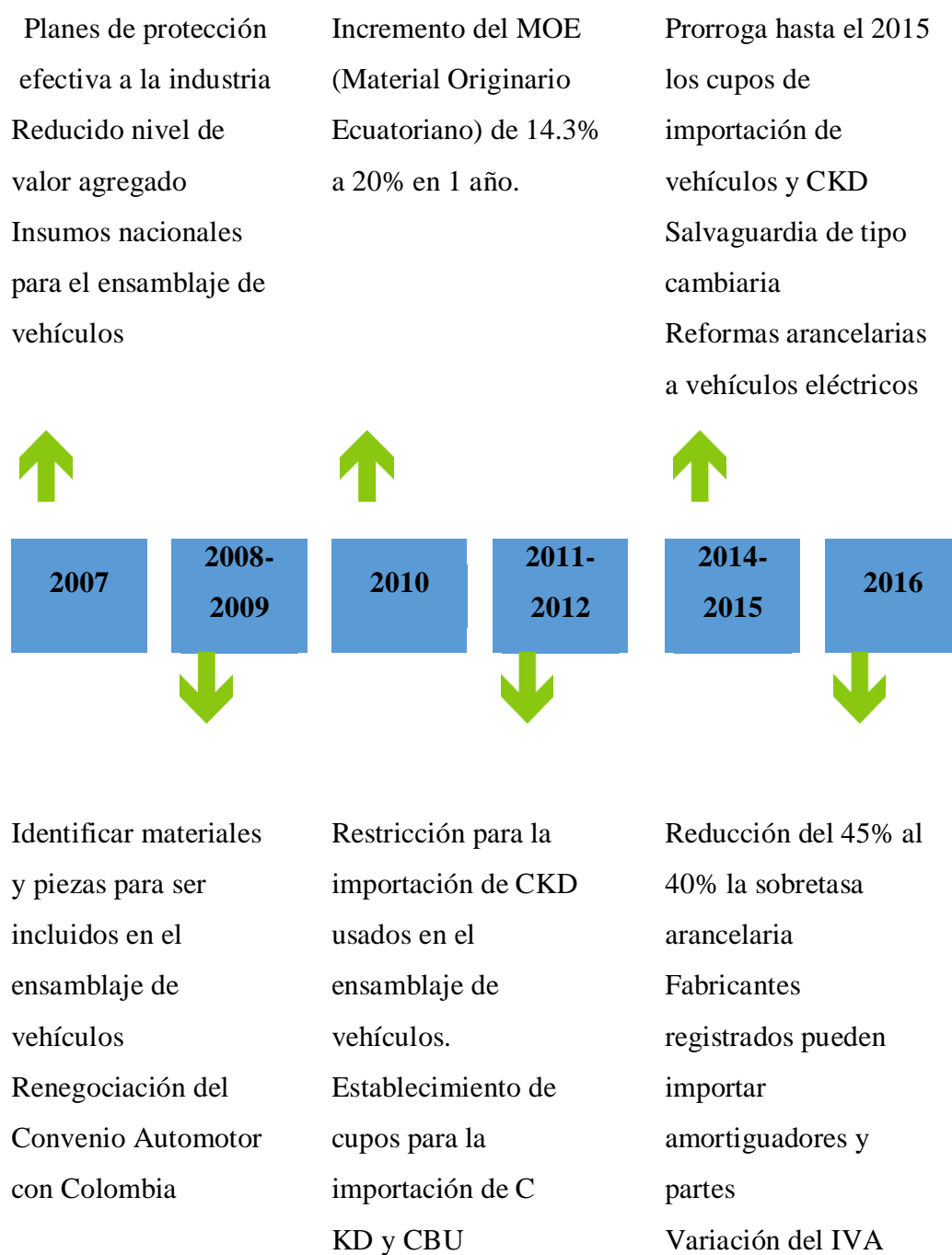
En este mismo año el Ecuador aún no se fortaleció, a pesar de las diferentes acciones para desarrollar a la economía, por lo que se decretó la resolución N.º49, una prórroga para ampliar la vigencia de las restricciones cuantitativas para la importación de CKD de vehículos y vehículos por un año más, a la par se incorporó en la resolución N.º50 una nueva medida correctiva como mecanismo de defensa comercial, debido a factores externos como la devaluación de la moneda de Perú y Colombia, que afectaron directamente a los intereses competitivos del Ecuador denominado salvaguardia cambiaria que adiciona el 7% a los productos de origen peruano y el 21% a productos de Colombia.

- 2015:

Mediante el informe técnico de la resolución N.º8, se reestructuran los porcentajes preferenciales para el ingreso de vehículos con sistemas eléctricos que cumplan las normas ecuatorianas, con el objetivo de incentivar su uso para la protección del medio ambiente; también se establece una cuota mensual que no podrá ser acumulable tanto en valores como en unidades para los CBU y CKD

- 2016:

Se establece mediante la resolución N. °4 que únicamente los fabricantes de amortiguadores legalmente establecidos y reconocidos por el Ministerio de Industrias y Productividad podrán importar amortiguadores y sus partes.



4.2.1.2 Análisis del Objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir

De acuerdo con la (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo) el gobierno del año 2013 tenía como Objetivo del PNVB “...Impulsar la transformación de la matriz productiva...” y como lineamiento número cinco se propuso “...Fortalecer la economía popular y solidaria EPS, y las micro, pequeñas y medianas empresas MIPYMES en la estructura productiva...” basados en este criterio, se planteó nueve metas estratégicas, sin embargo, no todas ellas están ligadas al enfoque de este estudio por lo que se analizó la meta 10.6 que señala “...Reducir la intermediación de productos de pequeños y medianos productores en 11,0%...”, como se puede observar en la Gráfica No. 4, el porcentaje de intermediación debió reducirse paulatinamente durante los años 2013 al 2016, para generar relaciones comerciales directas entre las ensambladoras y las distribuidoras de partes y piezas.

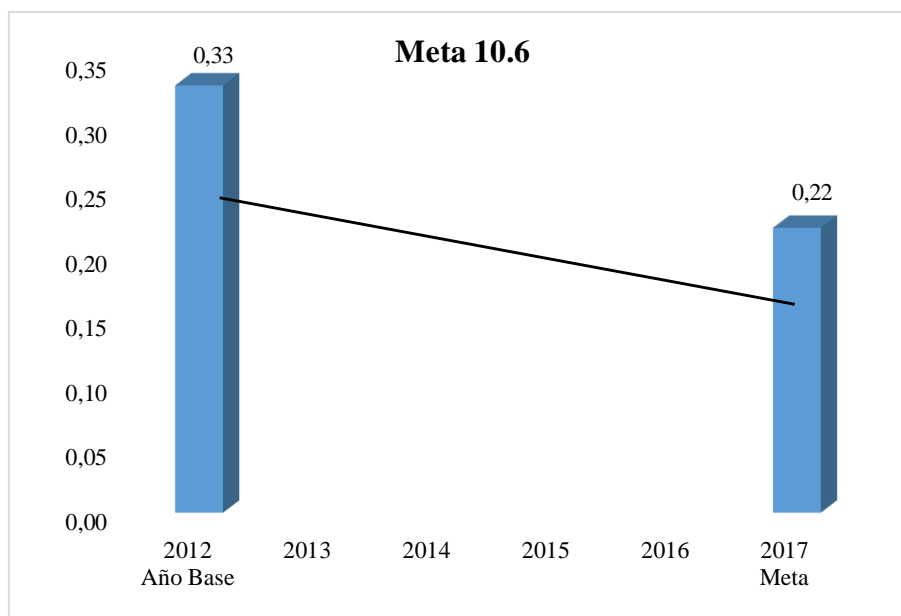


Figura 4 Meta 10.6 “Reducir la intermediación de productos de pequeños y medianos productores en 11,0%”
Fuente: (BCE, 2017)

Durante el periodo 2013 - 2017 en base a la información proporcionada por la (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo) las acciones realizadas no alcanzaron la meta planteada, como se puede observar en la Gráfica No. 5 el porcentaje de intermediación incrementó en el 2015 al 35,8%, y para el año 2017 se elevó dos puntos en comparación al índice del 2013, lo que demostró que en esta etapa no se logró que las organizaciones MIPYMES crearan relaciones directas con las grandes cadenas productivas y en el caso de la industria automotriz el 54,67% de las Microempresas entregaron sus productos a intermediarios.

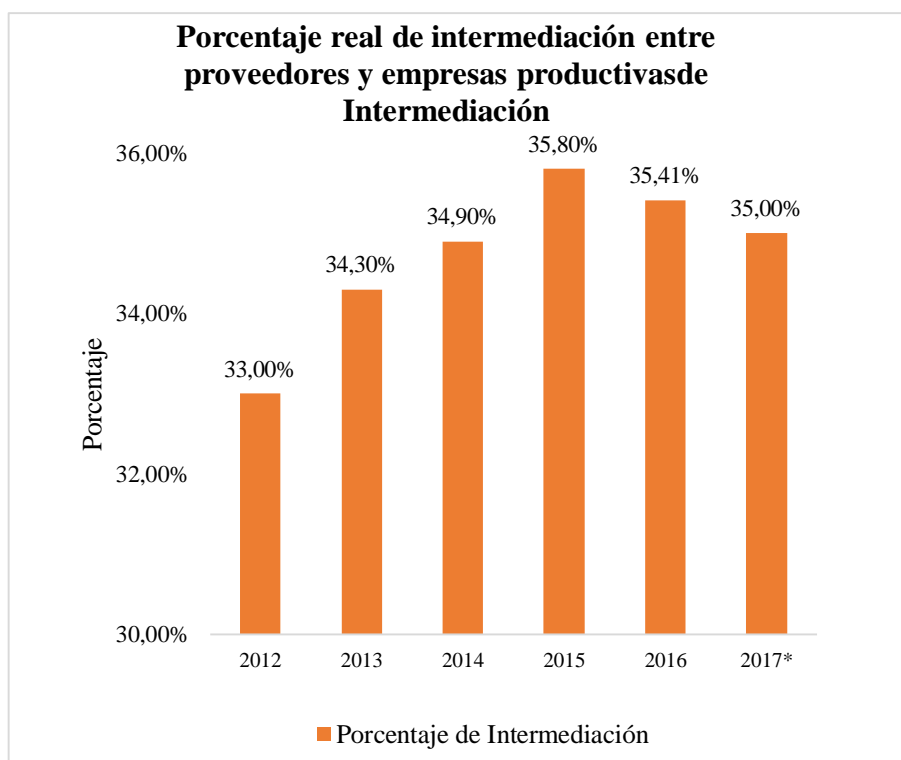


Figura 5 Porcentaje real de intermediación entre proveedores y empresas productivas
Fuente: (BCE, 2017)

4.2.2. Análisis Económico

A continuación, en la Tabla No. 4 se detalla la información de importaciones y exportaciones que se generaron en la industria automotriz desde el año 2007 al 2017.

Tabla 4
Evolución de la Industria Automotriz

Año	Exportación	Importación
2007	25.916	54.104
2008	22.774	70.322
2009	13.844	40.649
2010	19.736	79.685
2011	20.450	75.101
2012	24.815	66.652
2013	7.211	62.595
2014	8.368	57.093
2015	3.274	33.640
2016	716	31.761
2017	489	62.394

Fuente: (CINAE, 2017)

4.2.2.1 Exportaciones

Una de las principales razones por las que se crearon las medidas de protección a la industria ecuatoriana fue impulsar la exportación masiva de productos no tradicionales. El sector automotriz en el 2012 exportó 24.815 unidades y en el 2013 descendió el 70.94%, esta tendencia se mantuvo hasta el 2017 con 489 unidades exportadas, puesto que existió una reducción en ventas hacia los principales socios comerciales de la industria automotriz.

4.2.2.2 Importaciones

En el 2010 el sector automotriz importó 79.685 unidades siendo este el nivel más alto dentro del periodo de estudio, en el año 2012 el sector adquirió 66.652 unidades a nivel internacional, el (COMEX) emitió la resolución No°66, que estableció cupos de importación para proteger la economía local, luego de su aplicación en el 2013,2014 y 2016 existe una reducción en importaciones del 6.09%, 14.34% y 52.35% respectivamente como se evidencia en la Gráfica No. 6 que indica la evolución de las importaciones y exportaciones de vehículos en el Ecuador en la última década.

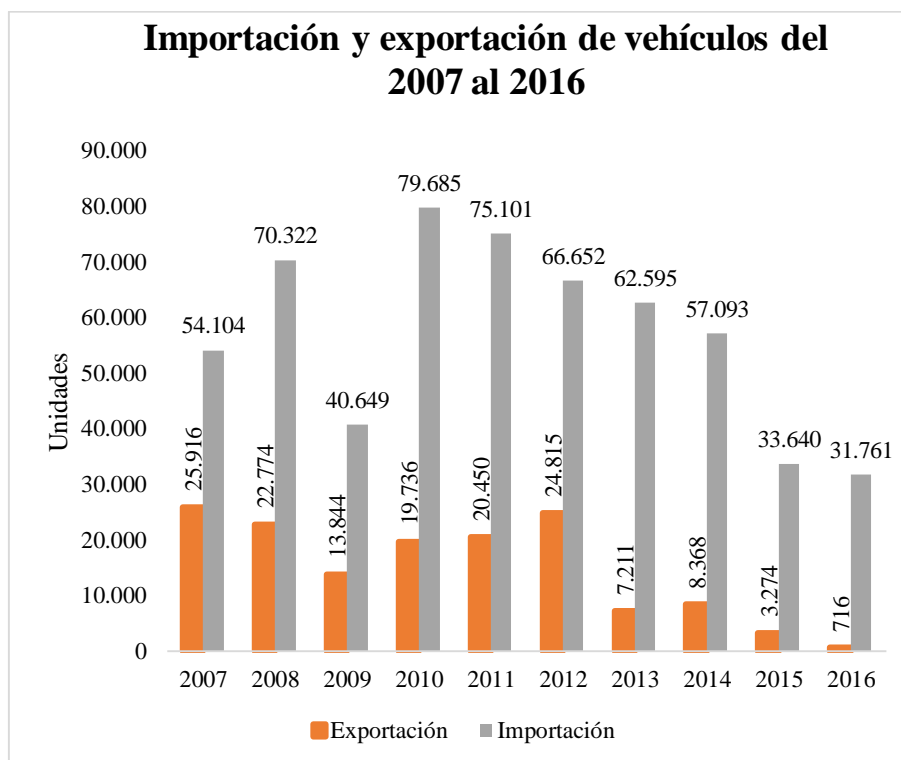


Figura 6 Importación y exportación de vehículos del 2007 al 2016
Fuente: (CINAE, 2008 -2017)

4.2.3 PIB del Sector Automotriz

Durante la última década según él (BCE), en su Informe estadístico mensual No. 1981 de marzo de 2017, el PIB en el Ecuador ha tenido un desarrollo con crecimiento de hasta el 7,9% en el año 2010 y con decrecimiento de hasta -1,5% en el año 2016 como se puede evidenciar en la gráfica No. 7.

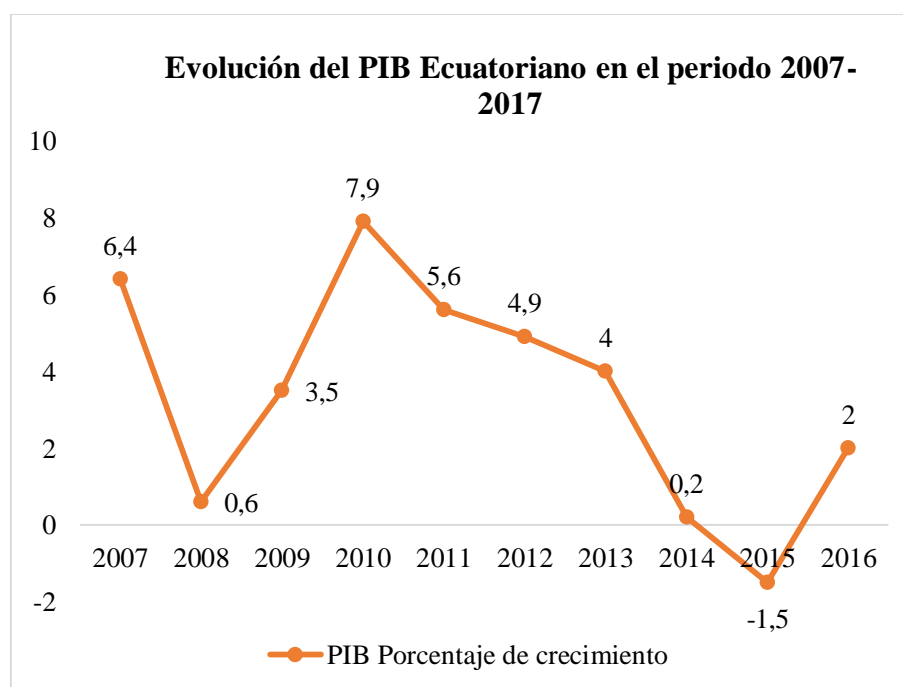


Figura 7 Evolución del PIB Ecuatoriano en el periodo 2007-2017
Fuente: IEM diciembre 2017

En la Gráfica No. 8 se puede observar la evolución del PIB en el Sector Automotriz durante el periodo 2007 al 2017, donde se evidencia una reducción en el año 2009 con USD 76 millones de dólares que representó el 8,78% del PIB Manufacturero.

Se debe considerar que el porcentaje de contribución de la industria disminuyó de 15,62% en el año 2007 a 7,70% en el 2017, por lo tanto, el PIB del sector no se desarrolló paralelamente con el PIB nacional.

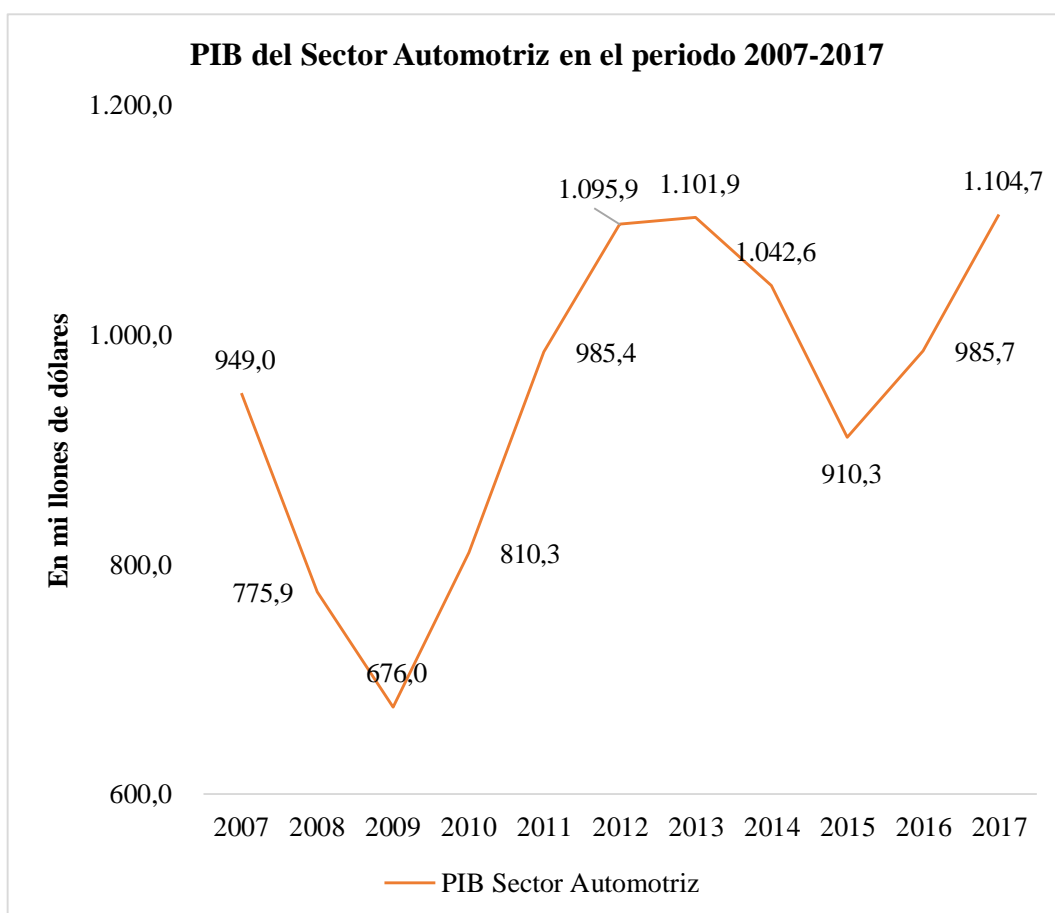


Figura 8 PIB del Sector Automotriz en el periodo 2007-2017
Fuente: (IEM, 2017)

El sector automotriz se encuentra constituido por cuatro subsectores: ensamblaje, comercialización, partes y piezas (autopartista) y el sector de servicios. El subsector con mayor aporte al PIB es el de comercialización con contribuciones de entre 300 a 500 millones de dólares, el siguiente subsector es la industria de ensamblaje que generó aportes entre los 300 a 400 millones de dólares, mientras que el subsector autopartista fluctúa entre 40 a 70 millones de dólares. A continuación, en Gráfica No. 9 se muestra la evolución. (Revisar Anexo 2)

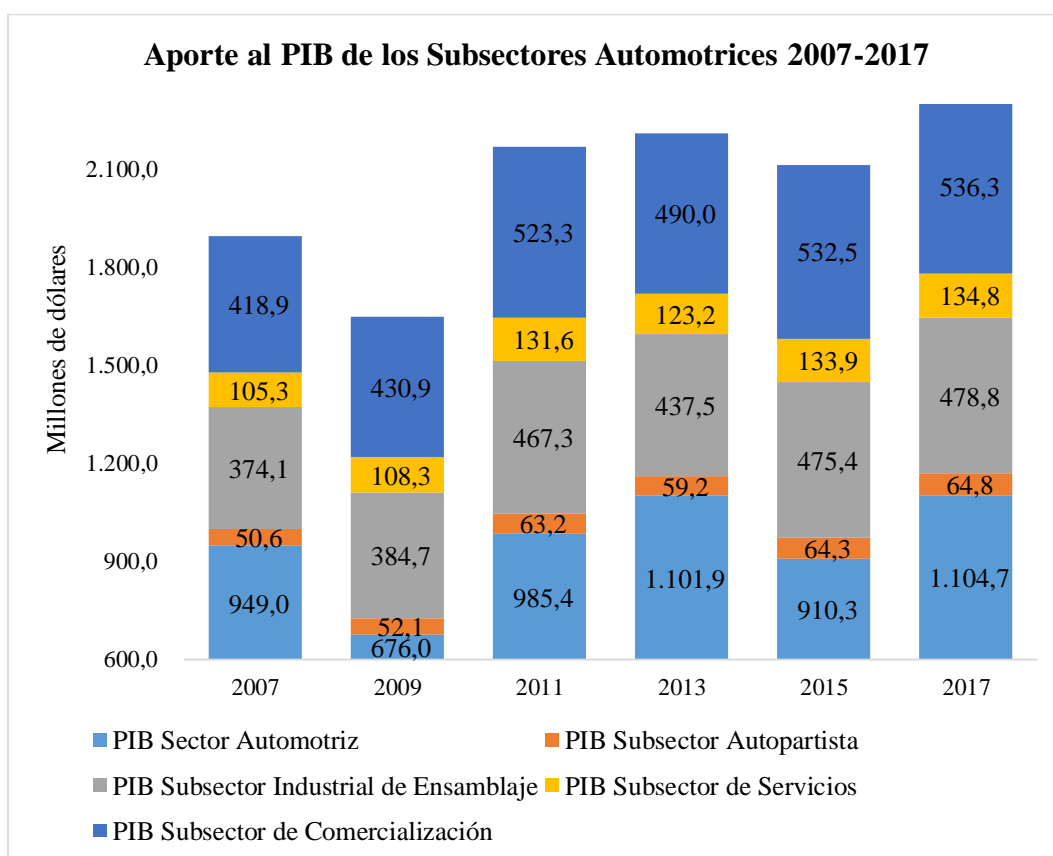


Figura 9 Aporte al PIB de los Subsectores Automotrices 2007-2017
Fuente: (IEM, 2017)

Como se puede observar en la Gráfica No. 10 la organización con mayor aporte a la producción es OBB del Ecuador, con hasta el 83,42% del total de la industria, lo que permitió justificar el análisis de las organizaciones que proveen autopartes a esta ensambladora.

OBB del Ecuador pasó de producir 153 unidades en promedio por día en el 2008 a 81 unidades diarias en promedio en el 2017 esta reducción perjudicó al sector autopartista, que suministraba en promedio 865 unidades mensuales para fabricar 5.934 vehículos en el 2008 y al 2017 la demanda de autopartes se redujo en 66,3%, lo que afectó considerablemente los ingresos de este subsector. (Revisar Anexo 3)

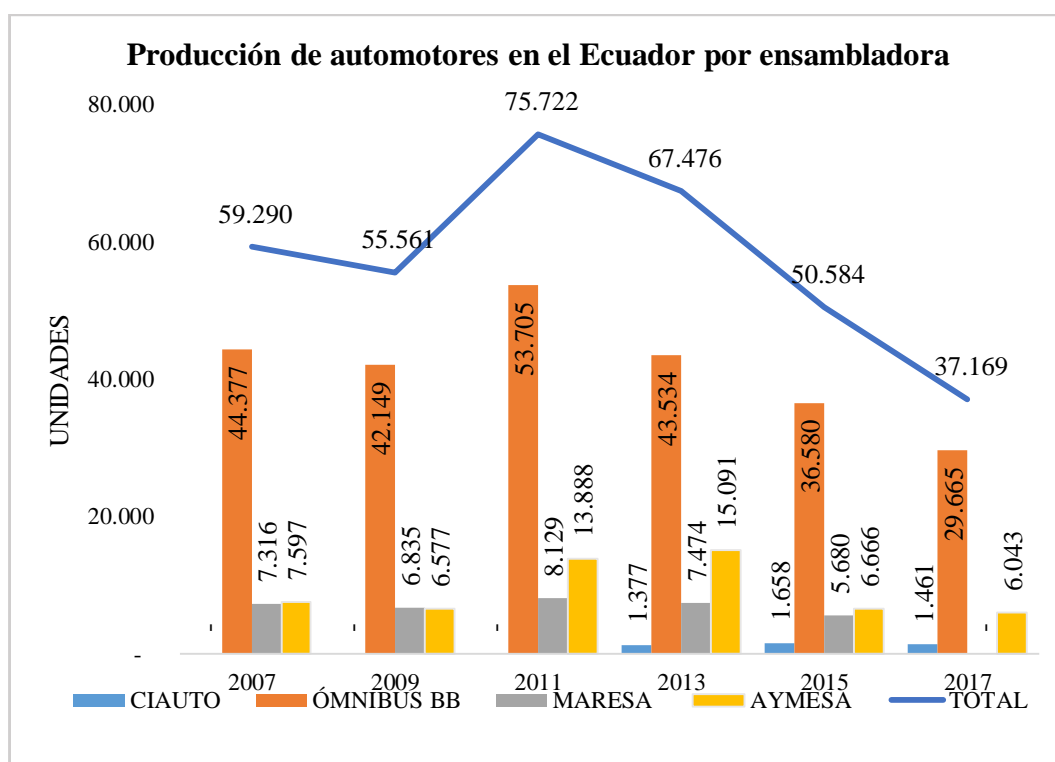


Figura 10 Producción de automotores en el Ecuador por ensambladora
Fuente: (AEADE)

4.2.4. Precios del Sector Automotriz

El sector automotriz genera los ingresos por ventas más significativos dentro del mercado manufacturero, en la categoría de vehículos pesados, específicamente en el precio de buses el valor de mercado pasó de USD 39 mil dólares en el 2007 a USD 86 miles dólares en el año 2017 ocasionado por el incremento de cargas impositivas inflando el precio al consumidor final en 53.23% dificultando la adquisición de estos bienes.

En la siguiente tabla se pueden identificar los precios promedios de los diferentes automotores. Un mayor detalle de los sub - segmentos se puede encontrar en el Anexo No. 4.

Tabla 5*Precios promedio de Venta de Vehículos según segmento*

Segmento	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Automóvil	15.219	13.478	18.933	21.370	23.540	24.592
Camioneta	20.877	22.272	27.485	31.549	35.207	39.695
SUV	29.198	22.939	33.725	40.701	43.719	47.820
VAN	25.985	20.409	24.471	28.697	28.849	35.241
Camiones	37.227	53.966	51.160	59.557	55.331	58.975
Buses	39.869	53.966	55.654	69.307	72.976	86.164

Fuente: (AEADE, 2017)

4.2.5 Análisis del Factor Socio-cultural

El principal elemento de estudio es la variable del empleo, en la siguiente gráfica se puede visualizar la información obtenida de la base de datos de la (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017) que indica que en el año 2012 se empleó a 12.324 personas y a partir del 2013 el empleo tendió a la baja finalizando el 2017 con una reducción del 28,30% manteniendo a 8.836 personas bajo relación de dependencia.

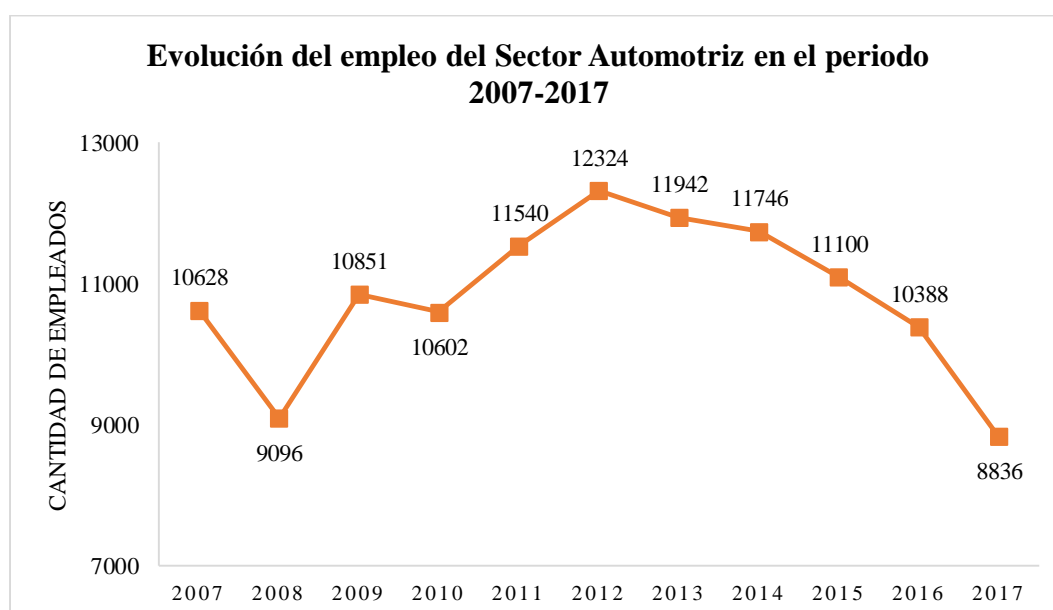


Figura 11 Evolución del empleo del Sector Automotriz en el periodo 2007-2017
Fuente: (AEADE, Empleo en el Sector automotriz, 2017)

La (AEADE) en su *boletín de empleo* reveló que el nivel ocupacional del sector automotriz en el 2017 decreció un 28,30% en relación al año 2012, y se evidenció que el subsector de la comercialización redujo de 1.945 personas en el 2007 a 938 en el 2017, en el subsector de servicios al 2007 se encontraban empleados 1.735 personas mientras que al 2017 se redujo a 1.093, en el subsector del ensamblaje el 2013 tenía empleadas a 3.270 personas y al 2017 se reduce a 2.577; revisar el Anexo No. 5 para conocer los datos de la última década.

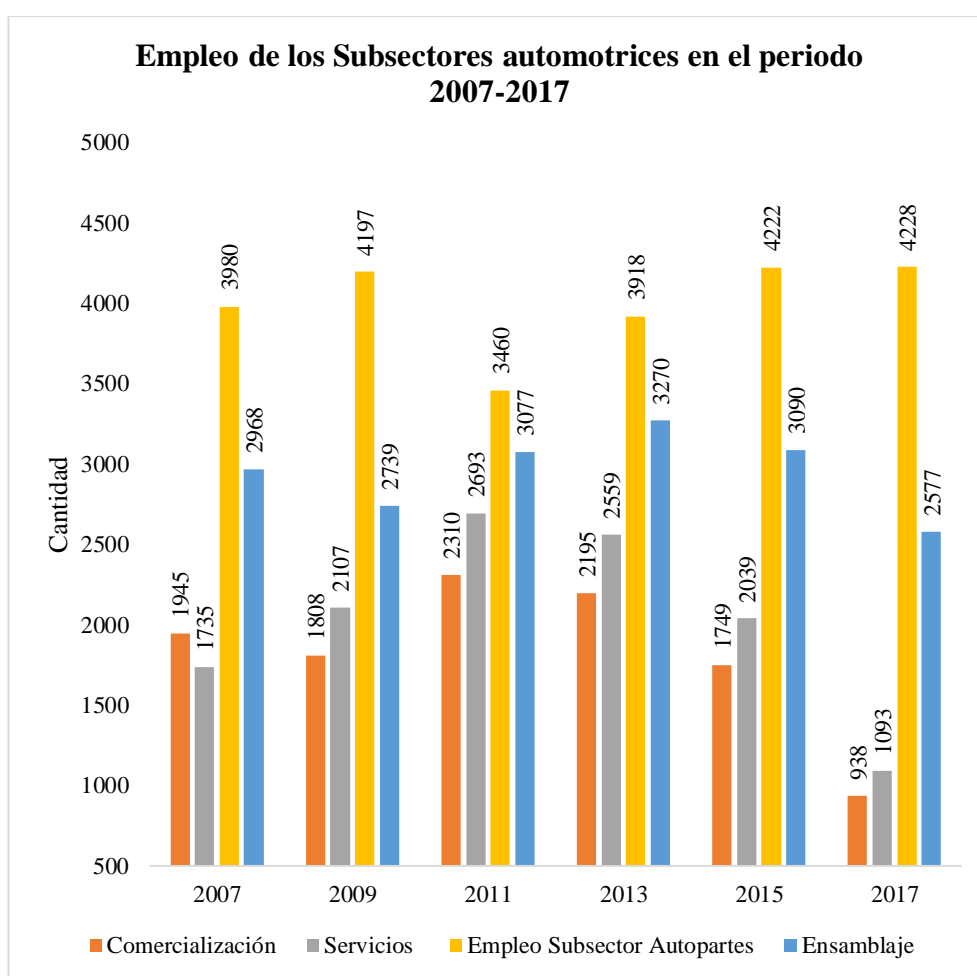


Figura 12 Empleo de los Subsectores automotrices en el periodo 2007-2017
Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017)

Al 2007 el subsector de autopartes y piezas según menciona la (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017) estaba conformado por 3.980 personas y en el 2010 el personal se

redujo un 27.40%, en respuesta a la dependencia con el subsector del ensamblaje y el año con mayor nivel es el 2016 con 5.118 personas empleadas.

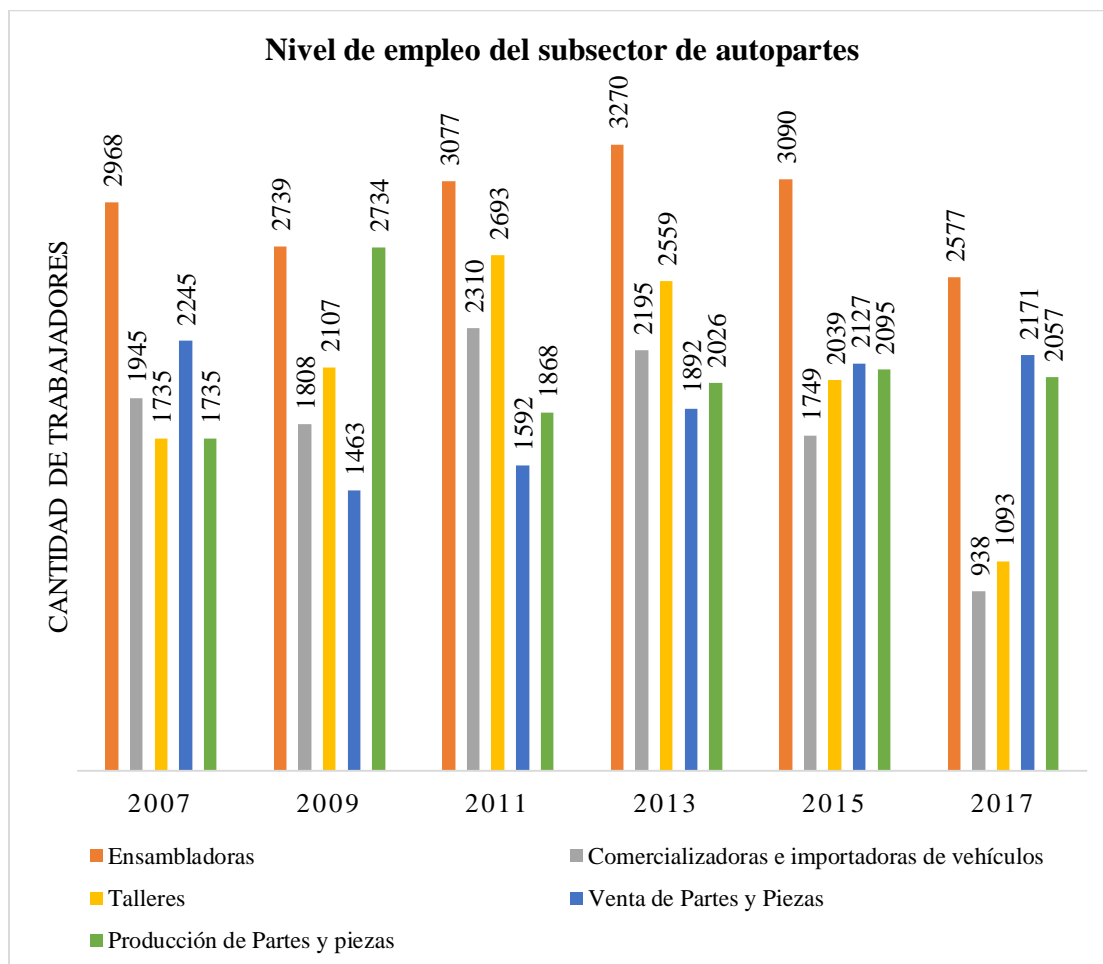


Figura 13 Nivel de empleo del subsector de autopartes
Fuente: (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017)

4.2.6. Análisis del Factor Tecnológico

4.2.6.1 Análisis Tecnológico

El sector automotriz ha desarrollado procesos de producción que generaron un crecimiento del factor tecnológico, y permitió automatizar y especializar a los subsectores. De acuerdo a la (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017) en la Tabla No. 6 el subsector con mayor inversión tecnológica es el de ensamblaje con una participación de USD

312,88 miles de dólares en el año 2007, el segundo subsector con mayor aportación es el autopartista, con una inversión de USD 286,64 miles de dólares en el mismo periodo, mientras que la menor aportación tecnológica corresponde al subsector de servicios con USD 48,27 miles de dólares en este año.

Para el 2017, la inversión en tecnología en el subsector del ensamblaje disminuyó el 85.44% con respecto al 2007, también se evidencia que el subsector de autopartes disminuye en similar proporción, lo que permite comprender que existe una relación directa entre éstas dos industrias.

Tabla 6

Evolución de la Tecnología en los Subsectores Automotrices en el periodo 2006-2017

Año	Tecnología Sector Automotriz	Subsector de Ensamblaje	Subsector Autopartista	Subsector de Servicios	Subsector Comercial
2006	635,43	285,61	261,66	62,49	25,67
2007	696,10	312,88	286,64	48,27	48,31
2008	508,96	228,76	209,58	45,17	25,45
2009	401,09	180,28	165,16	35,59	20,05
2010	207,08	93,08	85,27	18,38	10,35
2011	195,16	87,72	80,36	17,32	9,76
2012	107,61	48,37	44,31	12,55	2,38
2013	102,30	45,98	42,13	9,08	5,12
2014	97,33	43,75	40,08	8,64	4,87
2015	95,75	43,04	39,43	8,50	4,79
2016	109,00	48,99	44,88	5,67	9,45
2017	101,10	45,44	41,63	4,48	9,55

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017)

4.2.6.2 Análisis de valor agregado

En lo detallado por los organismos gubernamentales (MIPRO) e (INEN) el sector automotriz se caracteriza por agregar valor en todas las fases de producción y como se observa en la Gráfica No. 14 que los subsectores de ensamblaje y autopartista superaron hasta tres veces a los subsectores comercial y de servicios.

En el 2009 el valor agregado totalizó USD 13,77 miles de dólares, una reducción de 92,16% en comparación con el año 2007, este declive del valor agregado corresponde a la aplicación de medidas gubernamentales. (Revisar Anexo No.6)

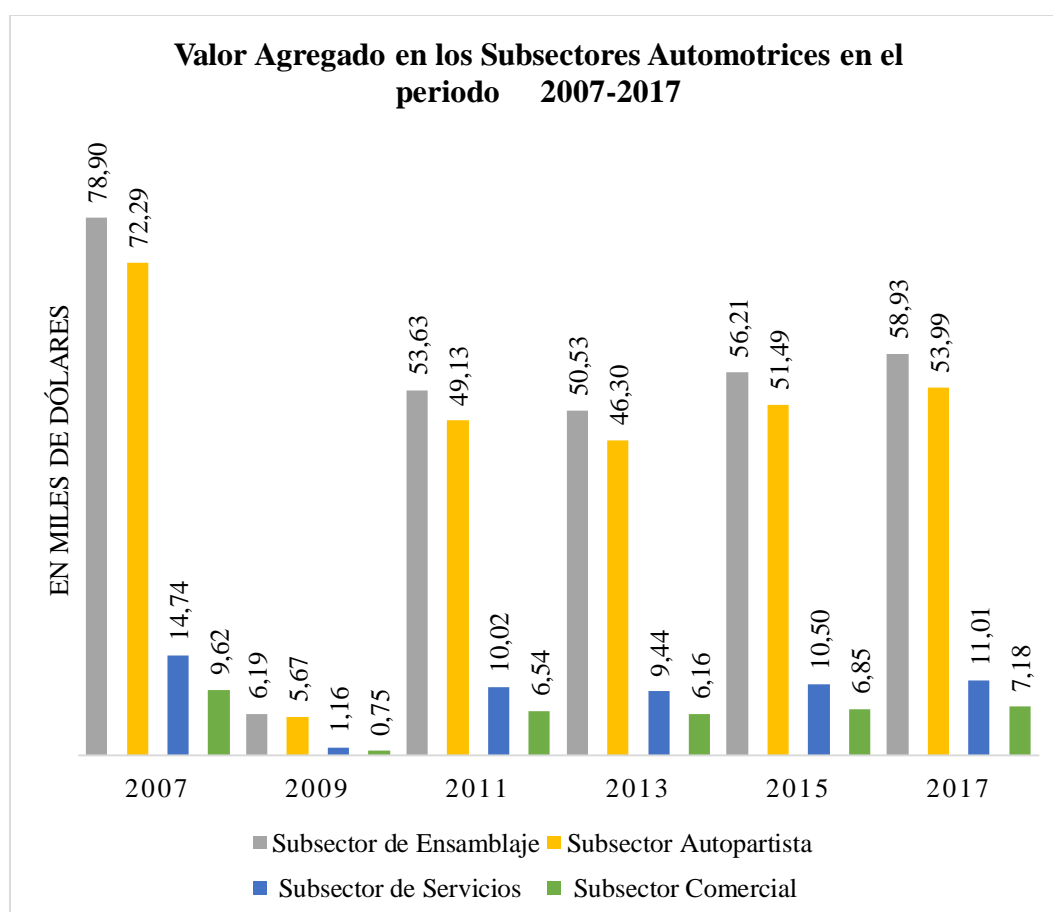


Figura 14 Valor Agregado en los Subsectores Automotrices periodo 2007-2017
 Fuente: (MIPRO, 2017) e (INEN, 2017)

4.2.7 Factor Ambiental

En el año 2007 el Gobierno promulgó el Plan RENOVA, que según la (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo) pretendió reducir los niveles de contaminación ambiental generada por vehículos que circulaban con antigüedades superiores a los 20 años.

Mediante un incentivo económico otorgado a los propietarios de vehículos que cumplían con esta condición, se facilitó la adquisición de nuevas unidades sean de producción nacional a precio preferencial o vehículos importados con exoneración de aranceles que ingresaron al país como reemplazo a las unidades chatarrizadas, los detalles de esta información los podemos encontrar en la siguiente Tabla de datos.

Tabla 7

Tabla de Bonos Vehiculares por Chatarrización

	<i>TRANSPORTE</i>		<i>TRANSPORTE PESADO</i>			
	<i>LIVIANO</i>		Pesado	Pesado	Pesado	Pesado
Rango de años	Automóvil y camionetas	Bus	Camión desde 3.6 hasta 10 ton	Camión más de 10 hasta 26 ton	Camión o tracto camión de más 26 ton.	
Desde 30 años	3.527	17.755	12.755	17.118	28.530	
De 25 A 29	3.206	17.755	11.596	15.406	25.677	
De 20 A 24	2.915	17.755	10.542	13.866	23.110	
De 15 A 19	2.650	9.583	9.583	12.479	20.799	
De 10 A 14	2.409	8.712	8.712	11.231	18.719	

Fuente: (AEADE, 2007)

Este plan estuvo en vigencia hasta el 10 de agosto de 2013, año en el que se esperó que el parque automotor se renueve en 65% es decir, que más de 87 mil automotores salgan de circulación. El sector de autopartes según la (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2017) acordó establecer un descuento del 20% en sus productos y la Corporación Financiera Nacional otorgó créditos para la compra de vehículos nacionales, sin embargo, al 2010 se utilizó el 66,03% para la adquisición de vehículos importados.

Al cierre de este plan se totaliza 16.640 unidades nuevas de las cuales 10.987 eran importadas. A continuación, se puede evidenciar que en el año 2008 se entregaron 6.179 unidades y se aprobaron los créditos para su sustitución, no obstante, al 2012 se contrae un 85,29% en comparación al año 2008, lo que denota el incumplimiento de la meta planteada. Según la (Agencia Nacional de Tránsito) las unidades chatarrizadas durante los años 2008 al 2012 sumaron 11.058, en el 2010 se destruye el 64,91% del total, para mayor información refiérase al Anexo No.7.

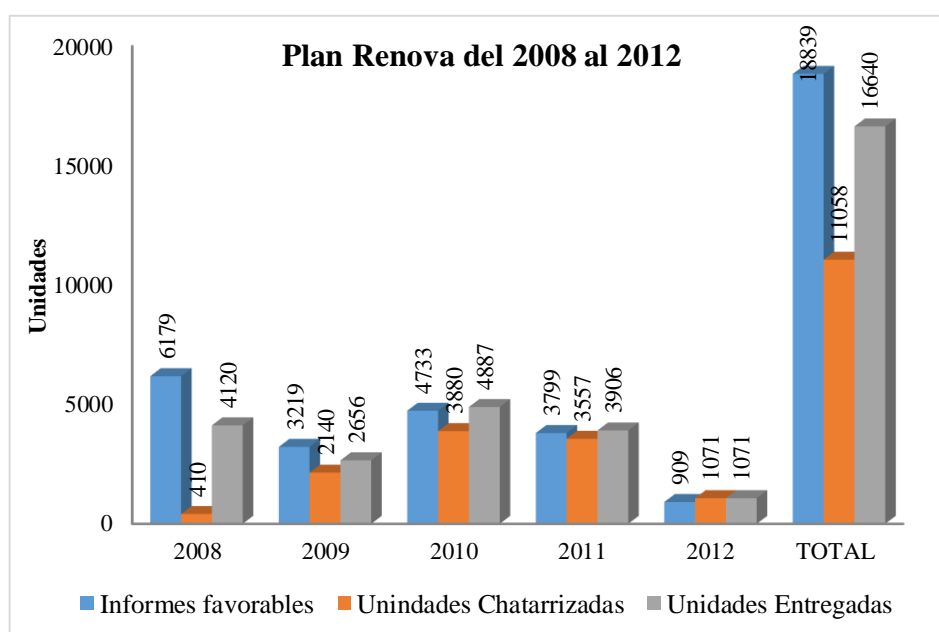


Figura 15 Plan Renova del 2008 al 2012
Fuente: (AEADE, 2007)

Mediante el Plan Renova él (Ministerio Transporte y Obras Pública) pretendió disminuir la emisión de gases de CO₂ en un 17,33% para evitar la contaminación y prevenir enfermedades respiratorias, el enfoque de actualización era principalmente para las unidades de transporte público (buses) y de transporte privado (taxis).

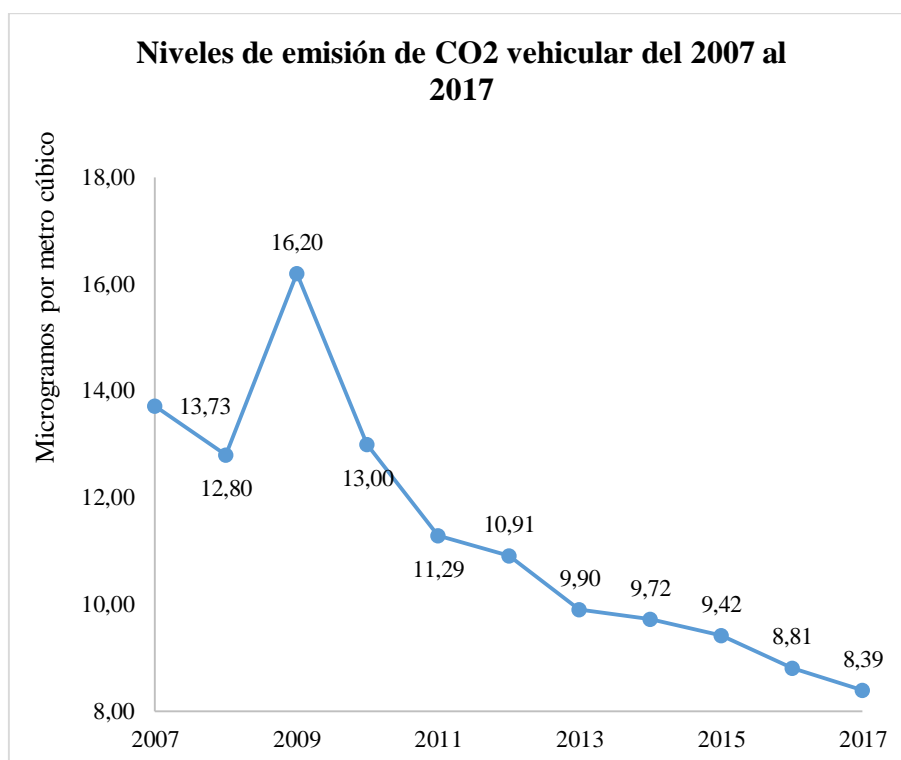


Figura 16 Niveles de emisión de CO₂ vehicular del 2007 al 2017
Fuente: (Ministerio Transporte y Obras Pública, 2017)

4.2.8. Factor Legal

4.2.8.1 Código orgánico de la producción, comercio e inversiones

De acuerdo con el (MIPRO) este código entró en vigencia el 29 de diciembre del 2010 y tenía como propósito impulsar la actividad productiva a nivel nacional, incluyendo a las organizaciones MIPYMES. Por lo que el sector público se encuentra obligado a adquirir bienes que posean un 50% o más de producción nacional.

En la gráfica No. 17 se puede observar que entre el 2010 y 2011 el sector público adquiere vehículos nacionales por un total de USD 269 millones de dólares, mientras que en el año 2011 las adquisiciones fueron de 3.696.

Es importante mencionar que en el 2009 con USD 94 millones de dólares se adquirieron 2.582 vehículos y con este mismo volumen de dinero en el 2015 se compró 1.131 unidades, esta variación de precios de un vehículo se puede observar detallado en el punto 4.1.3.4 *Precios de vehículos*.

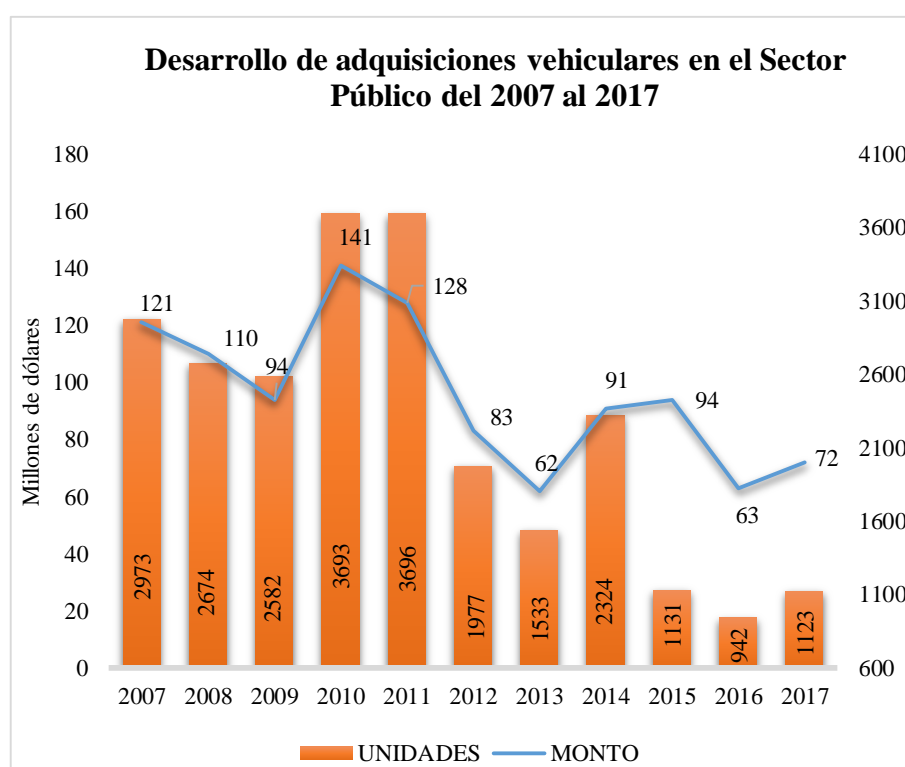


Figura 17 Desarrollo de adquisiciones vehiculares en el Sector Público 2007 al 2017
Fuente: (SERCOP, 2016)

En la Gráfica No. 18 se puede observar que Ómnibus BB ha obtenido el mayor beneficio económico. Luego de la aplicación de esta ley, realizó acuerdos comerciales que alcanzaron los USD 317,79 millones de dólares durante la última década, esta información se obtuvo de (SERCOP, 2016).

Las ventas totales de vehículos ensamblados en el país al sector público ascendieron a \$660,34 millones de dólares, en donde el 48,09% representó ingresos para OBB del Ecuador. Esta empresa recuperó el 67,44% del total de su cartera vencida, sin embargo, al 2017 aún se encuentra pendiente de cobro USD 103.41 millones de dólares con entidades gubernamentales.

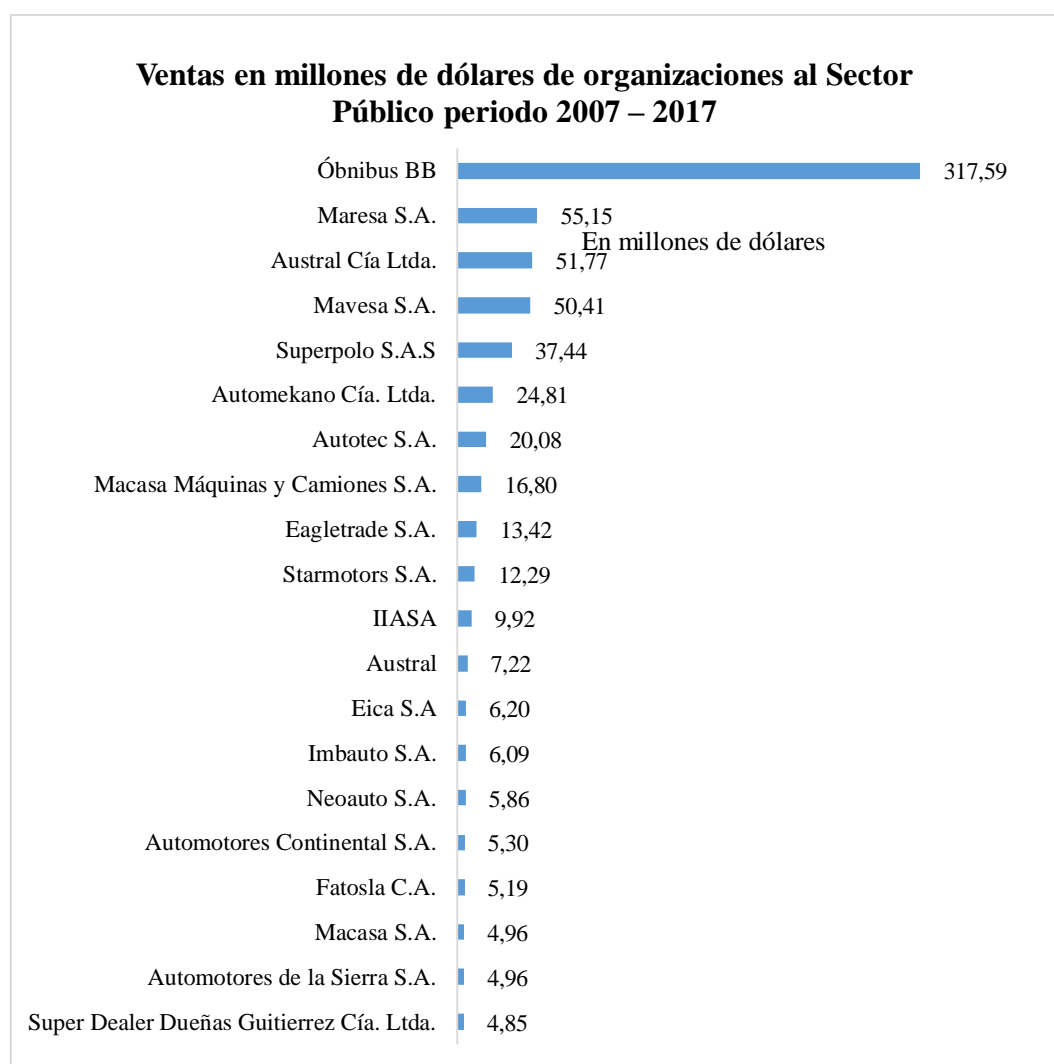


Figura 18 Ventas en millones de dólares de organizaciones al Sector Público periodo 2007 – 2017

Fuente: (SERCOP, 2016)

4.3. Análisis del Micro entorno

Se analizó el impacto de las medidas gubernamentales en las firmas autopartistas y la participación de las MYPIMES en el mercado automotriz. Que según la (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador) la producción autopartista produce entre 50% y 67% de partes y piezas para el ensamblaje de vehículos.

También se detalló los precios promedio de los bienes generados y la variación de la oferta y demanda.

4.3.1 Sector Autopartes

La (CINAE, Boletín sector automotriz ecuatoriano, 2008 -2017) menciona que el Sector Ecuatoriano de autopartes produce bienes como:

- Aislantes Isonorizantes
- Tapicería
- Materiales de Fricción
- Bujías de Encendido Filtros de Aire
- Aceite Partes de Fundición
- Llantas
- Partes Plásticas
- Radiadores
- Tanques de Combustible
- Sellantes
- Pinturas Horneables
- Solventes Parachoques
- Conjunto de Cables Tambores y discos de freno
- Discos de Embrague
- Silenciadores
- Ruedas Estampadas
- Gatos portátiles
- Bocinas
- Espejos
- Cajones para camionetas
- Cenicero, entre otros.
- Eléctricos
- Partes de Caucho

En la siguiente gráfica se identifica las partes y piezas que se implementan en el ensamblaje de vehículos, así como las organizaciones que producen y proveen estos bienes. El vehículo modelo corresponde al ensamblaje de un vehículo AVEO, principal producto automotor que genera OBB del Ecuador.

Se debe aclarar que de las 20 empresas mencionadas en la Gráfica No. 18, tan solo 10 pertenecen al grupo MIPYMES, las demás se encuentran en un rango superior en: ventas, personal requerido y monto de activos. En tal virtud se identifican a las firmas autopartistas en grupos de micro, pequeña y mediana empresa.

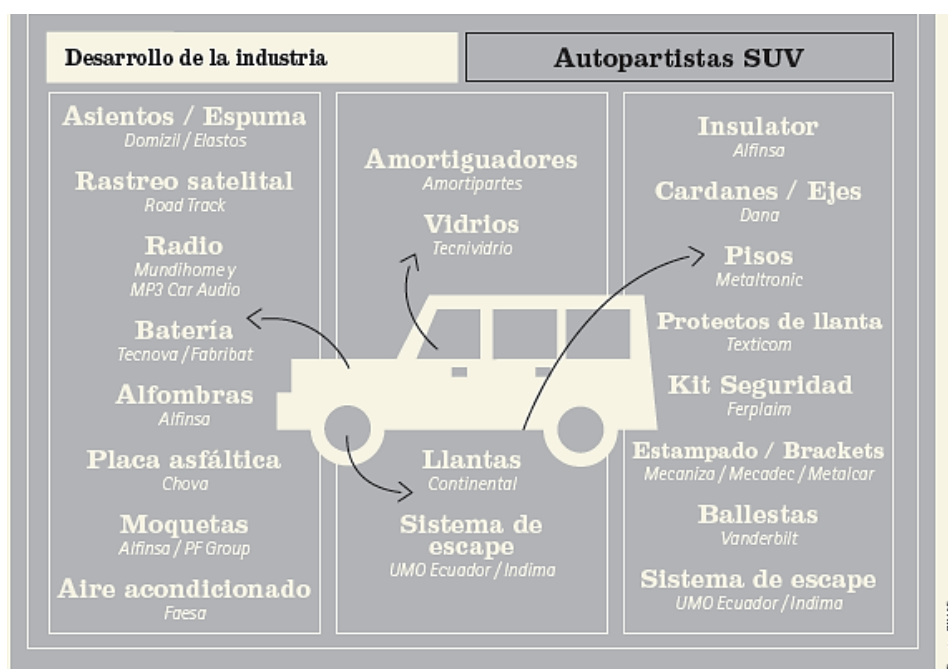


Figura 19 Ejemplo participación de autopartes en un vehículo
Fuente: (Revista EKOS, Septiembre 2016)

4.3.2 Oferta

La producción de autopartes según lo mencionó la (AEADE) complementa al ensamblaje de vehículos en el país, y como se observar en la Gráfica No. 19 la organización con mayor

producción de vehículos ensamblados es OBB del Ecuador, con hasta el 83,42% del total de la industria, lo que permite justificar el análisis de las organizaciones que proveen autopartes a esta ensambladora. (Revisar Anexo N. 8)

OBB del Ecuador pasó de producir 44.377 unidades en el 2007 a 29.665 al 2017 esta reducción perjudicó al sector autopartista, que suministraba en las 2007 10.380 unidades autopartistas para que las ensambladoras fabriquen 71.208 vehículos y al 2017 la demanda de autopartes se redujo en 66,3%, lo que afectó considerablemente los ingresos de este subsector de partes y piezas.

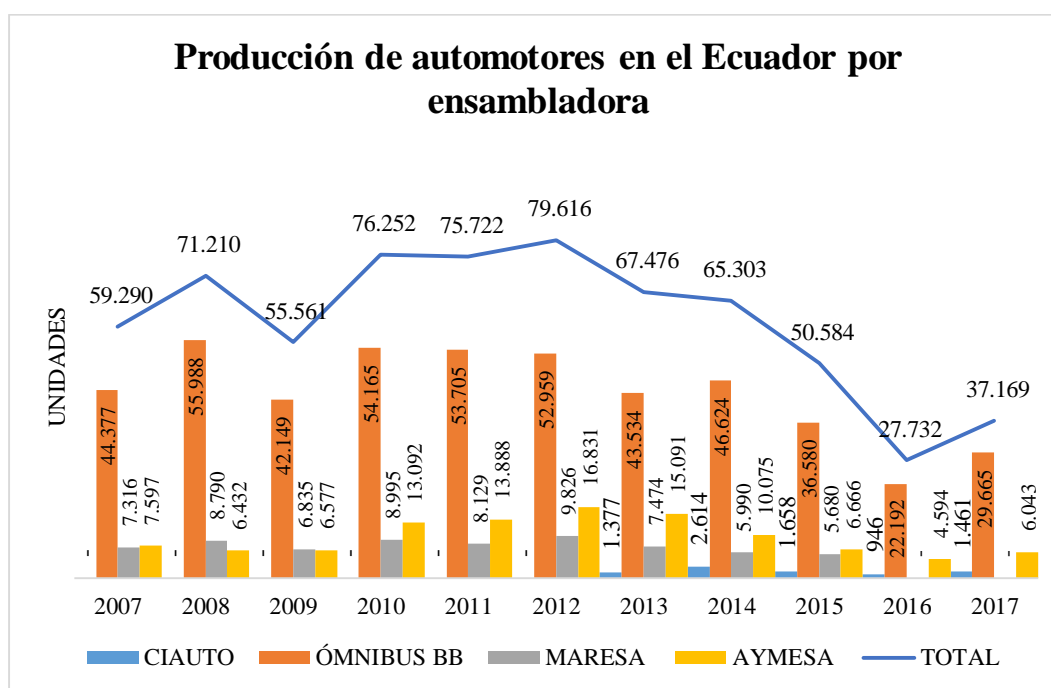


Figura 20 Producción de automotores en el Ecuador por ensambladora
Fuente: (AEADE)

La oferta de autopartes contempla un promedio del 30% y el 45% de participación dentro del mercado automotriz, a partir del año 2011 hasta el 2017 se redujo la producción de bienes requeridos debido a que las partes y piezas de Colombia que ingresaban al territorio ecuatoriano

tenían un precio por debajo del costo de producción nacional. Según el Anexo No. 8, se puede identificar los valores de la última década.

4.3.3 Demanda

De acuerdo con lo mencionado por la (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017) la demanda autopartista está directamente relacionada con el ensamblaje y como se puede observar en la Gráfica No. 20 al finalizar la década las ensambladoras presentan una reducción promedio de 45.505 unidades; el año con mayor demanda fue el 2010 con 825.197 unidades de las cuales el 46,47% adquirió OBB del Ecuador, a partir del 2012 las unidades vendidas para el ensamblaje de vehículos disminuye. En el 2015 debido al cierre de MARESA, se acelera la disminución en la cantidad de autopartes requeridas para armar un vehículo, y al 2016 la producción requerida total fue de 14.868 autopartes. (Revisar Anexo No. 9)

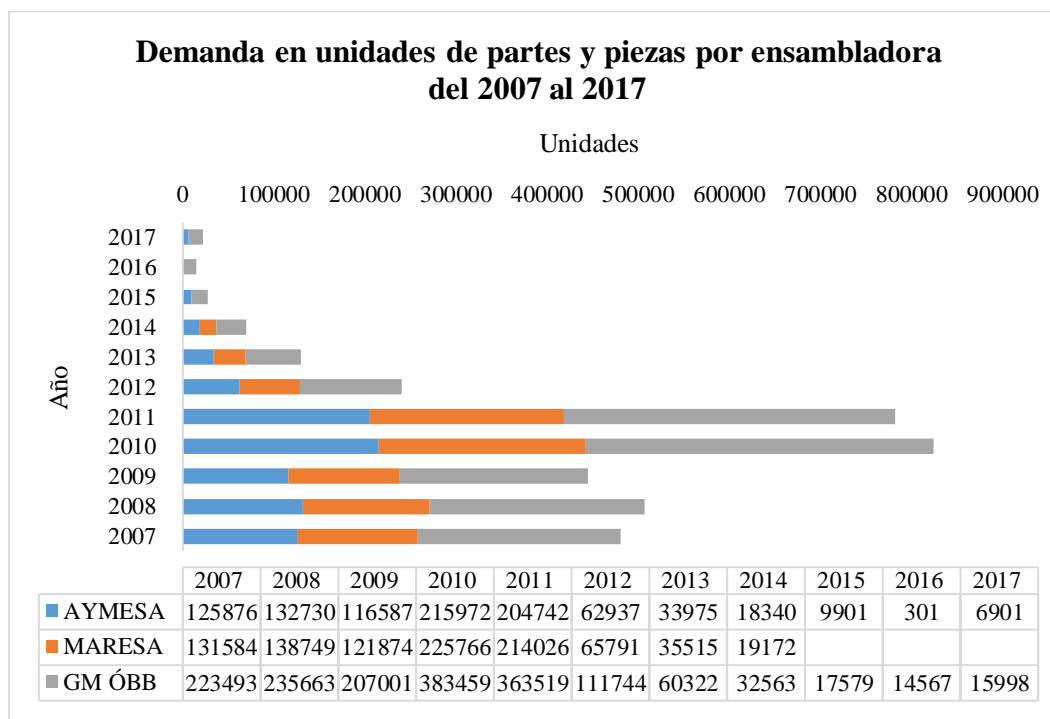


Figura 21 Demanda en unidades de partes y piezas por ensambladora del 2007 al 2017
Fuente: (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017)

4.3.4 Precios promedio de partes y piezas

Como se puede identificar en la Tabla No. 8, existe un incremento del 45,13% en los precios autopartistas, que no pueden justificarse con la inflación del país, ya que la misma se ha mantenido en menos de dos dígitos en la última década.

Tabla 8
Desarrollo de precios de partes y piezas en Colombia

PRECIOS PROMEDIO DE AUTOPARTES COLOMBIA						
Productos	2007	2009	2011	2013	2015	2017
CINTURONES	40,83	28,42	39,10	35,04	36,38	34,11
EMBRAGUES Y SUS PARTES	95,08	66,17	91,04	81,60	84,71	79,44
FRENOS y SUS PARTES	38,09	26,51	36,47	32,69	33,94	31,83
GUARDAFANGOS, CUBIERTAS DE MOTOR, PUERTAS Y SUS PARTES	196,03	348,52	93,62	296,88	375,69	163,78
LAS DEMÁS PARTES Y ACCESORIOS DE CARROCERÍA	29,86	20,78	28,59	25,63	26,61	24,95
NEUMÁTICOS	16,76	11,66	16,05	14,38	14,93	14,00
PARACHOQUES(PARAGOLPES, DEFENSAS) Y SUS PARTES	32,88	22,88	31,48	28,21	29,29	27,47
RADIOS	71,61	49,84	68,57	61,46	63,80	59,83
RASTREO SATELITAL	177,67	123,64	170,11	152,47	158,28	148,44
SILENCIADORES, TUBOS(CAÑOS) DE ESCAPE Y SUS PARTES	162,43	113,04	155,52	139,39	144,71	135,71
SISTEMAS DE DIRECCIÓN Y SUS PARTES	182,71	127,15	174,94	156,80	162,78	152,65
SISTEMAS DE SUSPENSIÓN	98,26	68,38	94,08	84,33	87,54	82,10
TANQUES PARA CARBURANTE	213,12	148,31	204,05	182,89	189,87	178,06
TECHOS (CAPOTAS)	193,78	134,85	185,54	166,30	172,64	161,90
TRANSMISIONES CARDÁNICAS Y SUS PARTES	97,96	68,17	93,79	84,06	87,27	81,84
VIDRIOS PARA VEHÍCULOS	226,90	157,90	217,24	194,72	202,14	189,57

Fuente: (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017)

Los precios de los bienes autopartistas ecuatorianos según la (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017) fueron un 49,22% más elevados que en Colombia; principal socio comercial fronterizo autopartista con el país; que a causa de la reducción de tasa de cambio redujo el precio de venta de partes de piezas en 48.33%; esta información se revela en las tablas No. 8 y No. 9 que corresponden a la variación en precios de Colombia y Ecuador respectivamente, en este boletín también se señala que existió un incremento en ventas en la frontera con Colombia, en base a lo antes mencionado, se puede deducir que la demanda de los consumidores locales se orientaba a un mercado extranjero, provocando que los productores nacionales sean poco competitivos internacionalmente. Revisar el Anexo No. 10. (Colombia) y

Anexo No. 11 (Ecuador). Se debe considerar que la cantidad de autopartes, que se generan en Colombia tienen una mayor gama, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 9
Precios promedio de autopartes Ecuador

PRECIOS PROMEDIO DE AUTOPARTES ECUADOR						
Productos	2007	2009	2011	2013	2015	2017
CINTURONES	92,32	64,25	88,39	79,23	82,25	133,99
EMBRAGUES Y SUS PARTES	214,97	149,60	205,83	184,48	191,52	312,00
FRENOS y SUS PARTES	86,13	59,94	82,46	73,91	76,73	125,00
GUARDAFANGOS, CUBIERTAS DE MOTOR, PUERTAS Y SUS PARTES	443,21	787,99	211,68	671,24	849,43	900,00
LAS DEMÁS PARTES Y ACCESORIOS DE CARROCERÍA	67,52	46,99	64,65	57,95	60,16	98,00
NEUMÁTICOS	37,90	26,37	36,28	32,52	33,76	55,00
PARACHOQUES(PARAGOLPES, DEFENSAS) Y SUS PARTES	74,33	51,73	71,17	63,79	66,22	107,88
RADIOS	161,92	112,68	155,03	138,95	144,26	235,00
RASTREO SATELITAL	401,70	279,54	384,61	344,73	357,88	583,00
SILENCIADORES, TUBOS(CAÑOS) DE ESCAPE Y SUS PARTES	367,24	255,57	351,62	315,16	327,18	533,00
SISTEMAS DE DIRECCIÓN Y SUS PARTES	413,10	287,48	395,53	354,51	368,03	599,55
SISTEMAS DE SUSPENSIÓN	222,17	154,61	212,72	190,66	197,93	322,44
TANQUES PARA CARBURANTE	481,85	335,32	461,35	413,51	429,28	699,33
TECHOS (CAPOTAS)	438,13	304,90	419,49	375,99	390,34	635,88
TRANSMISIONES CARDÁNICAS Y SUS PARTES	221,48	154,13	212,06	190,07	197,32	321,44
VIDRIOS PARA VEHICULOS	513,01	357,01	491,18	440,25	457,04	744,55

Fuente (CINAE, Boletín Autopartista 10 08, 2017)

4.3.5 Barreras de Entrada.

Los principales obstáculos del mercado autopartista para su integración en el mercado automotriz son:

- **Normativa Gubernamental:**

Las MIPYMES líneas de apoyo al ensamblaje de vehículos, se han visto afectadas por las diferentes normativas impuestas por el Gobierno Central en la última década, según la (AEADE) las dos principales fueron: la restricción de ingreso de CKD, que afectó la producción de las empresas ensambladoras; principales socios comerciales del subsector de partes y piezas; contrayendo la producción autopartista, como se pudo analizar en el punto 4.3.2 *Oferta*, desarrollado anteriormente.

En el año 2015 el subsector ensamblaje, se ve afectado por una medida de carácter político-monetario, las salvaguardias; que encarecieron la importación de CKD; y

afectaron la demanda de vehículos ensamblados en el país. Esta medida afectó a su vez a la industria dedicada a la importación de Polietileno, producto base para la fabricación de autopartes plásticas, con estas medidas la producción de partes y piezas al mercado decreció y mantuvo esta tendencia según la (CINAE) hasta mediados del año 2017.

- **Requerimientos para el ingreso de autopartes a plantas de ensamblaje:**

Las empresas dedicadas a la producción de partes y piezas, requieren cumplir varios lineamientos para incluir en sus procesos Normas de Calidad, que según la (CINAE) que exige el subsector ensamblador, para garantizar el producto y competir con mercados a nivel internacional, en el caso de OBB del Ecuador; líder en el mercado de armado de vehículos; exige a sus proveedores autopartistas cumplir con al menos la Norma ISO/TS 16949: 2009 que establece un sistema de calidad automovilística, los requerimientos en los procesos productivos están basados en normas internacionales como: ISO 9001:2008, AVSQ (Italiano), EAQF (Francés), QS-9000 (USA.) y VDA6.1 (Alemania). La implementación de este modelo de producción, debe ser guiado y aprobado por una firma auditora, un complemento a la producción que genera costos adicionales, en cuanto al mejoramiento de los procesos y la contratación de expertos para la certificación.

Además, en el caso de OBB del Ecuador se puede identificar que las organizaciones líneas de apoyo, para entregar su mercadería en la planta de producción, deben cumplir con el pago de obligaciones patronales del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, esto con el fin de evitar la tercerización y hacer cumplir la ley a las MIPYMES autopartistas.

Logística:

Las cuatro industrias dedicadas al ensamblaje poseen su planta de producción en la Sierra Ecuatoriana y se encuentran ubicadas en: OBB del Ecuador, en el sector de Carcelén Industrial en la Capital del Ecuador, Maresa hasta el año 2015 se domicilió a las afueras de la Ciudad de Quito, vía la Mitad del Mundo. En este mismo año se integra al mercado de ensamblaje, Ciudad del Auto Cía. Ltda., ubicada en la Ciudad de Ambato en el Sector el Conde, y la última ensambladora Aymesha ubicada en el Sur de Ciudad de Quito en el Sector de Guajaló



Figura 22 Ubicación de plantas de ensamblaje en el país
Fuente: (Prefectura de Pichincha, 2012)

La ubicación concentrada de un subsector de ensamblaje obliga a las MIPYMES líneas de apoyo a domiciliarse en sectores estratégicos cercanos a las plantas ensambladoras, es por ello que la distribución de las empresas de partes y piezas en el Ecuador se encuentra concentrada en la Sierra Ecuatoriana especialmente en las Provincias de Pichincha e Imbabura.

Los principales cantones donde se ubican las Líneas de apoyo son: Cantón Quito con el 64%, cantón Rumiñahui con el 26,39% el cantón Pedro Moncayo con el 1,89%, el resto de organizaciones se encuentran ubicadas en cantones de las provincias de Imbabura, Azuay y Cotopaxi, con el 5,73%, 0,24% y 1,86% respectivamente.

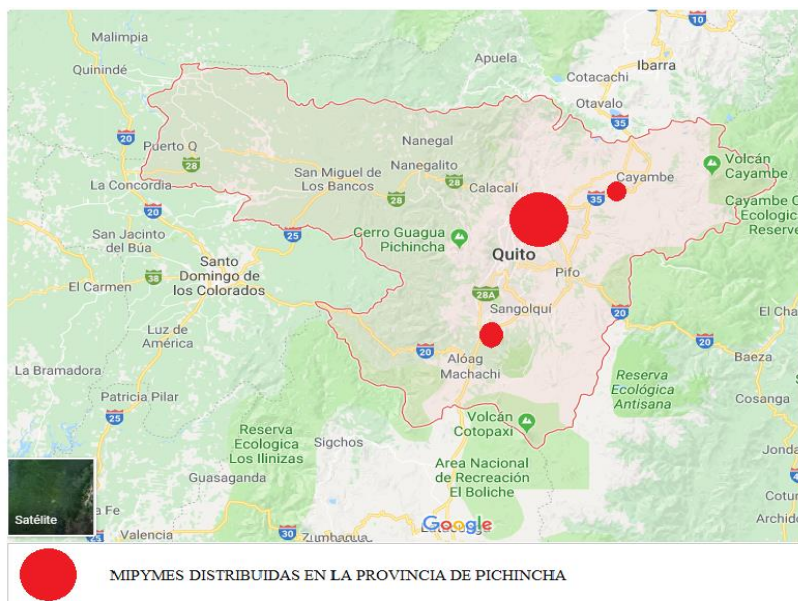


Figura 23 Ubicación MIPYMES líneas de apoyo subsector autopartista

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos) y (Google, 2017)

- **Elevados costos para la inversión de tecnología y automatización**

Las MIPYMES Líneas de apoyo invirtieron en la tecnificación y automatización de sus procesos productivos, financieros y administrativos. La adquisición de maquinaria para incrementar la capacidad de producción de las empresas autopartistas, tienen un costo elevado, por la carencia de oferta de activos con tecnología de punta en el país.

Las líneas de apoyo deben analizar el costo – beneficio de adquirir activos, las empresas autopartistas deben adicionar a su inversión porcentajes impuestos por aduana y porcentajes promedios requeridos para ingresar a territorio nacional el bien mueble, y

dejar operable en la planta de producción, en el Anexo 12 se va a detallar los porcentajes de la última década acerca del costo adicional.

Tabla 10*Porcentaje de costos adicionales adquisición de activo fijo tangible*

AÑO	2007	2009	2011	2013	2015	2017
FODINFA	5%	5%	5%	5%	5%	5%
AD VALOREM al CIF	20%	20%	20%	20%	20%	20%
IVA	12%	12%	12%	12%	14%	12%
Salvaguardias			9%		25%	25%
Flete	8,0%	9,1%	9,6%	10,0%	12,4%	13,9%
Seguro	9,0%	10,1%	11,3%	12,6%	14,1%	15,8%
Instalación	5,1%	5,7%	6,4%	7,2%	8,0%	9,0%
Trasporte Nacional	9,4%	10,5%	11,7%	13,1%	14,6%	16,4%
Honorarios profesionales	15,2%	17,0%	19,0%	21,3%	23,8%	26,6%
Capacitación personal a cargo de la maquinaria	8,9%	10,0%	11,1%	12,4%	13,9%	15,6%
Adecuación del lugar para la colocación del activo	11,0%	12,3%	13,8%	15,4%	17,2%	19,2%
TOTAL	103,6%	111,6%	128,6%	128,9%	168,0%	178,3%

Fuente: (BCE, 2017)

- **Limitado mercado**

Una de las limitaciones más importantes es el mercado de ensambladoras a nivel nacional, que está conformado por cuatro organizaciones, siendo la de mayor participación OBB del Ecuador con el 70% del mercado. Si una organización autopartista intentara ingresar al mercado su principal objetivo sería ser proveedora de Ómnibus, y si deseara diversificar su cartera podría ampliarse a las otras ensambladoras, o buscar un mercado independiente, es decir que no se encuentre relacionado con el ensamblaje, ésta última opción según la entrevista realizada al Gerente de Autoindustrias FULL del Ecuador, es más inalcanzable ya que un consumidor no puede adquirir el mismo volumen que una ensambladora. Limitando la cartera de clientes a grandes industrias y obligando a las líneas de apoyo a responder a variaciones de producción según las necesidades de sus principales clientes “las ensambladoras”.

4.4. Análisis de las MIPYMES

Las micro, pequeñas y medianas empresas, tienen una participación del 97% en el Ecuador, las micro empresas poseen más del 50% del mercado, como se observa en la siguiente gráfica realizada por (Revista EKOS, Septiembre 2016).

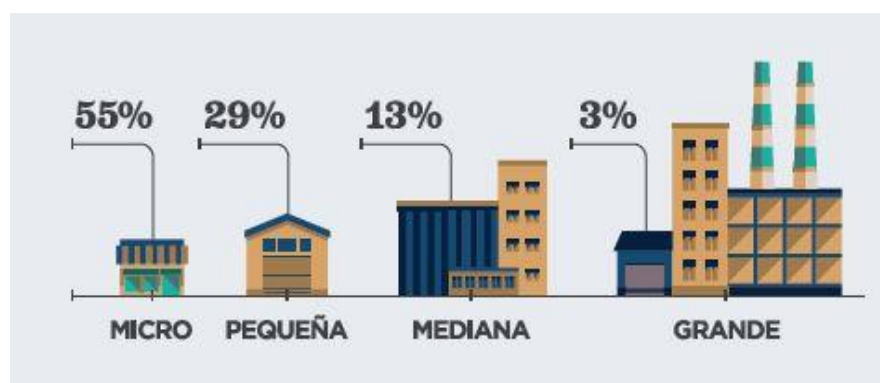


Figura 24 Porcentajes de participación MIPYMES en el mercado ecuatoriano
Fuente: (Revista EKOS, Septiembre 2016)

El sector autopartista según la Base de Datos otorgada por Auto industrias ZOLV del Ecuador Cía. Ltda., e Industrias de Termosellado FULL del Ecuador, pioneras en la creación de una asociación de empresas autopartistas; que en la actualidad aún no está legalmente formada; permitirá identificar características, geográficas y financieras de las diferentes empresas que conforman las líneas de apoyo para el armado de vehículos a nivel nacional.

Para poder realizar una separación adecuada de las industrias a estudiar en la muestra se procederá a separar las organizaciones en base a lo mencionado por (Cámara de Comercio de Quito), donde se detalla la clasificación de las organizaciones según su tamaño; y, sobre la base de esta clasificación en la gráfica Nro. 10 se presentará el desarrollo de organizaciones manufactureras dedicadas a la producción de autopartes.

Tabla 11
Clasificación de las MIPYMES

Variables	Micro Empresa	Pequeña Empresa	Mediana Empresa
Personal ocupado	De 1 - 9	De 10 - 49	De 50 - 199
Ventas Brutas	≤ 100.000	100.001 - 1.000.000	1.000.001 - 5.000.000
Monto de activos	Hasta US\$ 100.000	De US\$ 100.001 hasta US\$ 750.000	De US\$ 750.001 hasta US\$ 3.999.999

Fuente: (Cámara de Comercio de Quito, 2017)

Como se presenta en la Gráfica No. 24 se puede presentar la evolución en cantidad de las empresas, analizadas por su tamaño, al 2007 totalizaron 248 MIPYMES, en este año el 68,15% fueron microempresas, y las pequeñas y medianas representaron el 10,08% y 21,77% respectivamente, el 2014 existió un incremento en cantidad de MIPYMES de 67,39% las microempresas fueron en total 272 once veces más que las pequeñas empresas, en el año 2017 las MIPYMES disminuyeron un 11,14% en comparación con el 2014. Y al 2017 las microempresas disminuyeron un 25,37% en comparación al 2014.

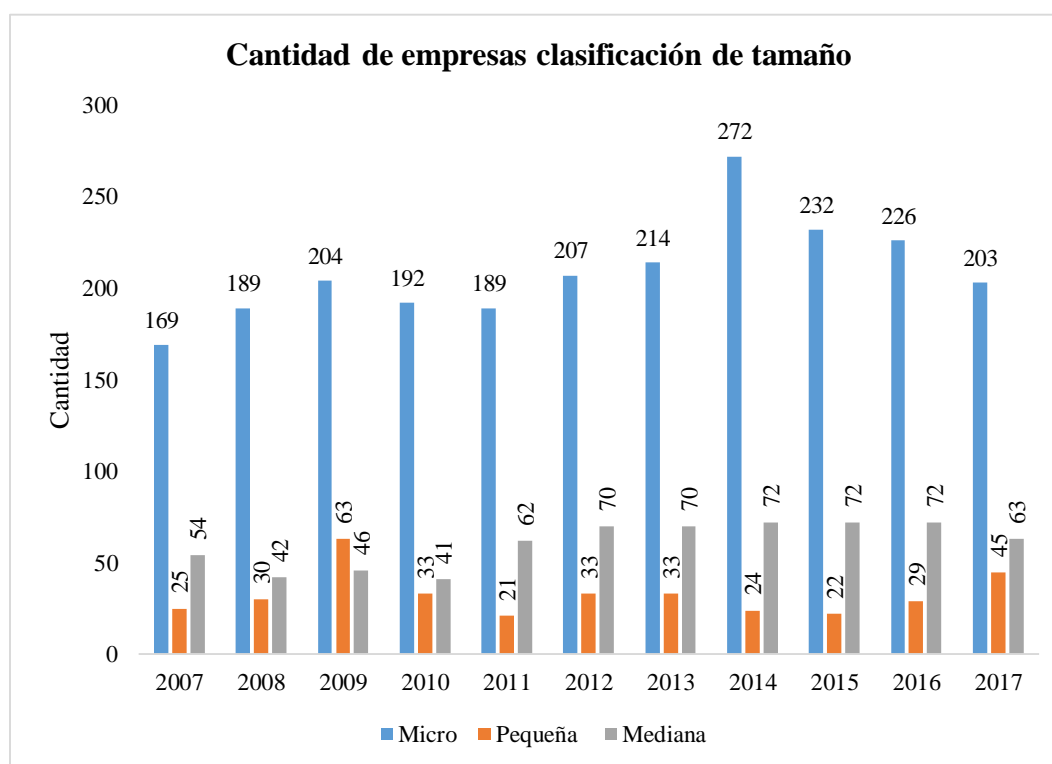


Figura 25 Cantidad de empresas clasificación de tamaño
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.4.1 Cálculo de la muestra de investigación

La industria ensambladora de vehículos en Ecuador posee como líder del mercado a OBB del Ecuador, en base a esta información se desarrollará el cálculo de la muestra con respecto a las MYPIMES autopartistas que proveen a esta ensambladora, y que se encuentran domiciliadas en los Cantones Quito, Pedro Moncayo y Mejía, lugares de mayor concentración de las líneas de apoyo a la industria automotriz.

El estudio determina un total de 800 entidades como proveedoras de Ómnibus BB de las cuales 213 organizaciones son MIPYMES y de éstas 83 cumplen con las características de ser productoras y proveedoras de autopartes a Ómnibus BB. Esta segregación permitirá analizar la información y demostrar que hipótesis se cumple en esta la investigación.

Fórmula a utilizar para el cálculo de la muestra es:
$$n = \frac{z^2 (p*q)}{e^2 + \frac{(z^2 (p*q))}{N}}$$

Dónde:

- n es el tamaño de la muestra
- z es el nivel de confianza deseado
- p es la población que cumple con las características deseadas
- q es la población que no cumple con las características deseadas
- N es el tamaño de la muestra
- e es el nivel de error asumido por el estudio

Usando la herramienta de (www.corporacionaem.com) se determinó que la muestra corresponde a 69 MIPYMES, tomando en cuenta el 95% de nivel de confianza y el 5% de margen de error, para obtener la muestra se analizó la representatividad del subsector autopartista

que provee a OBB del Ecuador. La muestra se dividió en tres grupos: micro, pequeña y mediana. Para obtener una comparación más acertada a la realidad y que los resultados sean menos dispersos de la media.

La muestra se domicilió en los cantones de Quito, Pedro Moncayo y Mejía con una concentración del 66,67%, 21,74% y 11,59% respectivamente, las ubicaciones se deben a una estrategia en reducción de costos ya que la planta ensambladora de OBB del Ecuador está situada en la ciudad de Quito, en el Sector Norte – Industrial.

4.4.2. Análisis de la encuesta

La encuesta fue otorgada por las empresas (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda.), que en búsqueda de unificar al Subsector autopartista durante el periodo 2000 - 2017, aplicó una encuesta anual para levantar información de todas las empresas dedicadas a la producción, venta y/o distribución de autopartes. Al 2017, la encuesta incluyó temas relevantes y asociados para esta investigación, es por ello que tomando en cuenta la muestra de 69 MIPYMES se obtendrá y procesará los resultados para determinar cuál de las hipótesis planteadas se apega a la realidad.

1. Su empresa se afectó debido a la inestabilidad económica del país.

El 82,61% de las empresas autopartistas consideran que la situación económica actual del país ha influido en su desarrollo y crecimiento, mientras que el 17,39% consideran que no han tenido mayor impacto.

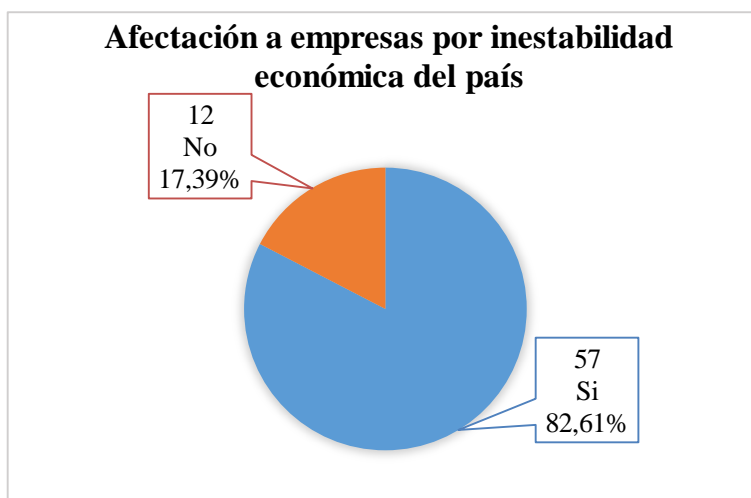


Figura 26 Afectación a empresas por inestabilidad económica del país

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

2. *Considera usted que se ha socializado por los organismos competentes las resoluciones expedidas por el COMEX que afectan al subsector de partes y piezas.*

El 75,36% de las firmas autopartistas manifiestan que no se ha socializado de manera adecuada las resoluciones emitidas por el COMEX que afectan.

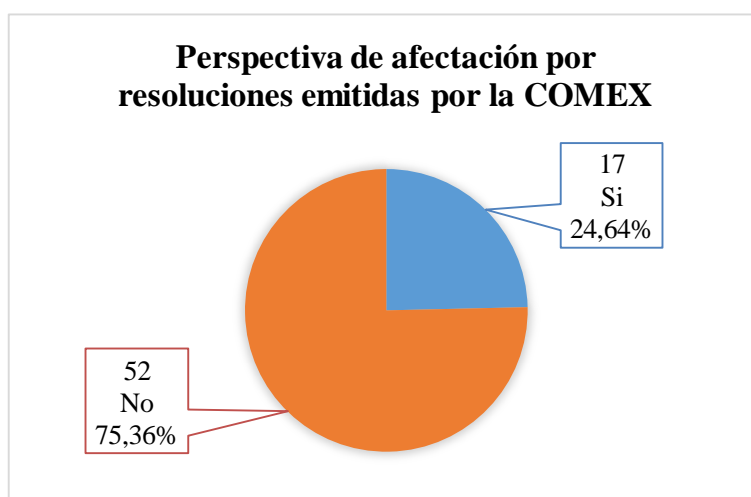


Figura 27 Perspectiva de afectación por resoluciones emitidas por la COMEX

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

3. *El incremento de políticas gubernamentales repercutió en su nivel de competitividad local.*

El 86.96% de las empresas afirmaron que la vigencia de nuevas políticas de tipo arancelarias y no arancelarias han influido en la competitividad local, dentro de las cuales las principales fueron salvaguardias, restricción a las importaciones especialmente de materias primas y los controles que se implementaron para su ingreso al país, así como el arancel específico que se aplicó para las mercancías provenientes de Perú y Colombia, mientras que el 13,04% considera que no se han visto afectadas.

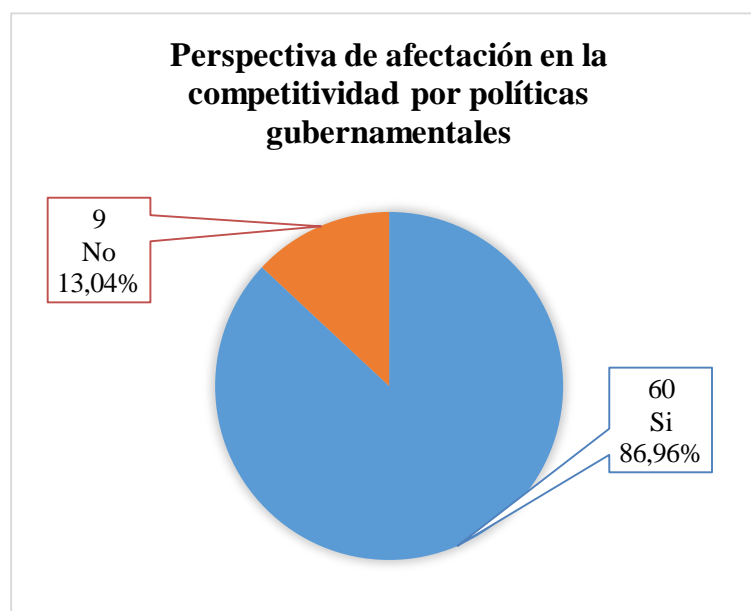


Figura 28 Perspectiva de afectación en la competitividad por políticas gubernamentales
 Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

3.1. *¿Cuál de las siguientes políticas gubernamentales considera usted que han afectado a su empresa influyendo en su competitividad?*

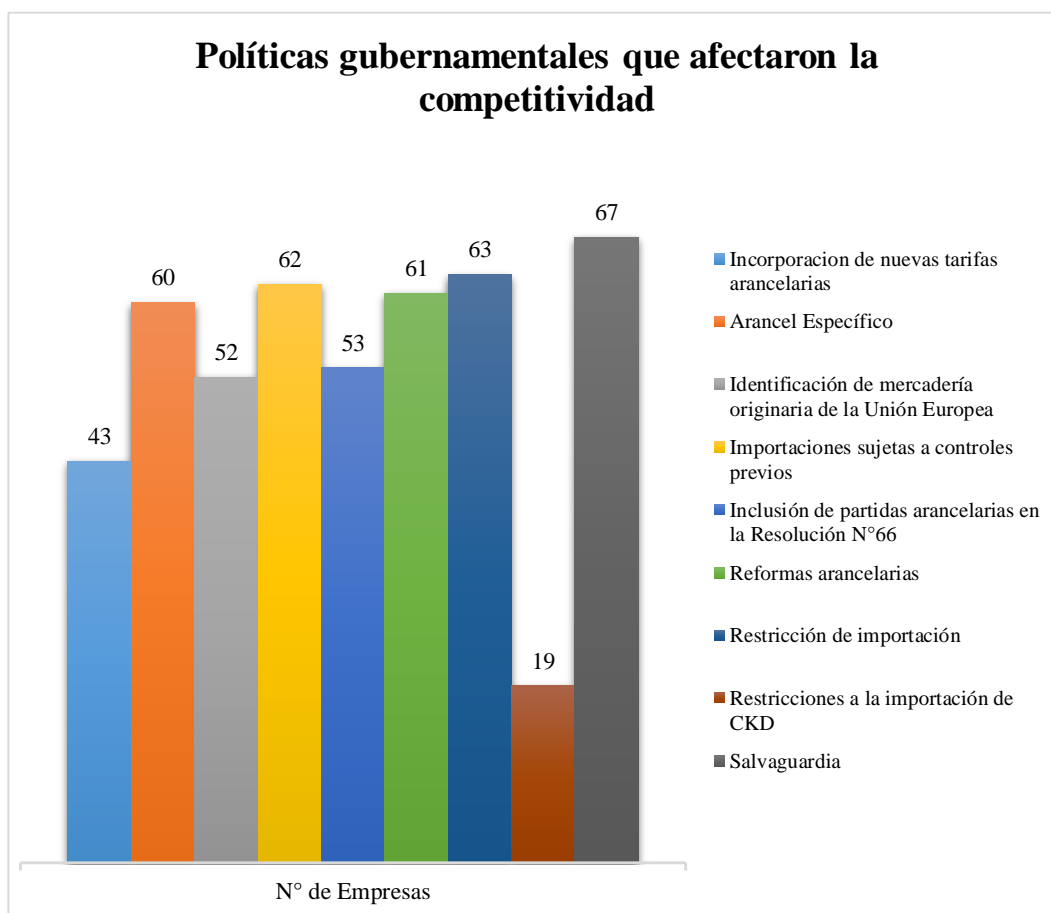


Figura 29 Políticas gubernamentales que afectaron la competitividad

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

4. El desconocimiento de las nuevas políticas impactó al desarrollo continuo de las firmas autopartistas

El 84,06% de las empresas concuerdan que el desconocimiento de la nueva normativa expedida afectó al desarrollo continuo de sus actividades, debido a que no tenían conocimiento amplio sobre el impacto que generarían luego de su aplicación y el 15,94% manifiestan que no ha influenciado en ninguna forma.



Figura 30 Organizaciones con desconocimiento de políticas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

5. *Su empresa ha incrementado los costos de importación y producción a partir de la incorporación de las nuevas reformas arancelarias.*

El 86.96% de empresas aseguran que sus costos de importación y producción se han visto afectados luego de la aplicación de las nuevas reformas arancelarias entre las cuales se puede mencionar el Ad valorem, ICE Ad valorem, Salvaguardias, ISD, IVA y FODINFA, en ese orden las empresas encuestadas consideran que han influenciado e incrementado sus costos, mientras que el 13,04% considera que estos rubros no han tenido variaciones trascendentes por lo cual no han afectado sus actividades productivas.

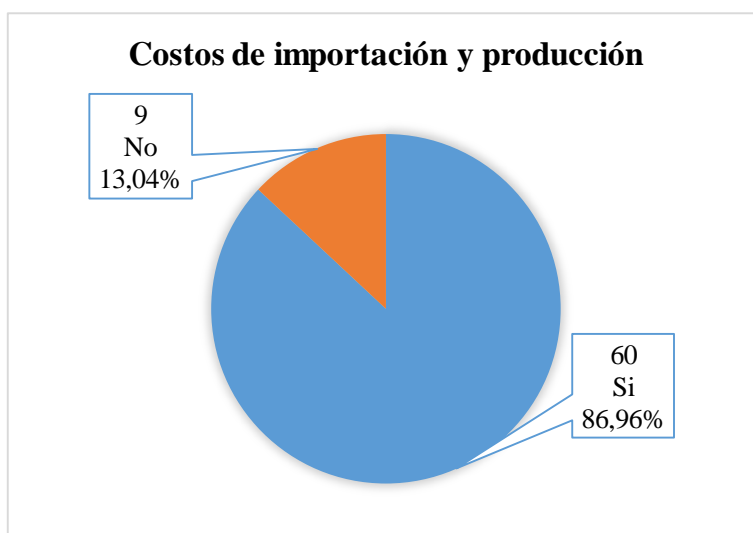


Figura 31 Costos de importación y producción

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

5.1 *Cuál de los siguientes impuestos considera usted que han incrementado sus costos productivos*

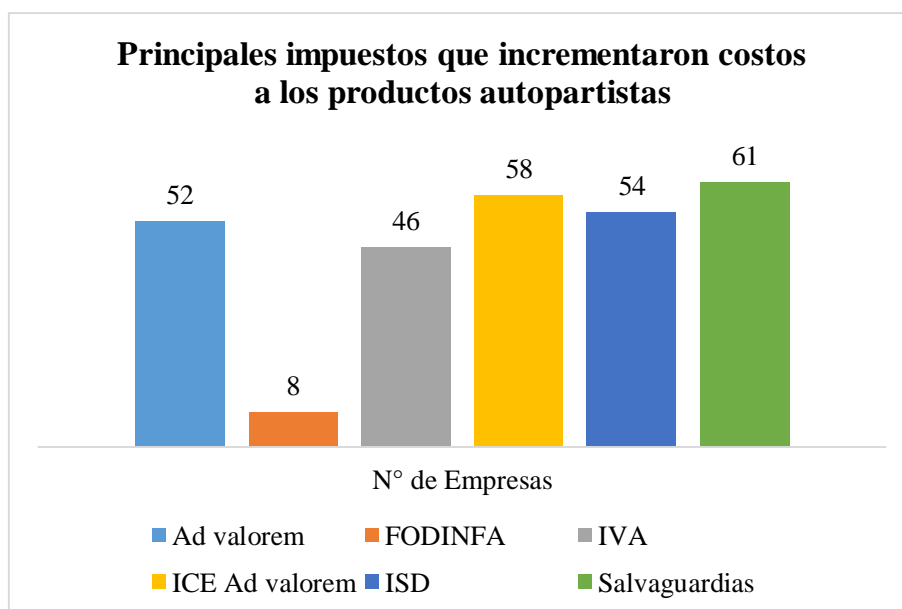


Figura 32 Principales impuestos que incrementaron costos a los productos autopartistas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

6. *Su empresa durante los últimos 7 años ha incrementado sus contribuciones fiscales, debido a nuevas normativas.*

El 91.30% de las empresas autopartistas han incrementado el valor de sus contribuciones tributarias debido a las nuevas reformas arancelarias es por esto que las principales son IVA, IR, Anticipo IR, ISD, en tanto que, el 8,70% no ha presentado aumentos considerables en sus pagos fiscales.

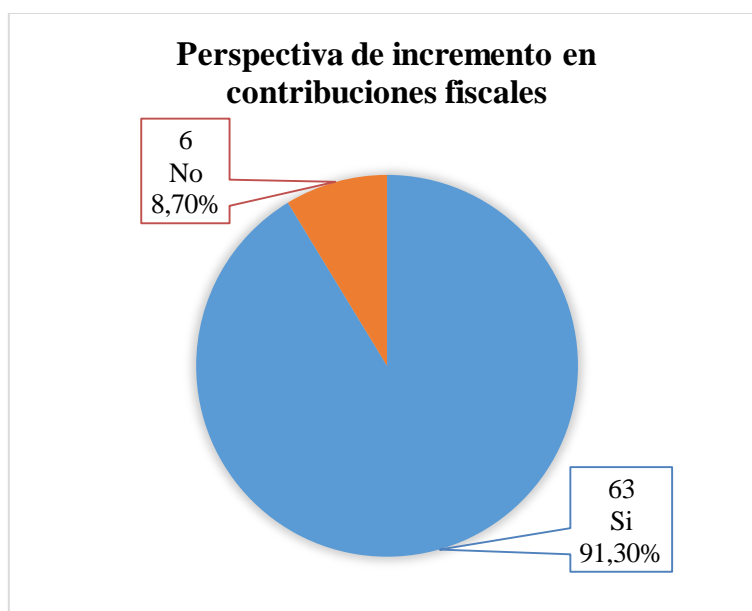


Figura 33 Perspectiva de incremento en contribuciones fiscales

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

6.1 *¿Cuál de las siguientes contribuciones fiscales considera usted que han incrementado a lo largo de estos siete años en su empresa?*

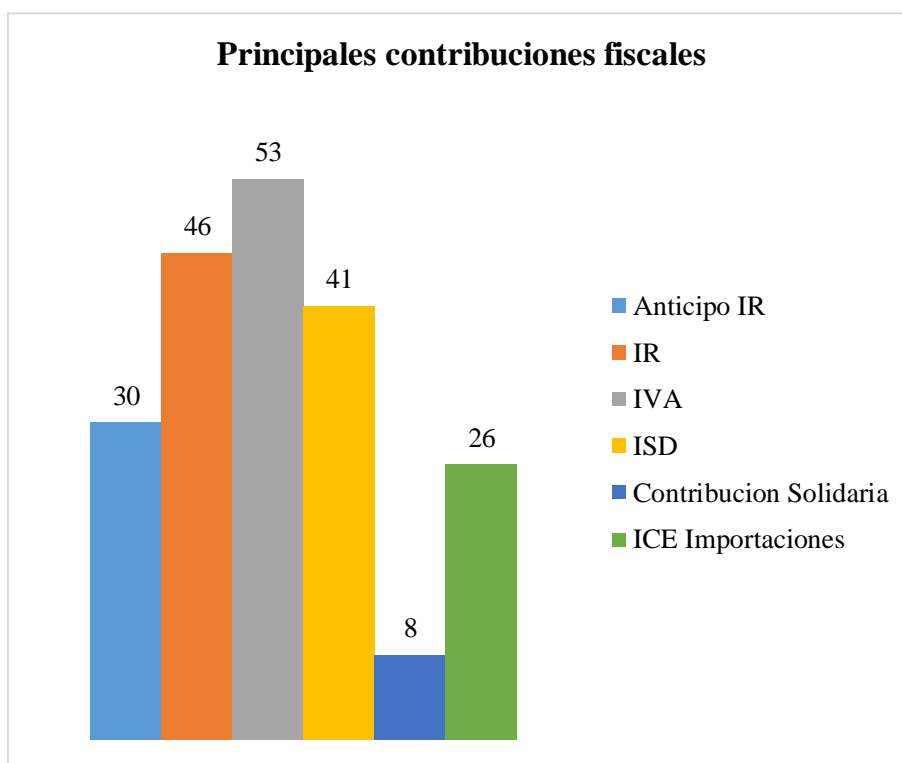


Figura 34 Principales contribuciones fiscales

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

7. *Conoce los incentivos tributarios que se encuentran relacionados con el subsector autopartista.*

El 65,25% de las empresas desconocen los incentivos tributarios a los que pueden acceder para optimizar sus recursos, mientras que solo el 34,78% posee información respecto a este tema entre los más aplicados por las empresas encuestadas se encuentran el desarrollo regional equitativo que brinda beneficios a los empresarios que realicen inversiones en negocios que contribuyan al cambio de la matriz productiva y recibieron una exoneración del IR por cinco años, también se ha aplicado la compensación de salario digno y el incremento de trabajo neto.

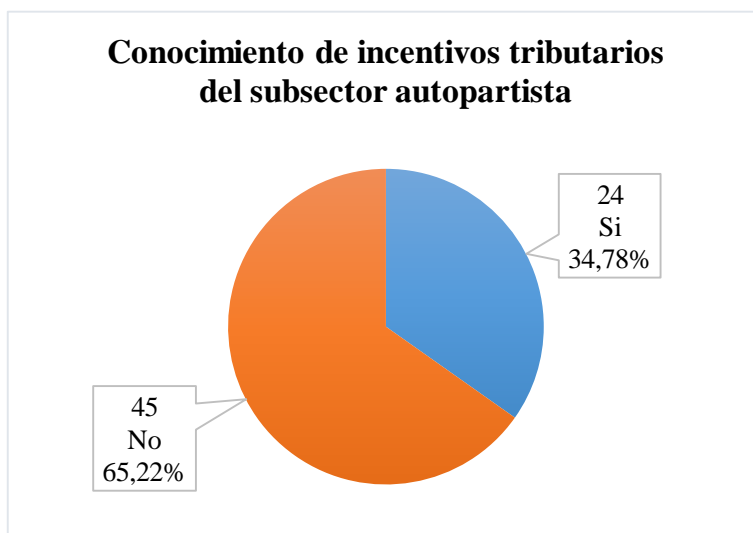


Figura 35 Conocimiento de incentivos tributarios del subsector autopartista
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

7.1 ¿Cuál de los siguientes incentivos tributarios ha podido aplicar en su empresa?

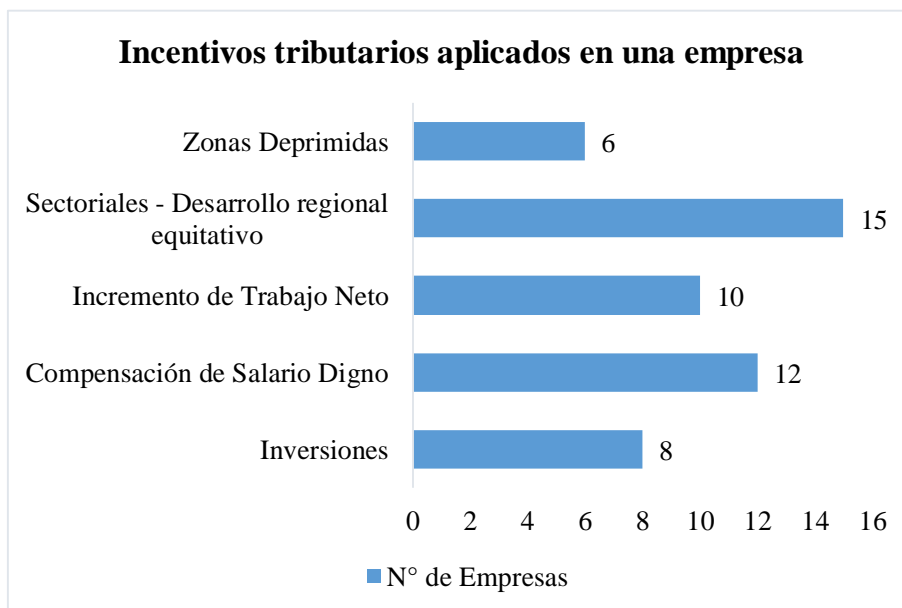


Figura 36 Incentivos tributarios aplicados en una empresa
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

8. *Su empresa incrementó el nivel de rentabilidad por medio de nuevos incentivos tributarios.*

El 78,26% de las empresas no han incrementado su nivel de rentabilidad debido a la carencia de conocimiento relacionado a los incentivos tributarios y los beneficios que ofrece su aplicación, por lo que solo el 21,74% de firmas optan por acogerse a mecanismos que permitan mejorar este índice y su productividad.

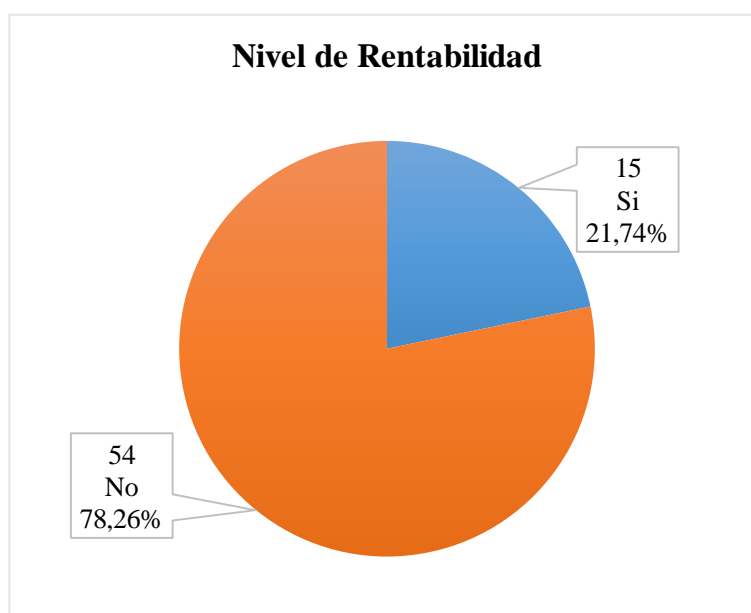


Figura 37 Nivel de Rentabilidad

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

9. *En los últimos 7 años su empresa ha realizado inversiones relacionados a capacitación técnica del personal, líneas de investigación e innovación de sus productos.*

El 78,26% de empresas del subsector autopartista han realizado inversiones ligadas a la capacitación al personal e incorporación de tecnologías vanguardistas para desarrollar nuevos productos, y el 21,74% ha mantenido sus procesos y productos sin cambios durante este periodo.

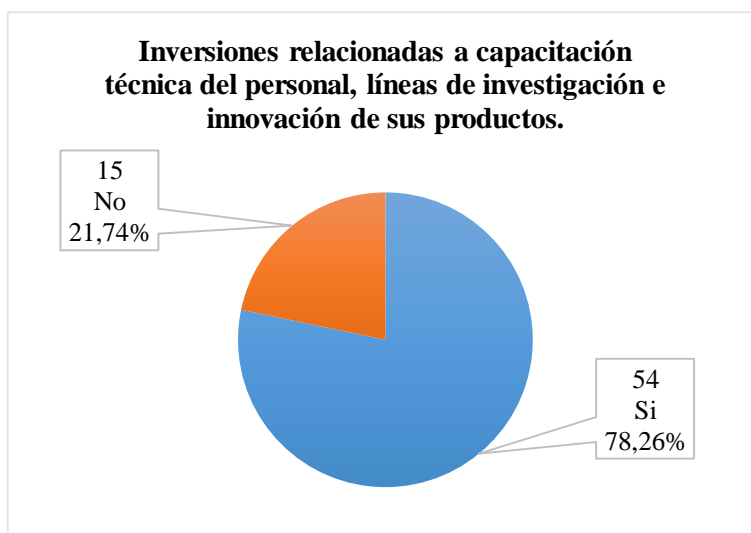


Figura 38 Inversiones relacionadas a capacitación técnica del personal, líneas de investigación e innovación de sus productos.

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

10. Su empresa mejoró la competitividad debido al incremento de inversión en tecnología.

El 60,87% de empresas que ha invertido en nuevas tecnologías y capacitación al personal han incrementado su competitividad local, por lo que el 39,13% manifiesta que su nivel de competitividad se mantiene a pesar de la inversión.

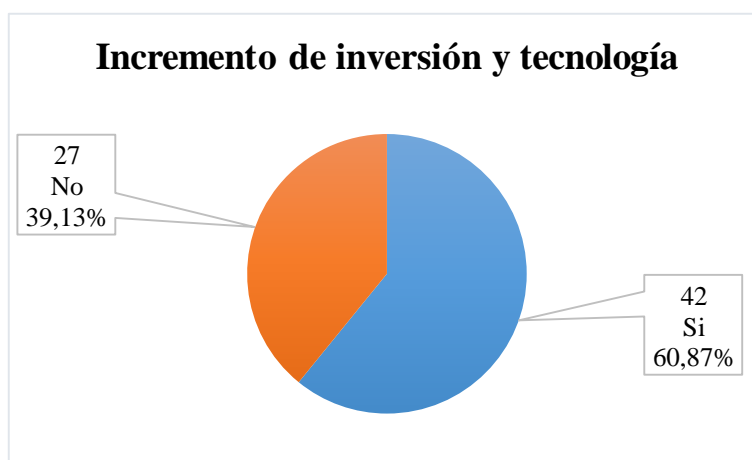


Figura 39 Incremento de inversión y tecnología

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

11. Su empresa ha disminuido el nivel de empleados bajo relación de dependencia durante los últimos años.

El 73,91% de firmas autopartistas no han reducido su capital humano a lo largo de estos últimos años, mientras que el 26,09% de empresas han tenido que reducir plazas de trabajo para mantenerse en el mercado considerando que 15 empresas han tenido que reducir entre 4 a 6 plazas de trabajo durante el periodo en estudio

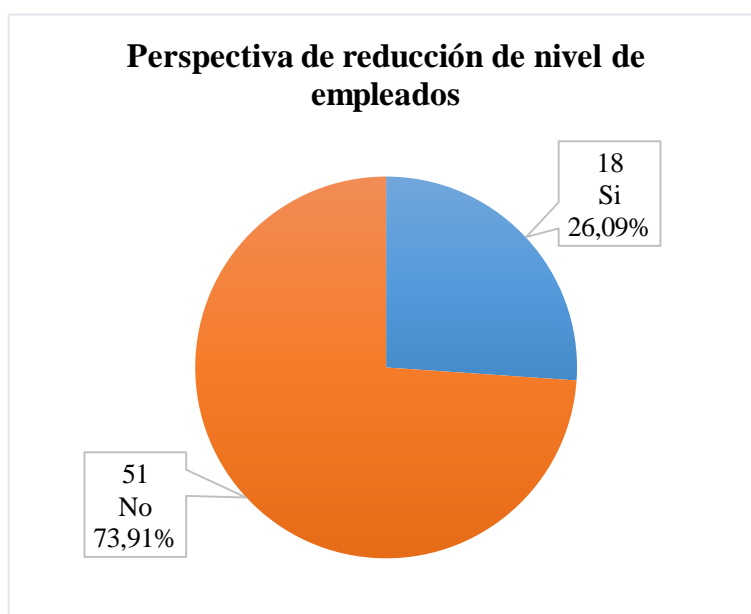


Figura 40 Perspectiva de reducción de nivel de empleados

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

11.1 De las siguientes opciones en qué proporción se ha reducido el nivel de empleo en su empresa

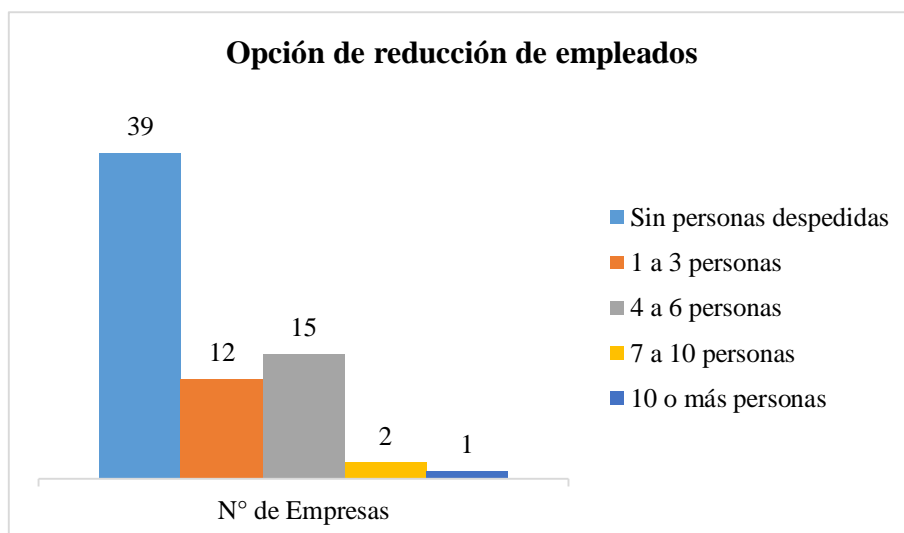


Figura 41 Opción de reducción de empleados

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

12. Su empresa mantiene un sistema de incentivos y crecimiento para el personal que labora.

El 65,22% de las empresas ratifican que no disponen de incentivos para el desarrollo profesional inter empresarial, mientras que el 34,78% tiene desarrollado planes de crecimiento para el personal que labora en sus empresas.

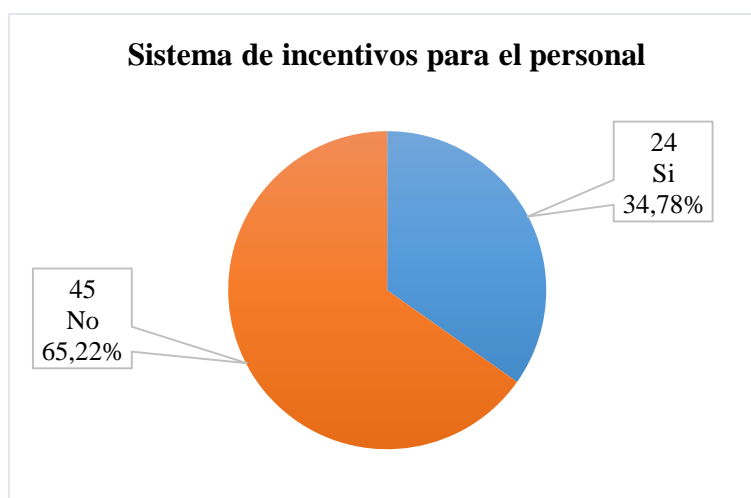


Figura 42 Sistema de incentivos para el personal

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

13. Su empresa cuenta con un plan de negocios cuyo objetivo sea adaptarse a nuevos escenarios de mercado.

El 73,91% de las productoras de autopartes no cuentan con planes de negocios con acciones contingentes que les permita adaptarse al cambio continuo del mercado, y solo el 26,09% evidencia tener planes elaborados para enfrentarse a nuevas situaciones económicas.

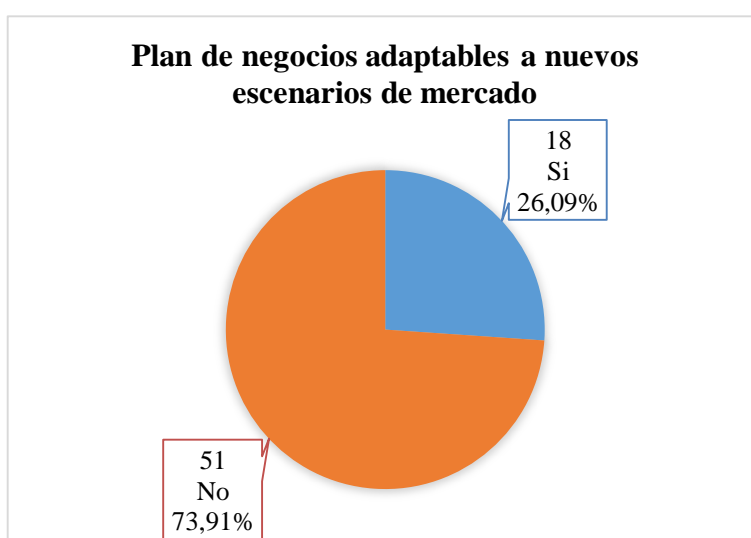


Figura 43 Plan de negocios adaptables a nuevos escenarios de mercado

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

14. Su empresa ha generado nuevas estrategias comerciales que incrementen su cartera de clientes hasta la actualidad.

Únicamente el 14,49% de las empresas han incorporado nuevos clientes mediante la aplicación de estrategias generalmente las más usadas por las firmas son el marketing promocional y estrategias de distribución que permite captar nuevos clientes finales en sectores estratégicos donde existe una mayor demanda de los bienes autopartistas, mientras que el 85,51% ha preferido mantenerse con los clientes habituales.

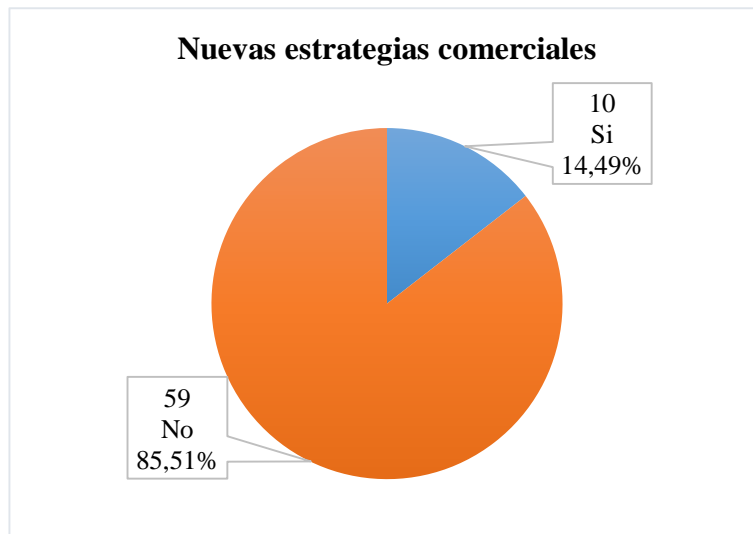


Figura 44 Nuevas estrategias comerciales

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

15.1 ¿Cuál de las siguientes estrategias comerciales ha aplicado para incrementar su cartera de clientes?

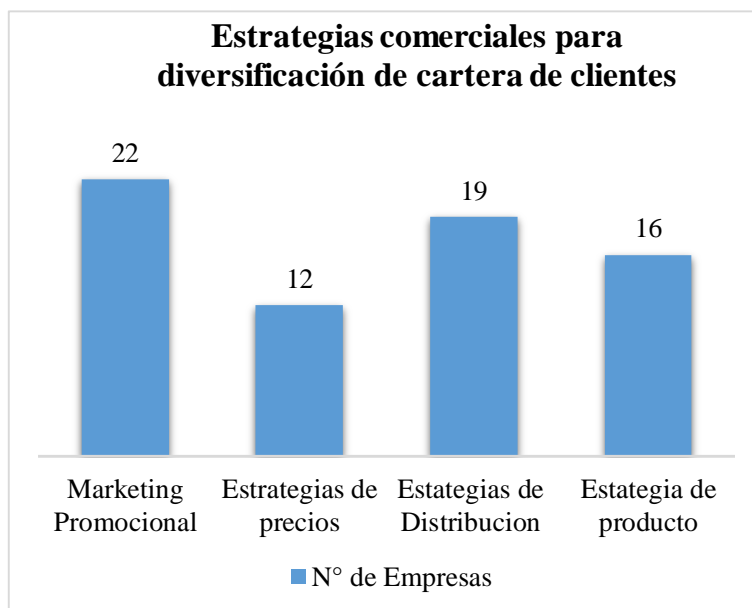


Figura 45 Estrategias comerciales para diversificación de cartera de clientes

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

15. Los recursos de financiamiento a los que su empresa ha tenido acceso provienen principalmente de Instituciones Financieras privadas

El 79,71% de las firmas exponen que sus principales fuentes de financiamiento provienen de entidades privadas y el 20,29% pertenecen a otro sector, por lo que se puede concluir que las MYPYMES del sector automotriz no tienen un apoyo mayoritario que proceda de entidades estatales a través de la aprobación de créditos productivos para desarrollar nuevos negocios.

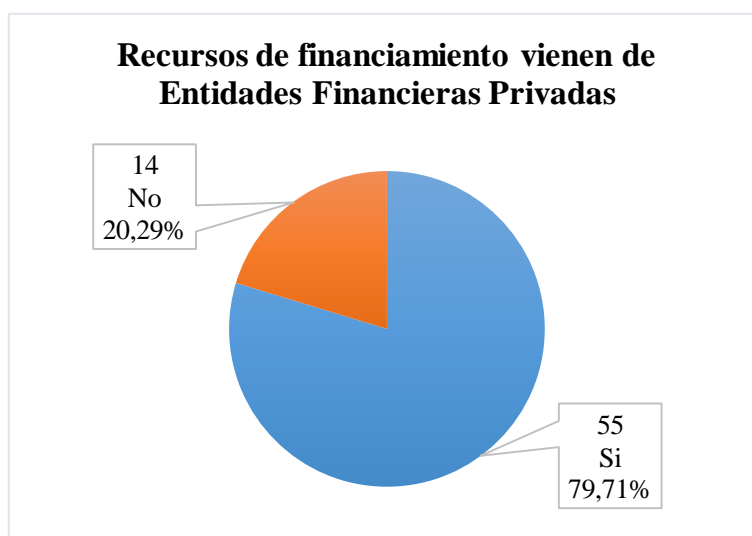


Figura 46 Recursos de financiamiento vienen de Entidades Financieras Privadas
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

16. Su empresa proporciona bienes o servicios hacia un mercado diferente del Sector Automotriz

El 33,33% de empresas autopartistas no ha podido diversificarse y proveer bienes/ servicios a otros mercados y se han mantenido como firmas autopartistas a pesar de la coyuntura que se mantienen en el sector, mientras que el 66,67% optó por incursionar en nuevas líneas de producción y encontrar nichos de mercado diferentes al sector automovilístico.

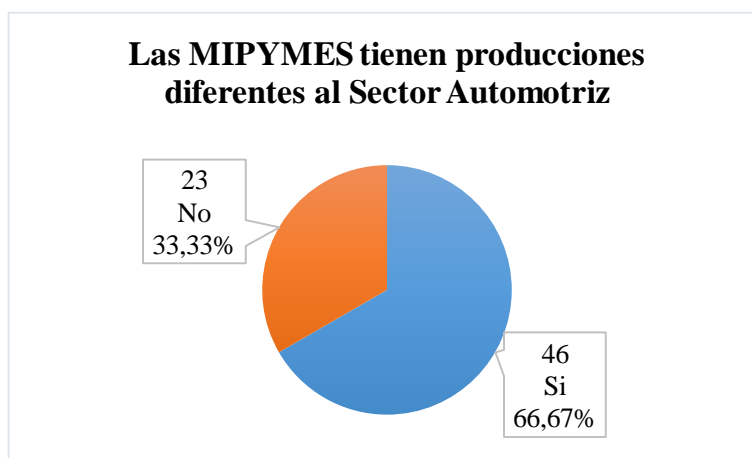


Figura 47 Las MIPYMES tienen producciones diferentes al Sector Automotriz
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

16.1 ¿A qué sector económico ha destinado principalmente sus nuevos bienes o servicios?

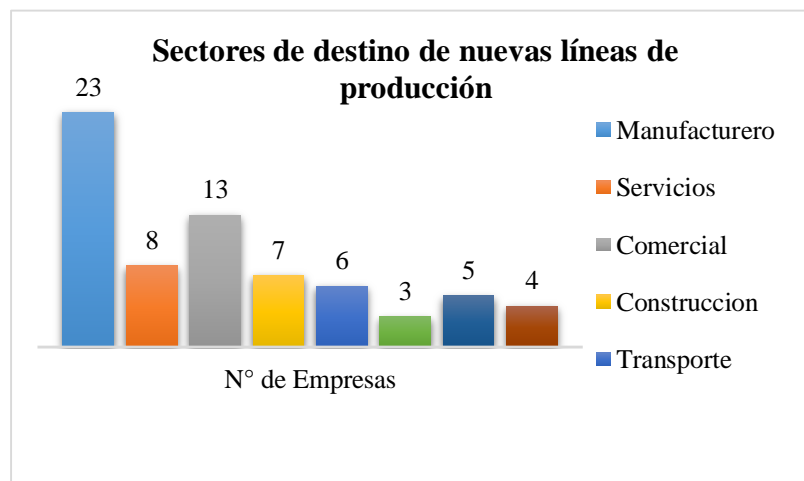


Figura 48 Sectores de destino de nuevas líneas de producción
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias Termosellado Full Cía. Ltda., Encuesta, 2017)

4.4.3. Microempresas Autopartistas

La cantidad de firmas de partes y piezas según la base de datos otorgada por las empresas (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda.) Que se desarrollaron en la última década se encuentran en un rango de cantidad de entre 30 hasta 41 empresas, en la gráfica No. 48 podemos evidenciar la cantidad de empresas que traspasaron de pequeña y mediana a micro y las firmas autopartistas que ha razón de un reducido nivel de crecimiento y acumulación de resultados en pérdida cerraron sus actividades como productoras autopartistas.

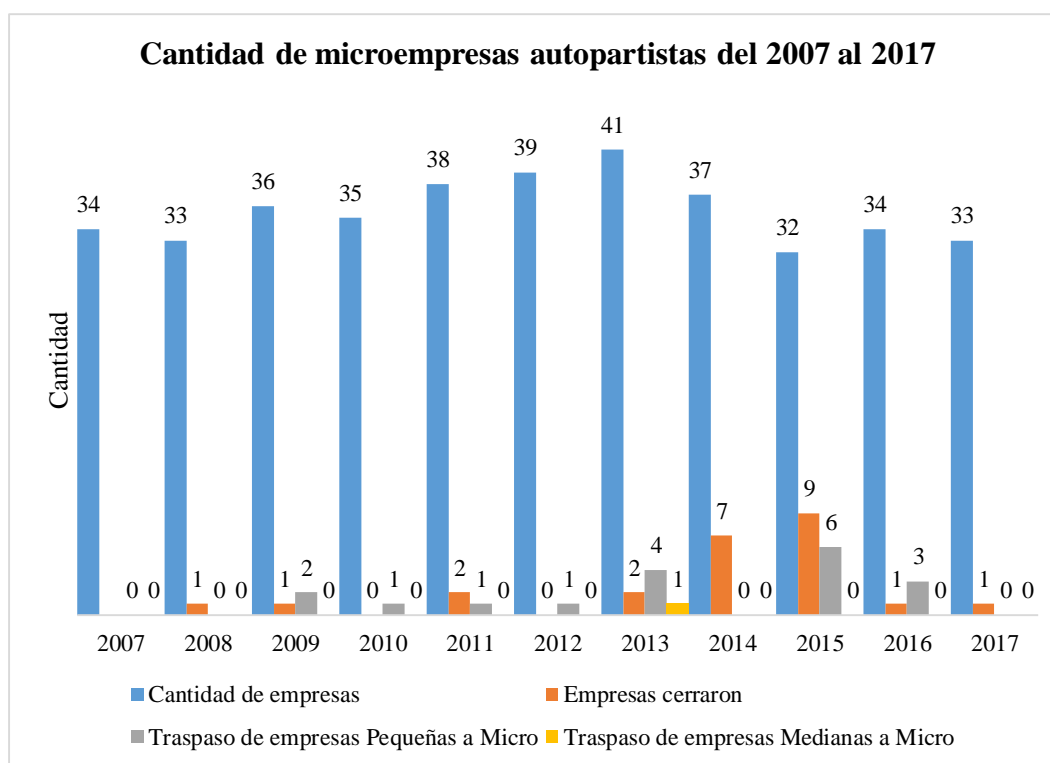


Figura 49 Cantidad de microempresas autopartistas del 2007 al 2017

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Para el desarrollo del análisis de la muestra estratificada, se analizará a 34 empresas dedicadas a la industria autopartista, en esta muestra se encontró que el 72,94% trabaja bajo la producción basada en la metalmecánica y el 27,06% está relacionada con el plástico.

4.4.3.1 Análisis Financiero de las Microempresas autopartistas

Para el análisis de las microempresas dedicadas a la producción o venta de autopartes, en la muestra de 69 organizaciones se ha obtenido mediante la metodología de muestreo estratificado un total de 34 industrias de las cuales se ha obtenido el siguiente resumen de estados financieros.

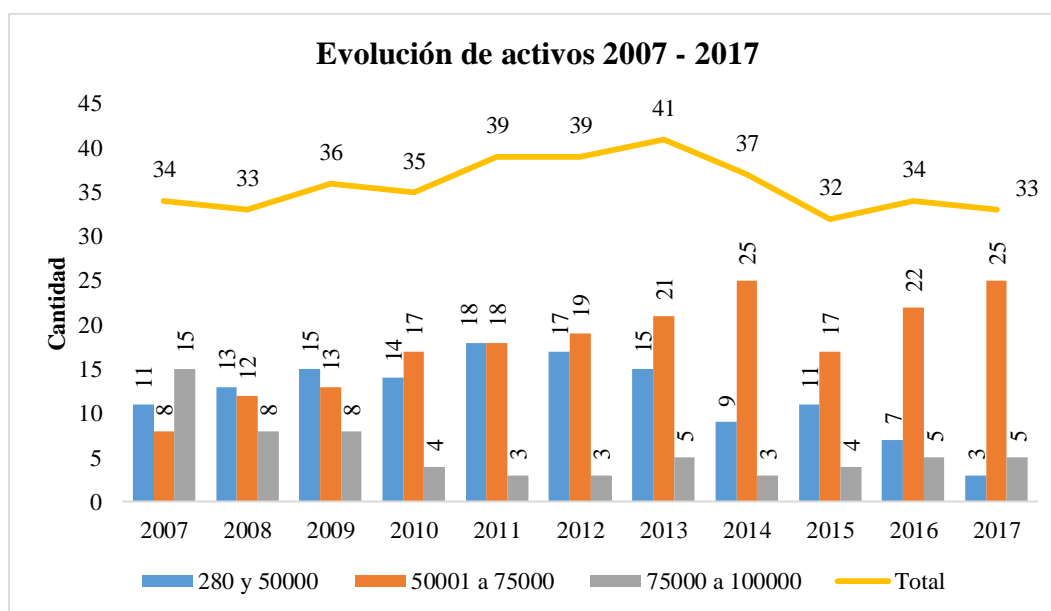


Figura 50 Evolución de activos

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Los activos de las microempresas autopartistas se han desarrollado dentro de los valores USD 280 y USD 100.000, para realizar un análisis de la fluctuación de activos de las empresas se ha dividido en tres grupos, el primero se encuentra entre los USD 280 y USD 50.000 dólares, siendo el año 2011 con mayor cantidad de empresas en este rango de Activos totales, en este rango se ha mantenido una tendencia negativa a partir del año 2011, donde se encontraban 18 productoras de autopartes y al 2017 se registraron tan solo 3 empresas. El siguiente rango se encuentra entre los USD 50.001 y los USD 75.000, que partir del año 2010 se ha mantenido con una cantidad superior a las 17 empresas cerrando en 2017 con un total de 25. El último rango monetario de activos está entre los USD 75.0001 y los USD 100.000, en este intervalo se puede verificar la menor cantidad de empresas de partes y piezas, a partir del año 2008 hasta el 2017 existían entre cinco y ocho empresas, el 2007 fue el único año donde superó este rango llegando a las 15 firmas autopartistas con activos entre los USD 75 y USD 100 mil dólares

b) Pasivos:

Los pasivos analizados de las 34 microempresas, han ascendido a partir del 2012, año donde el Gobierno central inicia una serie de medidas gubernamentales como la implementación de cupos de importación de Materia Prima para el ensamblaje de vehículos o las salvaguardias. En este grupo de cuentas se analizarán las de mayor relevancia: proveedores, impuesto a la Renta por pagar y préstamos.

Proveedores

Los proveedores han tenido un crecimiento de USD 9,5 miles de dólares en el 2007 hasta USD 85,34 miles en el año 2016, al 2017 el valor se reduce a USD 62,88 miles de dólares.

Con esta información podemos analizar que las MIPYMES, al no tener un mercado fijo que demande sus bienes, buscaron diversificar su línea de producción, lo que los llevó a requerir una mayor cantidad de materia prima.

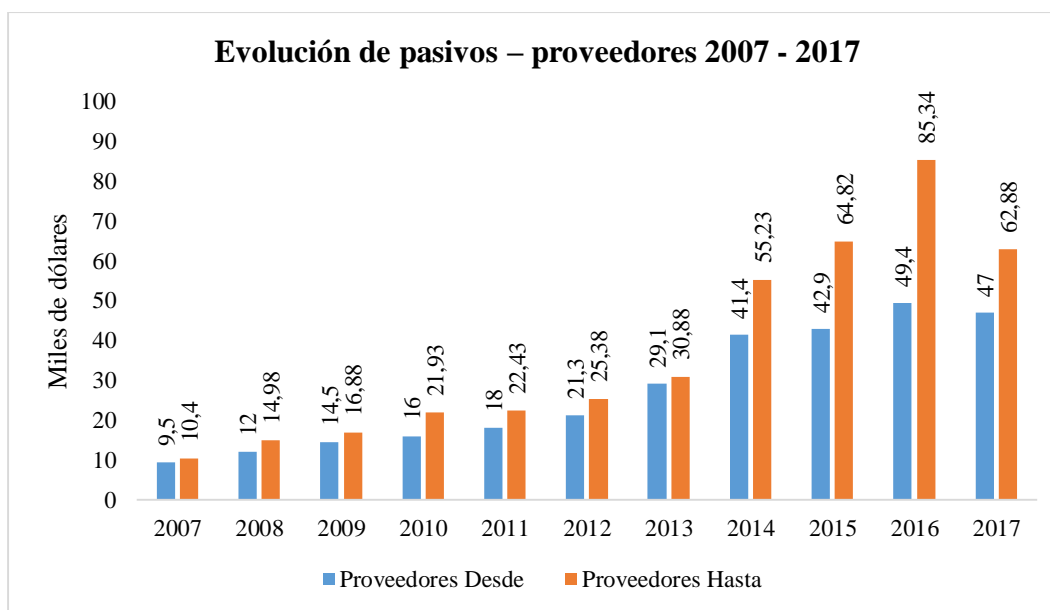


Figura 51 Evolución de Pasivos – Proveedores

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Impuesto a la Renta por pagar

Uno de los principales impuestos declarados por las empresas en el Ecuador, ha mantenido una tendencia al crecimiento del año 2007 al 2016, este impuesto se cancela sobre la utilidad que ha generado una empresa, 29 microempresas, al 2007 esta subcuenta se encontraba entre USD 1,3 y USD 4,01 y en el 2016 ascendió 96,17%. Al 2017 el valor decrece a USD 28,31 miles de dólares. Con esta información se puede deducir que las microempresas han mantenido un crecimiento sostenido de sus utilidades.

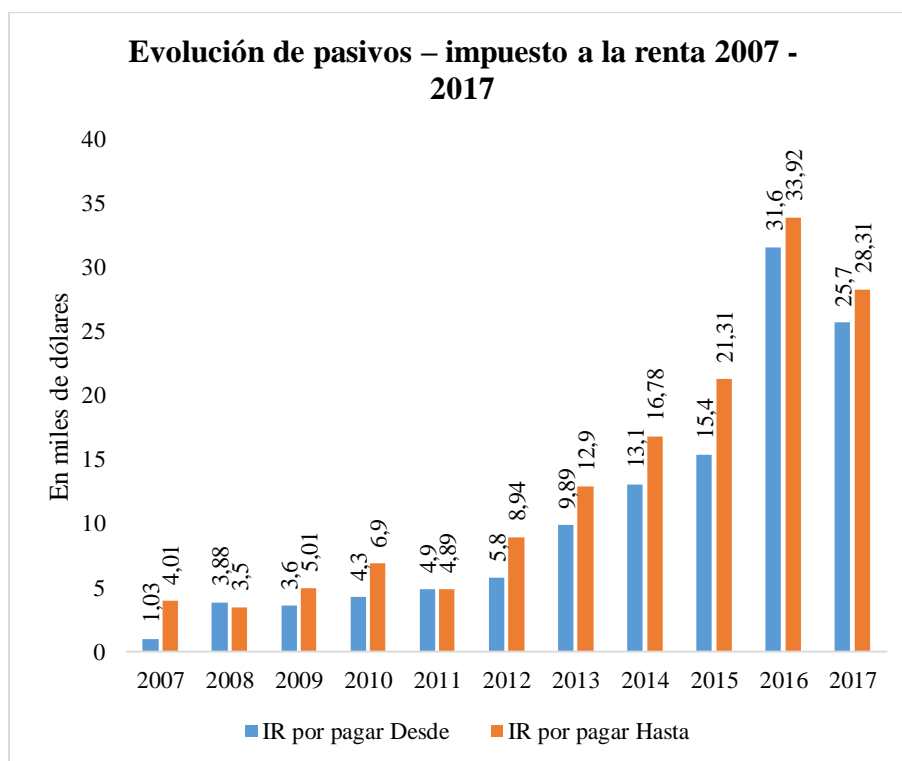


Figura 52 Evolución de Pasivos – Impuesto a la Renta.

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Préstamos

Los préstamos de las microempresas al 2007 se encontraban en un Rango de entre USD 3,9 y USD 7,3 miles de dólares, se mantiene un crecimiento aproximado del 9.85% hasta el año 2011. Al 2012 los préstamos alcanzaron el rango de entre USD 9,19 y USD 10,00, hasta el año 2014 el crecimiento en préstamos era para cubrir otros pasivos, pero a partir del año 2015 esta cuenta se direccionó a la adquisición de: materia prima, promoción de nuevos productos, adquisición de activos fijos, entre otras transacciones necesarias para la introducción de nuevas líneas de producción, las microempresas al 2016 alcanzaron el rango de entre USD 16,43 y USD 33,21 miles de dólares, para el 2017 el rango se ubica entre USD 21,99 y USD 29,4 miles de dólares

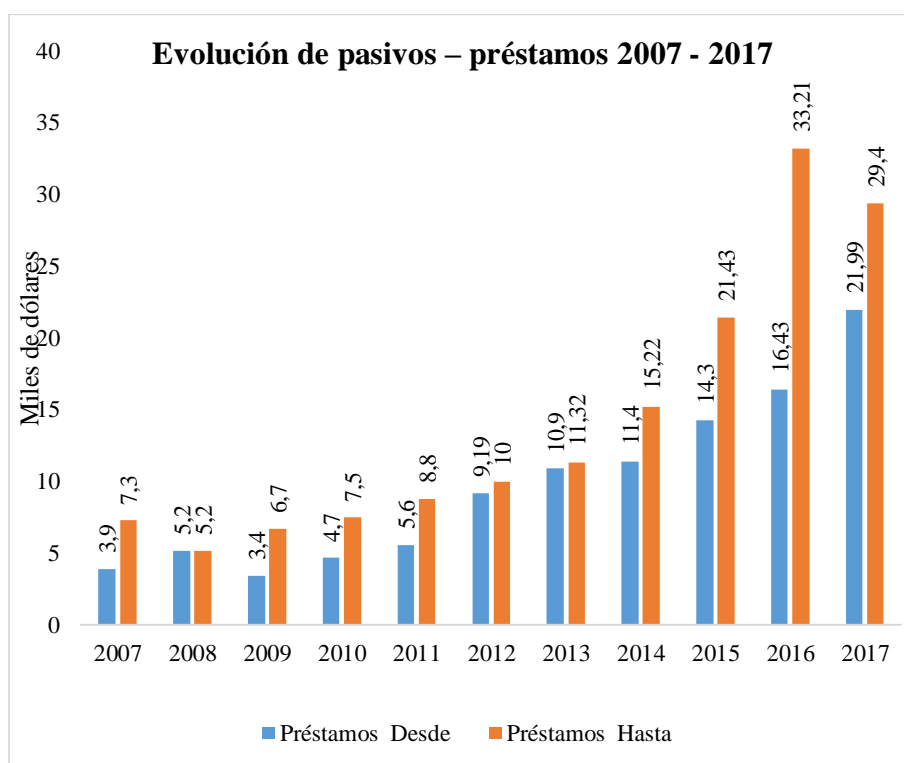


Figura 53 Evolución de Pasivos – Préstamos

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

c) Patrimonio:

La evolución de la cuenta Capital Social ha permitido conocer que de las 34 empresas estudiadas el 75,53% recapitalizó sus utilidades, a partir del año 2012, las recapitalizaciones se disminuyen en monto, pero no en cantidad de empresas que deciden re-invertir sus utilidades. De las 25 empresas con recapitalizaciones se enfocaron en la adquisición de maquinaria, por esta razón en el punto a) Activos se pudo verificar el incremento de activos. Aun así, el capital social a partir del año 2012 empieza a decrecer; por el cierre de 24 firmas autopartistas y por la venta de activos realizada por 17 empresas

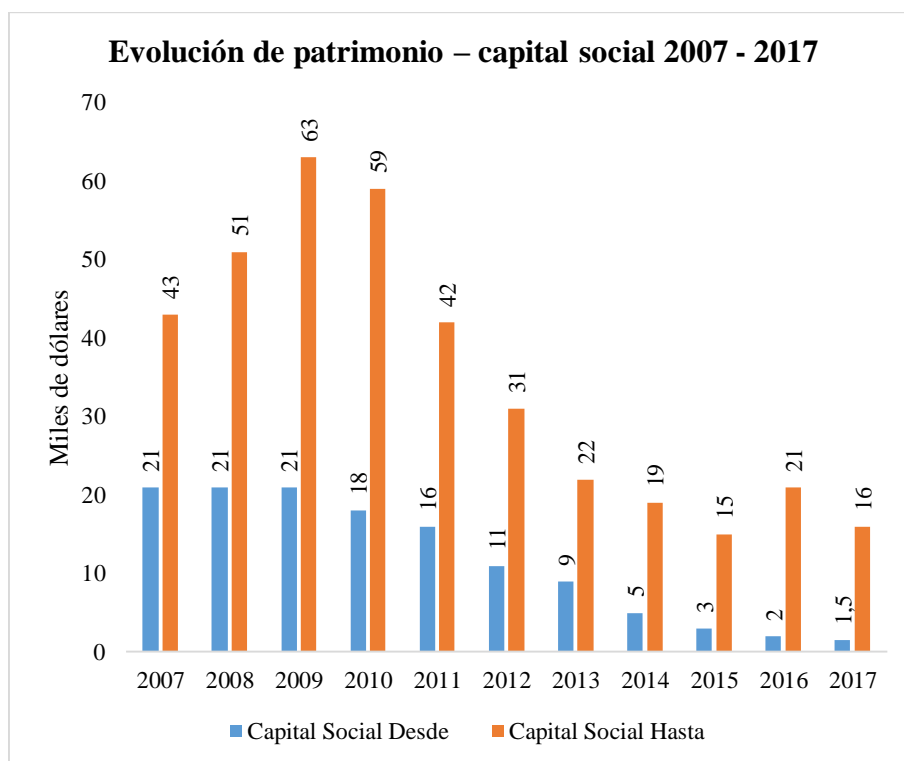


Figura 54 Evolución de Patrimonio – Capital Social

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

d) Ingresos:

Los ingresos brutos generados por las microempresas oscilaron entre los USD 20 y USD 90 mil dólares, en la Gráfica No.31 se puede identificar la variación de ingresos y el rango en el que desarrollaron. El 2007 tiene un rango de ingresos de entre USD 35 a USD 85 miles de dólares, al 2012 este rango se sitúa entre los USD 8.000 y USD 59.300 dólares, este declive se suscita en el año de promulgación de medidas gubernamentales para el sector automotriz. Al 2017 las ventas del subsector se contrajeron en un rango de entre USD 45,2 a USD 89,9 miles de dólares.

Las ventas a partir del año 2013 las ventas crecieron, pero no por las ventas de autopartes, según el base de datos analizada, de las 34 empresas estudiadas el 82,35% diversificaron su cartera de clientes e iniciaron procesos de producción que no tienen ninguna relación con la Industria Automotriz.

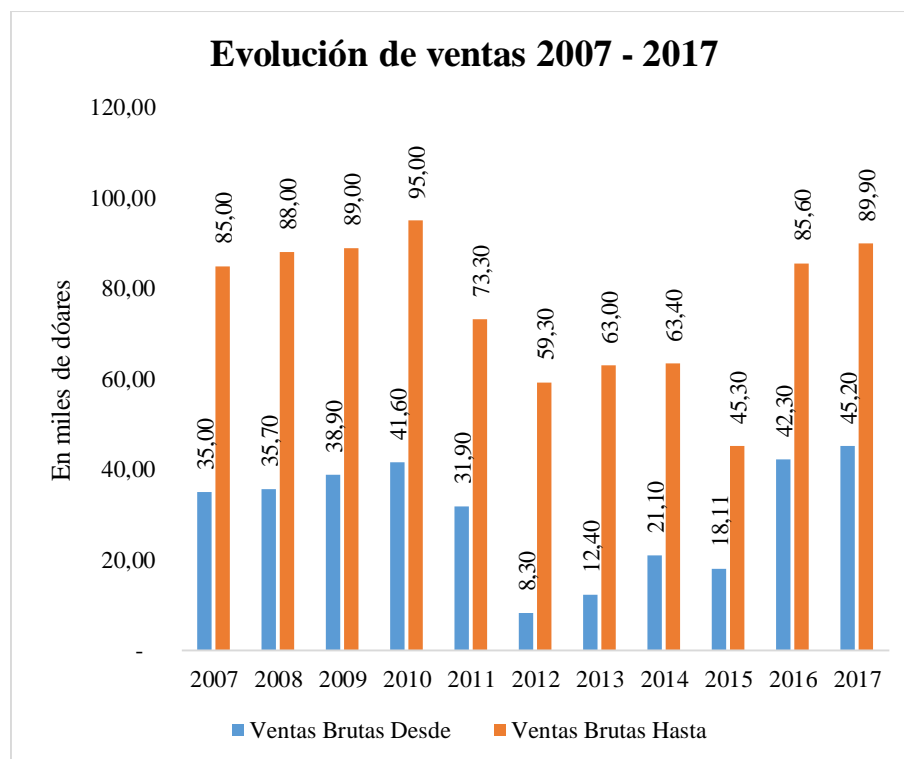


Figura 55 Evolución de Ventas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

e) Costos y Gastos:

Las microempresas analizadas han presentado fluctuaciones en sus costos, con el incremento en sus costos como se puede observar en la Gráfica No. 32, los costos a inicios de la última década presentaron un rango de costos de entre USD 7,33 y USD 13,21 miles de dólares al 2012 inicia un crecimiento paulatino de los costos, tanto por las nuevas imposiciones

gubernamentales, y por el desarrollo de nuevas líneas de producción incrementa sus costos de producción, al 2017 los costos se mantuvieron en el rango de entre USD 24,28 y USD 35,96 miles de dólares.

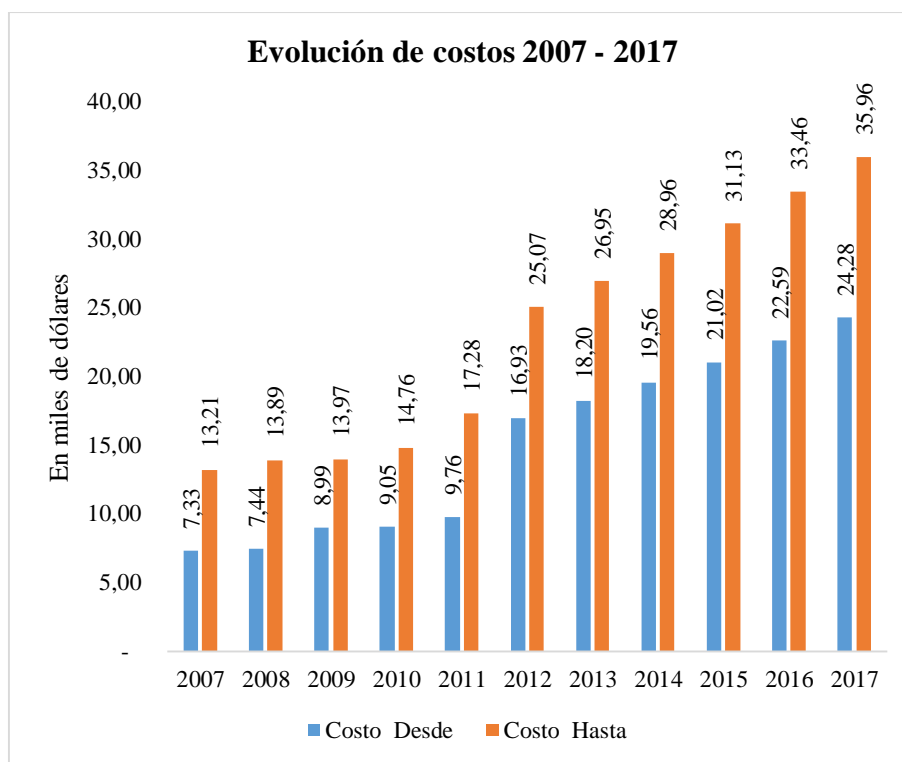


Figura 56 Evolución de Costos microempresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

A partir del año 2012 las principales cuentas con mayor crecimiento en los estados financieros de las 34 microempresas analizadas fueron:

- Importaciones de bienes no producidos por la compañía
- Compras netas locales de bienes no producidos por la compañía
- Otros costos indirectos de fabricación
- Otros costos de producción

Los desembolsados por las microempresas al 2007 fueron de entre USD 7,06 y USD 12,72 miles de dólares, a partir del año 2012 los gastos incrementan a un rango de entre USD 18,41 y USD 27,26 miles de dólares, al 2017 los gastos que asumieron las organizaciones incrementaron a un rango entre USD 26,65 y USD 39,32 miles de dólares.

Las principales cuentas que se incrementaron en la última década fueron:

- Honorarios, comisiones y dietas a personas naturales
- Remuneraciones a otros trabajadores autónomos
- Transporte
- Gastos de financiamiento de activos

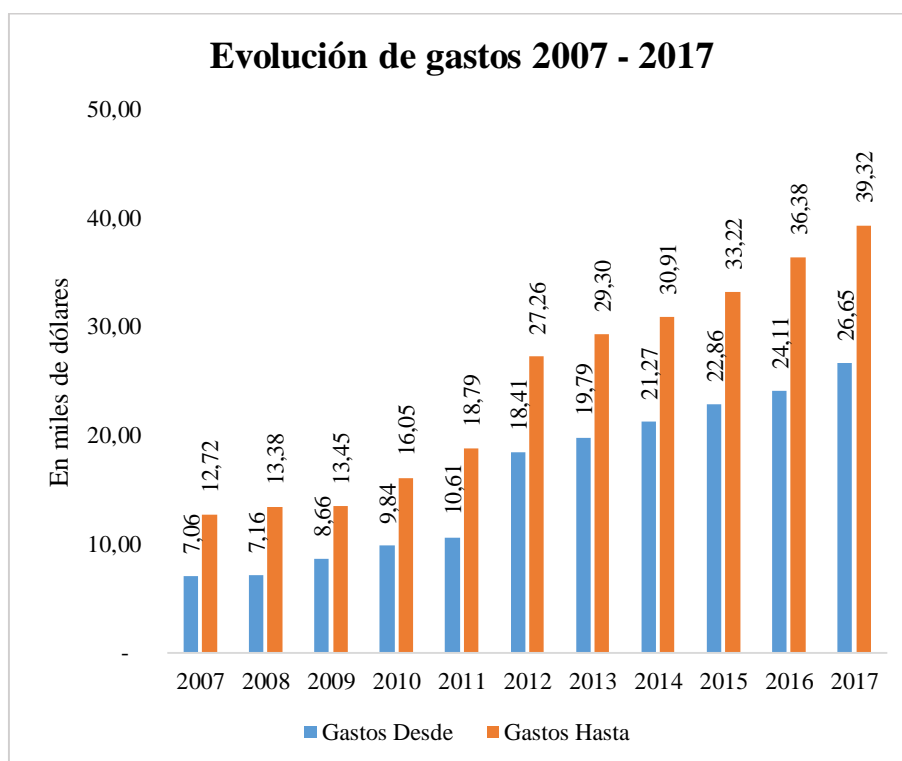


Figura 57 Evolución de Gastos microempresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

f) Resultados del ejercicio

De la muestra analizada, en el segmento de las microempresas 28 presentaron utilidades durante la última década; al 2007 los resultados positivos se encontraron en un rango entre USD 25,3 y USD 31 miles de dólares a partir del año 2012 se puede observar una reducción en las utilidades y al 2017 el rango se situó entre USD 1,50 y USD 16 miles de dólares, tres veces menor al 2007. De las 28 empresas analizadas con utilidad, cuatro presentaron pérdida durante la última década en al menos un año.

De las seis microempresas restantes, una empresa pérdida en el 2007 por un valor de USD 56.344,23 dólares y las otras cinco microempresas presentaron pérdidas entre USD 14.566,94 y USD 64.634,55 miles de dólares en el 2013, al 2015 estas microempresas presentan pérdidas en un rango de USD 34.868,90 y USD 76.442,51 miles de dólares. Al 2016 como resultado de tres años en pérdida se declaran insolventes y a finales de este año cierran sus actividades.

De las seis microempresas restantes, una empresa pérdida en el 2007 por un valor de USD 56.344,23 dólares y las otras cinco microempresas presentaron pérdidas entre USD 14.566,94 y USD 64.634,55 miles de dólares en el 2013, al 2015 estas microempresas presentan pérdidas en un rango de USD 34.868,90 y USD 76.442,51 miles de dólares. Al 2016 como resultado de tres años en pérdida se declaran insolventes y a finales de este año cierran sus actividades.

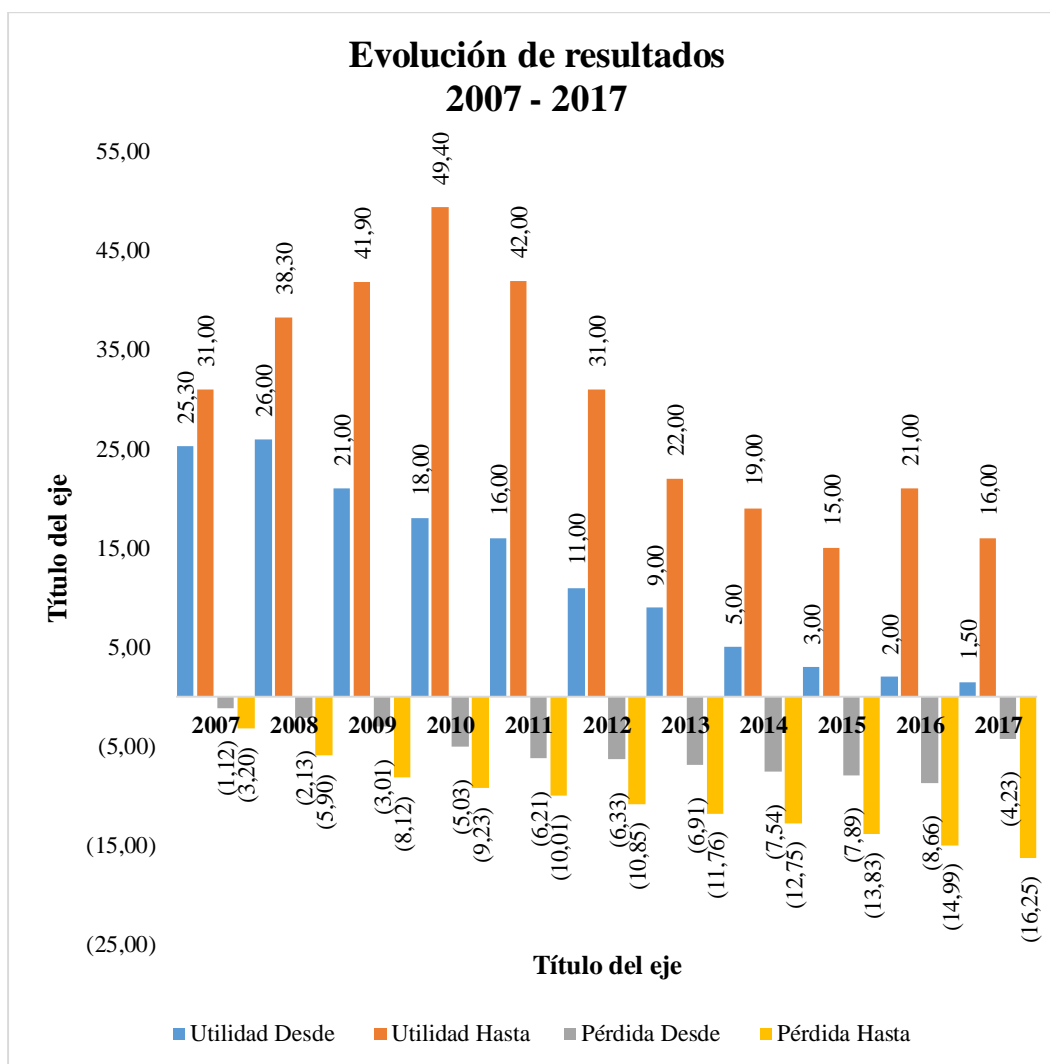


Figura 58 Evolución resultados de las microempresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

4.4.4. Pequeñas empresas Autopartistas

Las pequeñas empresas se han desarrollado en un rango de entre 23 a 49 empresas, en el 2007 se registraron un total de 23 empresas, al 2012 el total de organizaciones creció un 46,94%, esto por la reducción de activos, ventas y personal que anteriormente se encontraba en el rango de

las medianas empresas, en esta situación se encontraron 21 empresas, estos resultados se dieron a razón del incremento de medidas gubernamentales para la industria automotriz.

En el 2016 se registra un ligero aumento en cantidad de empresas, totalizándose 40 empresas registradas, al 2017 se totalizaron 42. Los incrementos se dieron por el paso de las medianas al rango de pequeñas, en este grupo de empresas se demostró que en la última década solo tres organizaciones incrementaron sus ventas, activos y personal, hasta convertirse en mediana empresa, esto a inicios del año 2018.

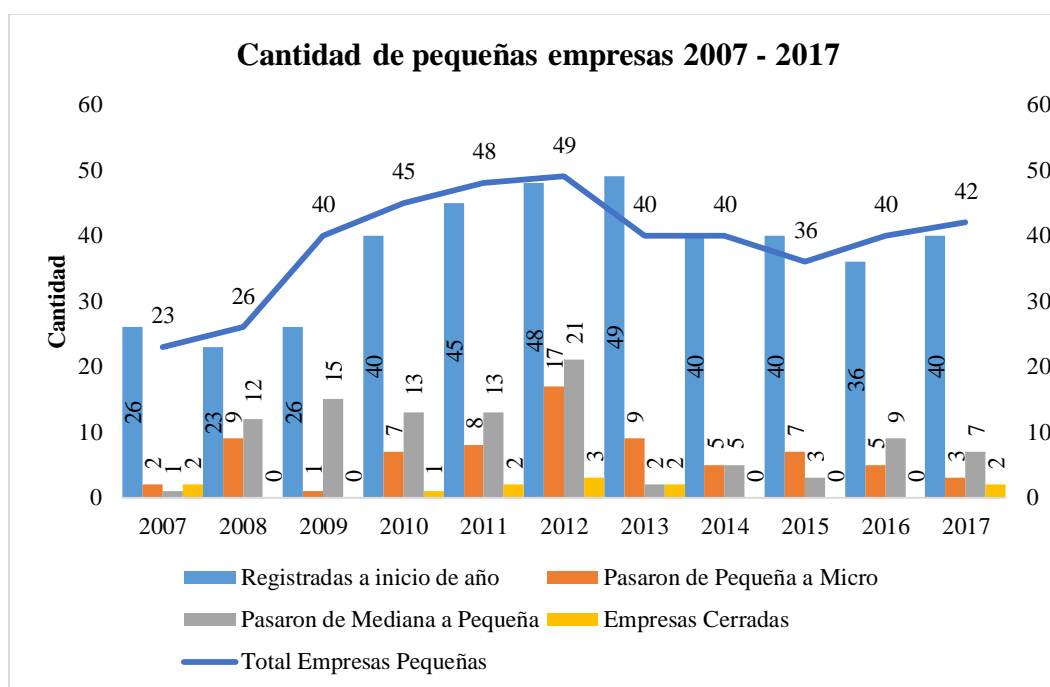


Figura 59 Cantidad de Pequeñas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

4.4.4.1 Análisis Financiero Pequeñas Empresas autopartistas

Como resultado de la muestra estratificada se analizarán 12 pequeñas empresas, de la muestra analizada el 16,67% cerró sus actividades en el año 2015, en tal razón se analizarán en

los dos últimos años únicamente las empresas operativas. En este estudio se reveló que el 78,33% de la muestra está dedicada a la producción de partes y piezas metalmecánicas y el 21,67% tiene su línea de producción en base al plástico.

a) Activos

De las 12 empresas en estudio, en este grupo de cuentas, en el año 2007, se encontraba en un rango entre USD 123,31 y USD 765,98 miles de dólares. El 2011 alcanzó un rango de entre USD 149,26 y USD 927,19, al 2012 estuvo entre USD 101,23 y USD 543,44, al 2017 el rango creció en un rango de entre USD 145,21 y USD 897,44. La principal subcuenta desarrollada por ocho de las 12 empresas fue Maquinaria y Equipo, con un incremento en el 2016 de 46,37% en comparación con el 2012.

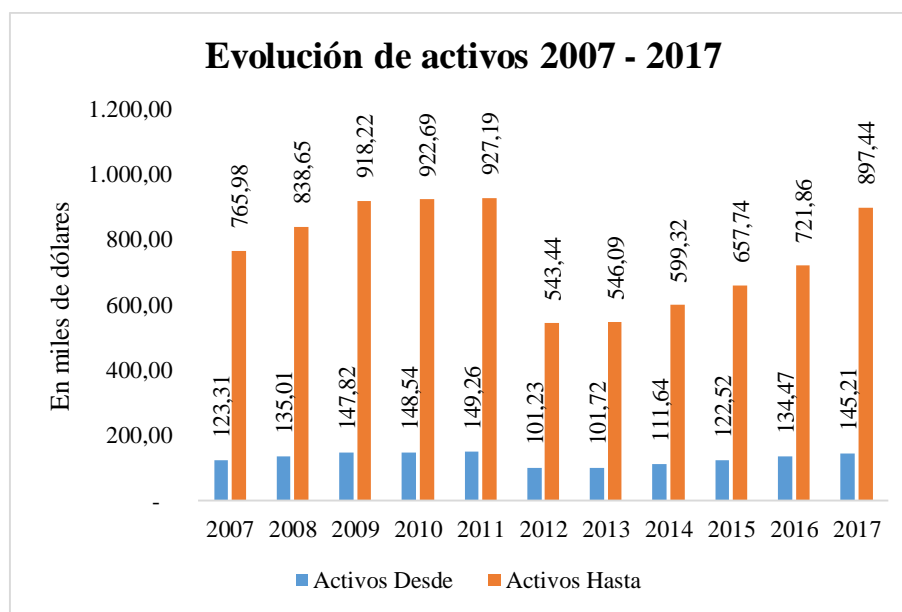


Figura 60 Evolución de Activos

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

b) Pasivos

Las principales cuentas de pasivos con variaciones en el estrato estudiado son; Proveedores, Impuesto a la Renta (IR) por pagar y Préstamos. Se observa un incremento en el rango de valores, y esto se da por la diversificación de producción y la búsqueda de nueva materia prima para incursionar en nuevos proyectos de producción, esta diversificación se presentó en 9 de las 12 empresas estudiadas.

Proveedores

Los proveedores de las pequeñas empresas estudiadas iniciaron con un rango de entre USD 31,36 y USD 60,19 miles de dólares al 2007. En los siguientes cuatro años se mantiene un crecimiento aproximado del 9,35% en los rangos, crecimiento sostenido que se detiene en el 2012, donde el rango se ubicó entre USD 19,86 y USD 50,35 miles de dólares, en los años 2013 y 2014, la cuenta proveedores asciende en su rango y a 2015 alcanza valores entre USD 126,71 y USD 226,27 miles de dólares. Al finalizar la década esta cuenta alcanzó un rango de entre USD 146,40 y USD 281,01.

El incremento de valor en esta cuenta es a razón de la diversificación de producción, ya que en la búsqueda de generar bienes se incrementó la cantidad de proveedores, para evitar aumentos de costo por adquisición se aprovecharon las maquinarias que poseían las empresas, en el caso de la muestra analizada cinco de doce empresas importaron materia prima para la producción de nuevos bienes, ajenos a la industria automotriz.

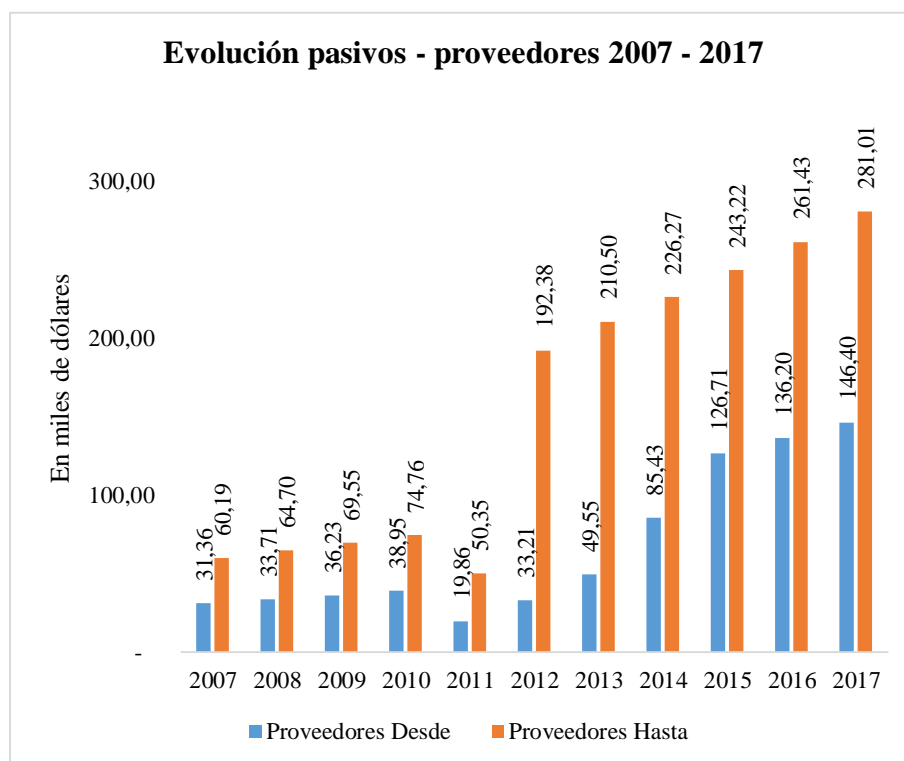


Figura 61 Evolución Pasivos - Proveedores

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Impuesto a la renta por pagar

La cuenta impuesta a la renta por pagar señala el aporte fiscal que generan las pequeñas empresas, en el caso de la muestra analizada al 2007 esta cuenta se encontraba en un rango entre USD 19,03 y USD 65,89 miles de dólares, la cuenta mantiene un crecimiento paulatino en los siguientes cuatro años. Al 2012 esta cuenta llega a su punto más bajo alcanzando valores entre USD 15,62 y USD 34,16 miles de dólares, este escenario es el resultado de la reducción en la producción de vehículos ensamblados en OBB del Ecuador, único cliente de las 8 de 12 empresas estudiadas.

Al 2013 se inicia una serie de cambios de las líneas de producción por parte de las organizaciones autopartistas pequeñas, y en a partir de este año se mantiene un crecimiento de la cuenta impuesto a la renta, al 2013 ascendió a un rango entre USD 25,70 y USD 84,57 miles de dólares, esta cuenta al 2017 cerró con valores entre USD 82,41 y USD 158,99 miles de dólares

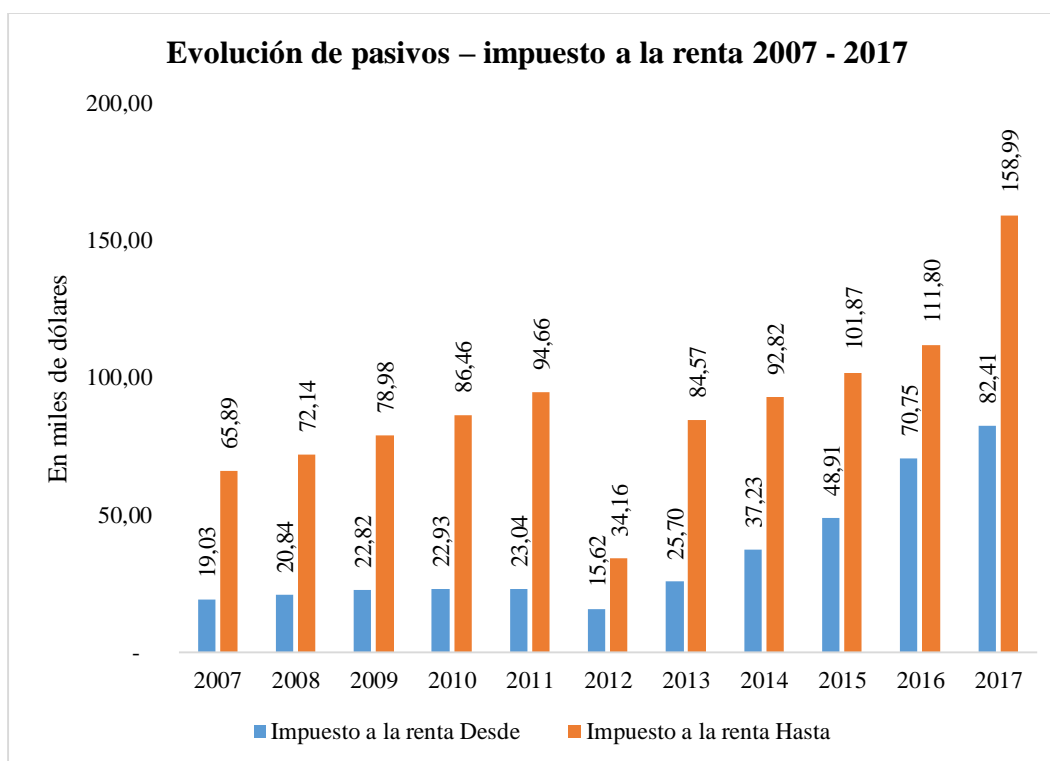


Figura 62 Evolución de Pasivos – Impuesto a la Renta

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Préstamos

En el estudio realizado se determinó que de las 12 pequeñas empresas autopartistas el 100% de los préstamos adquiridos fueron otorgados por la banca privada, estos préstamos fueron la inyección de capital necesaria para la adquisición de bienes, personal

y sistemas que permiten la introducción de nuevas líneas de producción en las pequeñas empresas.

Al 2007 los préstamos se encontraban en un rango de entre USD 15,28 y USD 92.76 miles de dólares, hasta el año 2011 los préstamos mantuvieron un crecimiento paulatino, pero al 2012 se reduce esta cuenta hasta encontrarse en un rango de valor de entre USD 13,04 y USD 76,15 miles de dólares, a partir del año 2013 por el incremento de nuevas líneas de producción 8 de las 12 empresas adquirieron préstamos superiores a los USD 50.000,00 es así que al 2017 se alcanzó un Rango de valor de entre USD 98,70 y USD 576,55 miles de dólares,

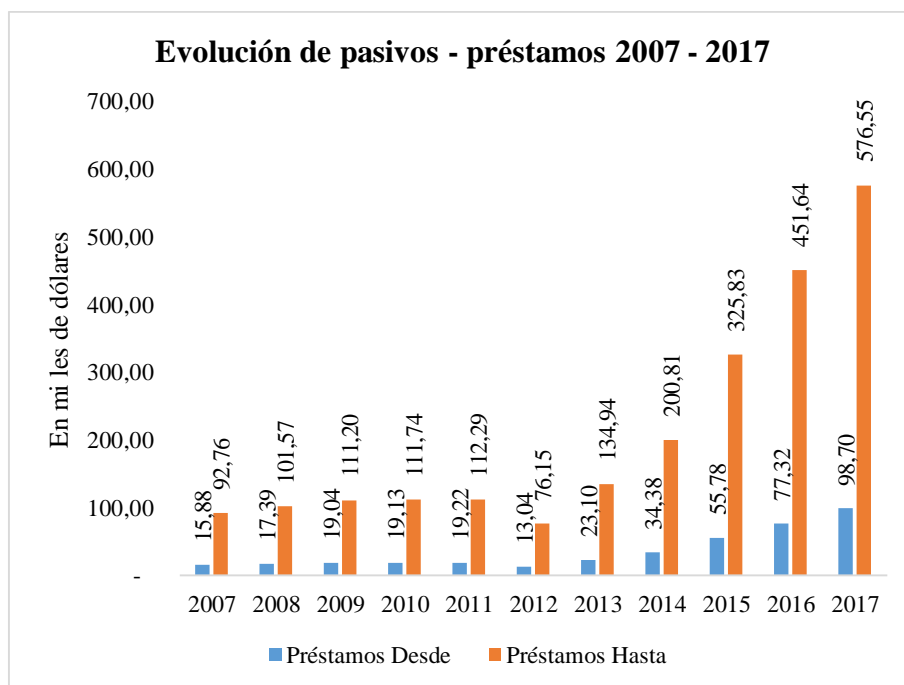


Figura 63 Evolución de Pasivos – Préstamos

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

El grupo de cuentas de patrimonio de las 12 empresas analizadas reveló que la principal cuenta con variaciones relevantes para el estudio en proceso es: *capital social* donde se refleja la recapitalización de las empresas. Al 2007 el rango de capital social se encontraba entre USD 93,00 y USD 473,76 miles de dólares, hasta el año 2011 se mantiene un crecimiento paulatino, pero en el 2012 como resultado del decrecimiento de la industria Automotriz el capital social se contrajo hasta encontrarse en un rango de entre USD 73,00 y USD 235,11 miles de dólares. A partir del año 2013 el capital social se incrementó hasta que en el 2017 el rango de valor se situó entre USD 209,93 y USD 776,78 miles de dólares. Esto se puede observar en la gráfica siguiente.

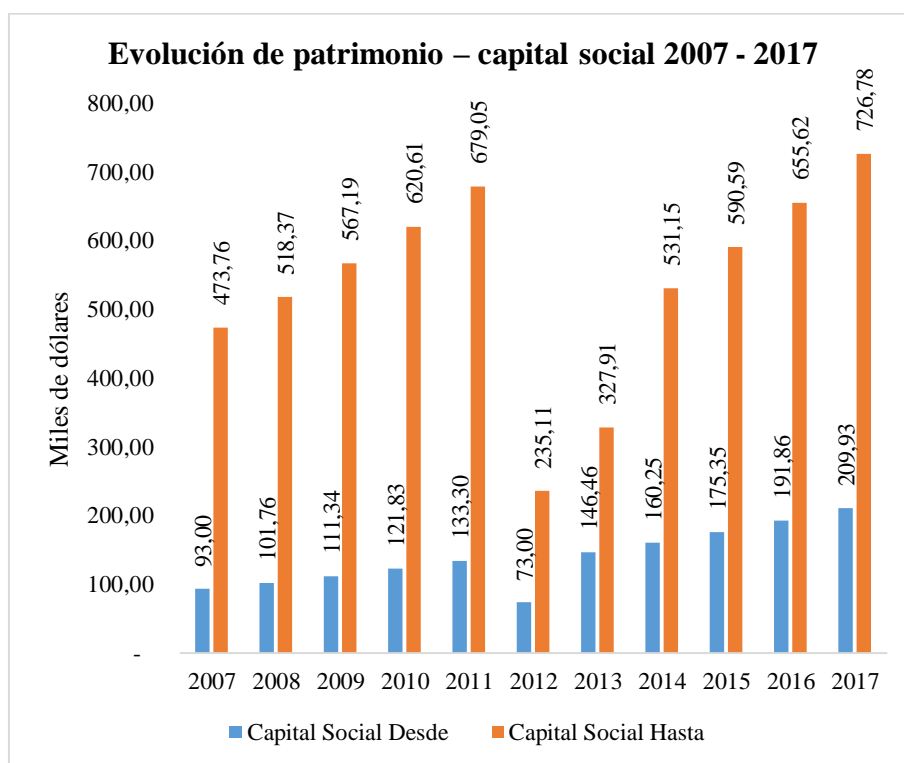


Figura 64 Evolución de Patrimonio – Capital Social

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Los ingresos de las empresas autopartista durante la última década han sido principalmente por la venta de partes y piezas a OBB del Ecuador principal socio comercial de las 12 empresas analizadas, a partir del año 2015 los ingresos por ventas brutas de partes y piezas en 10 de las 12 empresas estudiadas representan únicamente el 11,23%, esto en razón de la diversificación de las líneas productivas que las pequeñas empresas estudiadas tuvieron que realizar para mantenerse en el mercado; siendo así, que el 88,77% de ventas en este año correspondía a productos no relacionados con la industria automotriz tales como: cortinas para baño, bandejas para bananeras, paños de cocina, plásticos protectores de cocina, cauchos de seguridad infantil, adornos metalmecánicos, etc. además las siete de las 10 empresas impulsaron servicios como: troquelado, galvanizado, puertas metálicas y tuberías a la intemperie.

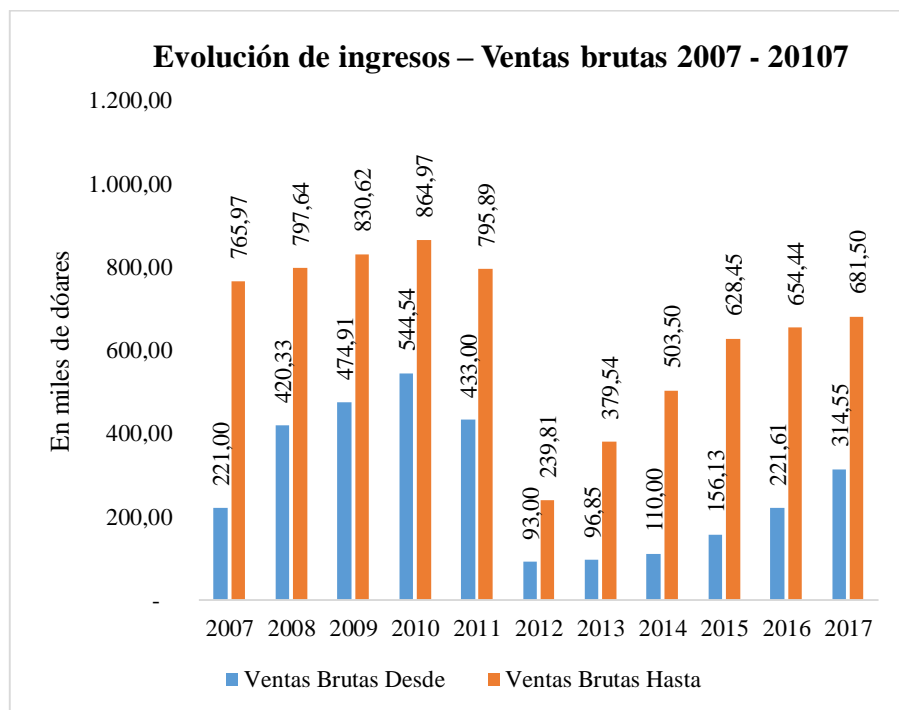


Figura 65 Evolución de Ingresos – Ventas Brutas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Al 2007 la cuenta de ventas brutas se encontraba en un rango de entre USD 221,00 y USD 765,97 miles de dólares, el año con la menores ventas brutas es el 2012 con ingresos que oscilaban entre los USD 93,00 y USD 239,81 miles de dólares, la recuperación en ventas inicia a partir del año 2015, donde el valor monetario se encontraban entre USD 156,13 y USD 628,45 miles de dólares, al cerrar la década en el 2017 las ventas se encontraron en un rango de entre USD 314,55 y USD 681,50 miles de dólares, esto se puede identificar en la Gráfica No. 64

e) Costos y Gastos

Para el análisis de costos y gastos de las 12 pequeñas empresas autopartistas, en el año 2012, los costos y gastos se incrementaron por las medidas gubernamentales que afectaron a la industria automotriz específicamente al subsector de ensamblaje que perjudicó a las líneas de apoyo dedicados a la producción de partes y piezas esta asimilación de las medidas gubernamentales se mantuvo hasta el año 2014 a partir del año 2015 el incremento de costos y gastos corresponde al diversificación en la producción, venta y distribución de bienes y servicios diferenciados de la industria automotriz

Costos

Al 2007 Los costos de las empresas estudiadas se encontraba en un rango de entre USD 121,33 y USD 352,08 miles de dólares, para el año 2011 el costo de las pequeñas empresas oscilaba entre los USD 147,93 y USD 429,25 miles de dólares, en el 2012 los costos asumidos por las empresas se incrementan visiblemente hasta alcanzar el rango de entre USD

321,44 y USD 637,57 miles de dólares, al cerrar el periodo de estudio en el 2017 los costos se encontraban en un rango de valor entre los USD 872,59 y USD 1.109,74 miles de dólares. A partir del año 2012 las principales cuentas de costo que se vieron incrementadas fueron las mismas que en las microempresas

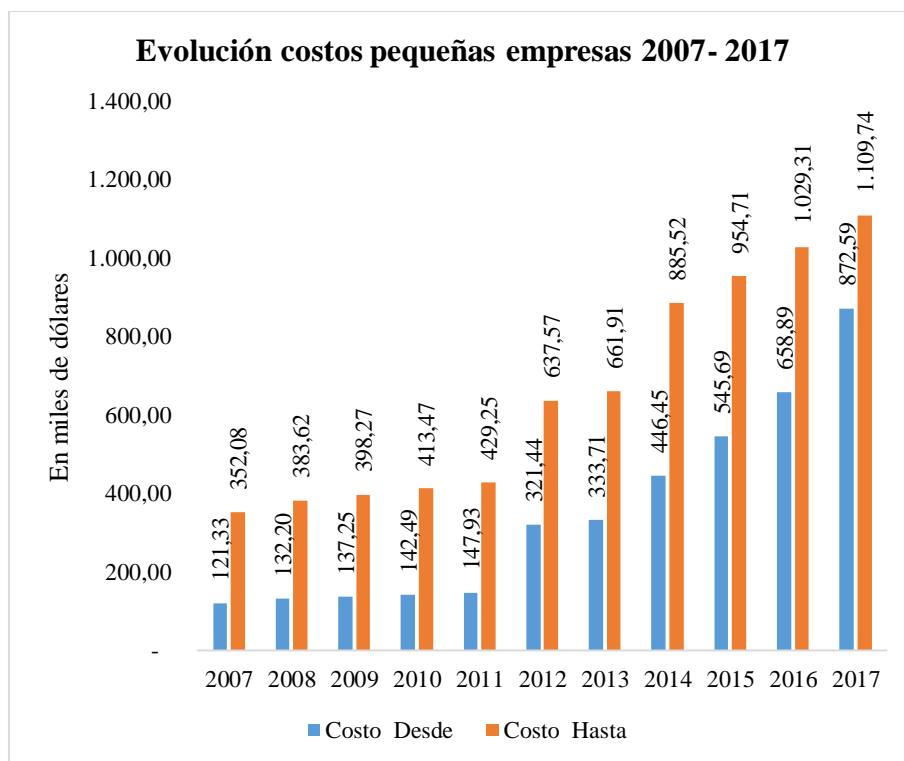


Figura 66 Evolución Costos Pequeñas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Gastos

La evolución de gastos de las pequeñas empresas de autopartistas inició en el 2007 con un rango de entre USD 114,63 y USD 339,04 miles de dólares, hasta el año 2011 se evidenció un crecimiento aproximado del 10.11%, pero para el 2012 el rango de gasto se encontró entre USD 349,52 y USD 693,26 miles de dólares; en este año el principal gasto asumido por las

empresas fue pérdidas en inventario, ya que el exceso de stock en 8 de las 12 empresas perjudicó el estado apropiado de los bienes autopartistas y género perdidas por el daño irreparable en las mismas

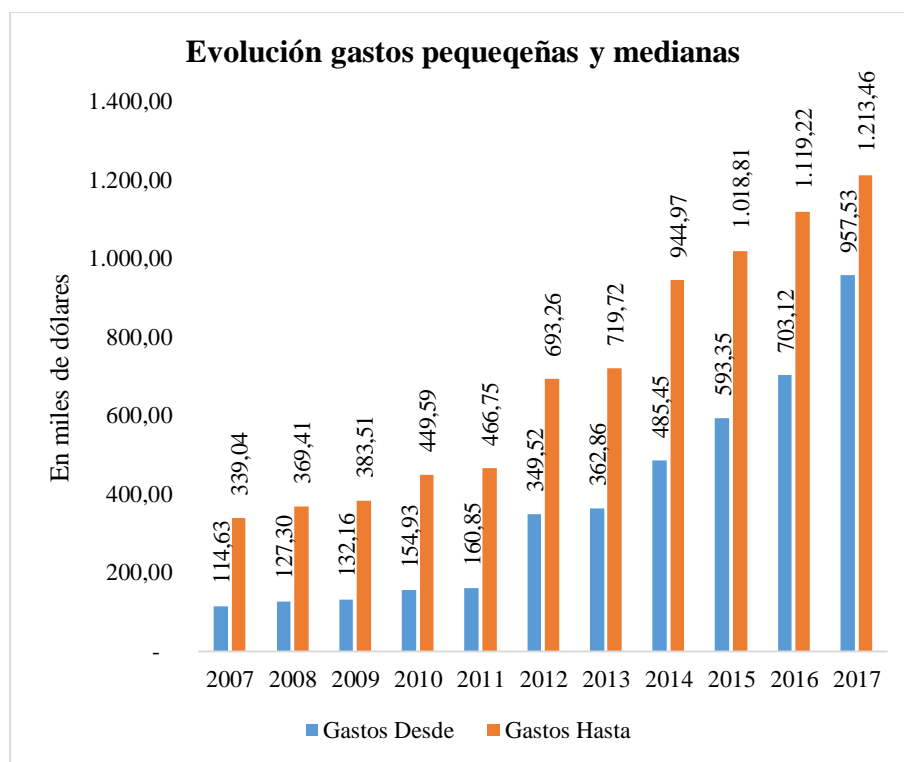


Figura 67 Evolución Gastos Pequeñas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

A partir del año 2015 el rango de gastos se sitúa entre USD 593,35 y USD 1.018,81 miles de dólares, las principales cuentas afectadas en este año fueron sueldos y salarios, gasto de transporte; principalmente de la nueva mercadería hacia otras provincias; gasto de publicidad para la promoción de los nuevos bienes y/o servicios. Al 2017 los gastos se sitúan en un rango de entre USD 957,53 y USD 1.213,46 miles de dólares, para este año la principal cuenta

de gasto en 9 de las 10 empresas es gasto de capacitación al personal específicamente en el uso de nuevos sistemas para la tecnificación en la producción de los nuevos productos.

f) Resultados

Los resultados obtenidos de las empresas en estudio revelaron que durante los años 2007 al 2011, cuatro organizaciones presentaron pérdidas no consecutivas, al 2012 únicamente cinco organizaciones presentaron utilidad, el resto de la muestra en estudio presenta pérdida, para el año 2014 el número de empresas que presentan utilidad incrementa a siete y para el 2015 se presentan tan solo dos empresas en estudio obtienen pérdidas, en los años 2016 y 2017 no existe ninguna organización con pérdida del ejercicio.

Las utilidades de las pequeñas empresas a inicios de la década se situaron en un rango de entre USD 131,97 y USD 672,27 miles de dólares, se mantiene un crecimiento paulatino hasta el año 2011, pero al 2012 las utilidades se contraen hasta posicionarse en un rango de entre USD 68,36 y USD 143,16 miles de dólares, un incremento pequeño se mantiene hasta el año 2014 y al cierre del 2015 las utilidades de las 10 empresas operativas se encontraban en un rango de USD 121,93 y USD 621,13 miles de dólares al cerrar la década las utilidades de las empresas oscilaron entre USD 143,32 y USD 730,11 miles de dólares.

Las pérdidas en el 2007 se encontraban en el rango de entre USD 94,02 y USD 478,95 miles de dólares, a partir del año 2012 las pérdidas se incrementan hasta encontrarse en una frecuencia de entre USD 333,64 y USD 1.087,02 miles de dólares, para el año 2015 se presenta la más altas pérdida con valores que fluctúan entre USD 140,57 y USD 1.225,49 miles de dólares.

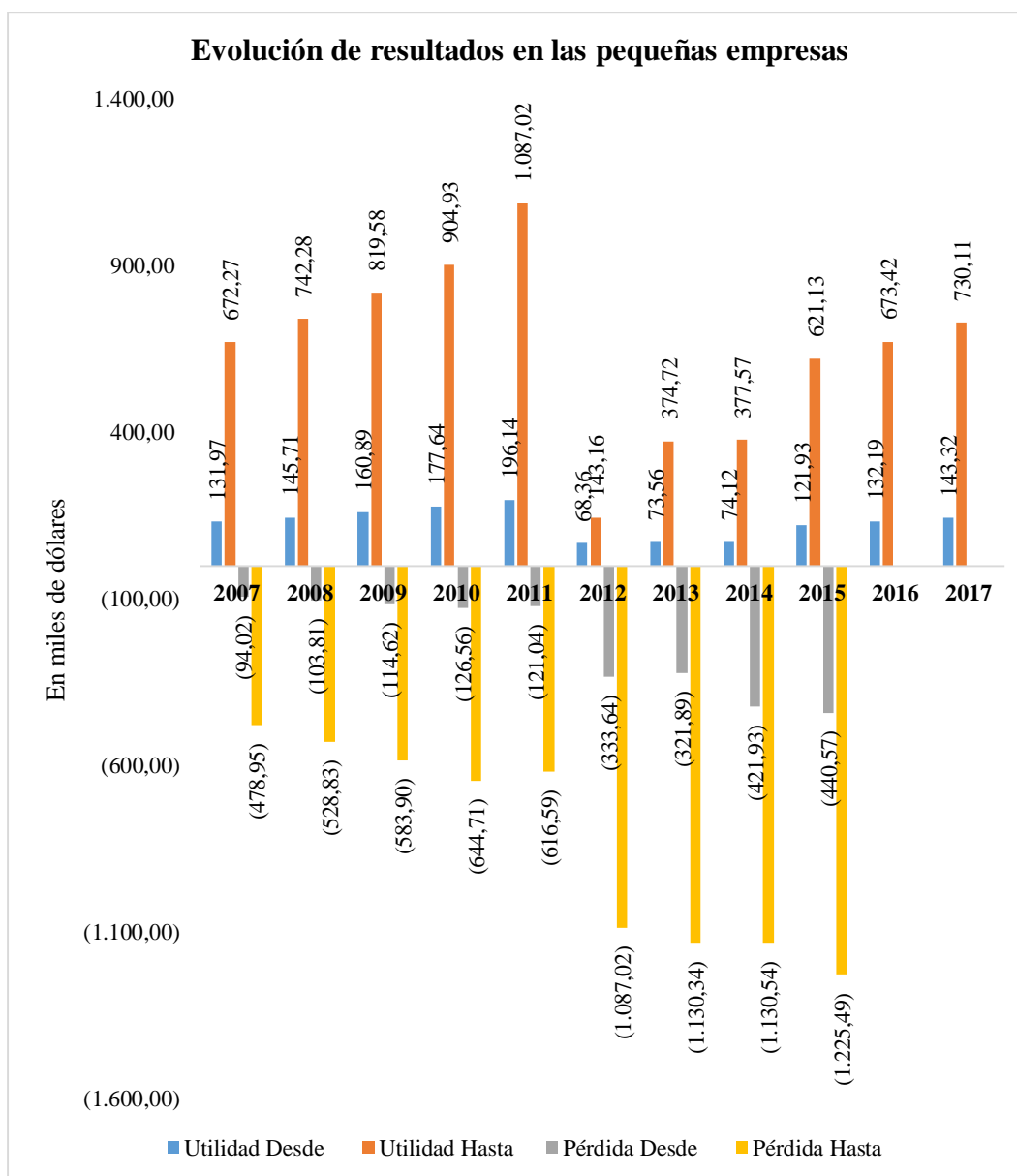


Figura 68 Evolución de Resultados en las Pequeñas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

4.4.5 Medianas empresas autopartistas

Como resultado de la muestra estratificada se analizarán 23 medianas empresas dedicadas a la producción de partes y piezas automotrices, los resultados de la muestra analizada, indican que a

las 2013 cuatro organizaciones dejaron de ser medianas y redujeron sus activos, personal y ventas brutas hasta convertirse en pequeñas empresas. En este estudio tan solo una organización paso de mediana empresa a microempresa en el año 2013. Para el año 2016, el total de la muestra vuela a variar y de las dieciocho organizaciones restantes cuatro dejaron de ser medianas, y se agruparon en las grandes empresas, para el análisis se estudiaron únicamente las organizaciones operativas.

4.4.5.1 Análisis Financiero Medianas Empresas autopartistas

El estudio se reveló que un 65,43% de las empresas analizadas estaban dedicadas a la producción de partes y piezas con base metalmecánica, un 21.81% tenía su producción de autopartes en plástico y 12,96% está dedicada a la producción de autopartes eléctricas.

a) Activos

Las medianas empresas dedicadas a la producción de partes y piezas al 2007 presentan activos de entre USD 1,37 y USD 2,95 millones de dólares, éstos valores se incrementan en promedio un 11,33% hasta el 2011, donde se ubican en un rango de entre USD 2,76 y USD 3,24 millones de dólares. Al 2012 el rango de activos oscila entre USD 1,01 y USD 1.29 millones de dólares el valor más bajo durante la última década, a partir del año 2013 los activos crecen paulatinamente hasta llegar en el 2017 a un rango de entre USD 2,65 y USD 3,99 millones de dólares.

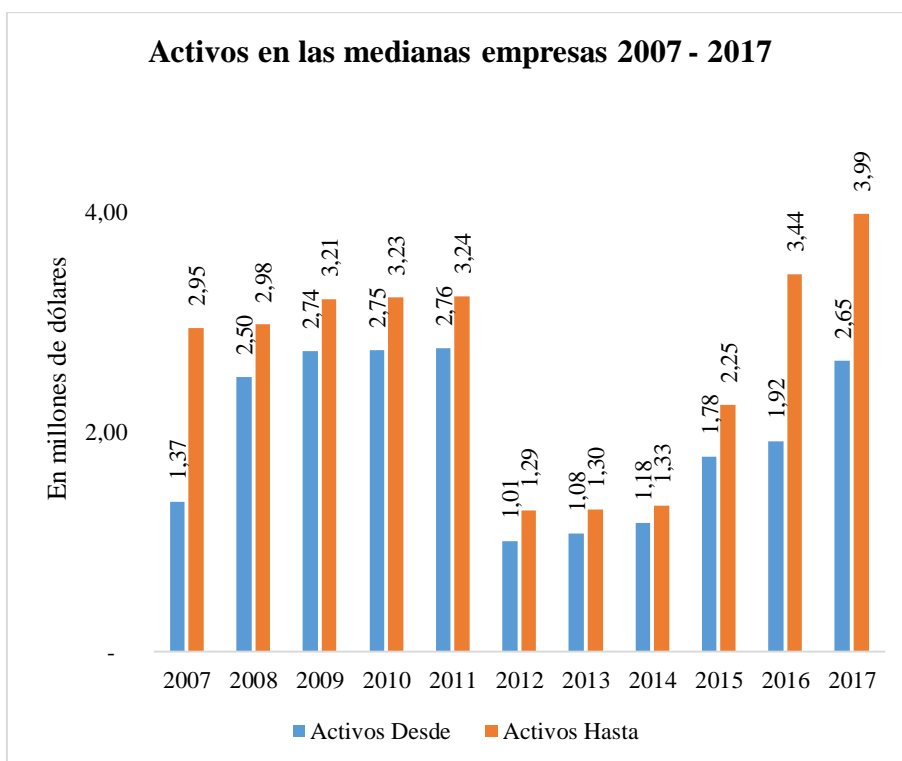


Figura 69 Evolución Activos en las medianas empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Pasivos

El grupo de cuentas de pasivo en las medianas empresas a partir del año 2007 mantuvo un crecimiento del 9,87% en promedio hasta el año 2011, al 2012 se observó un crecimiento importante que se mantuvo hasta el año 2014 a razón de las medidas gubernamentales, en los años 2015 al 2017 el incremento se debió a la diversificación de las líneas de producción, así como por las organizaciones que pasaron de medianas a micro pequeñas empresas

Proveedores

Al 2007 las 23 empresas se encontraban en un rango de entre USD 119,50 y USD 713,58 miles de dólares, a partir del año 2012 se evidencia un crecimiento paulatino que se mantuvo

hasta el 2017 donde la cuenta proveedores estaba ubicada en un rango entre USD 1.220,69 y USD 2.343,03 miles de dólares. Este incremento se dio por el incremento de líneas de producción, donde se debía invertir en materia prima para diversificar los productos generados.

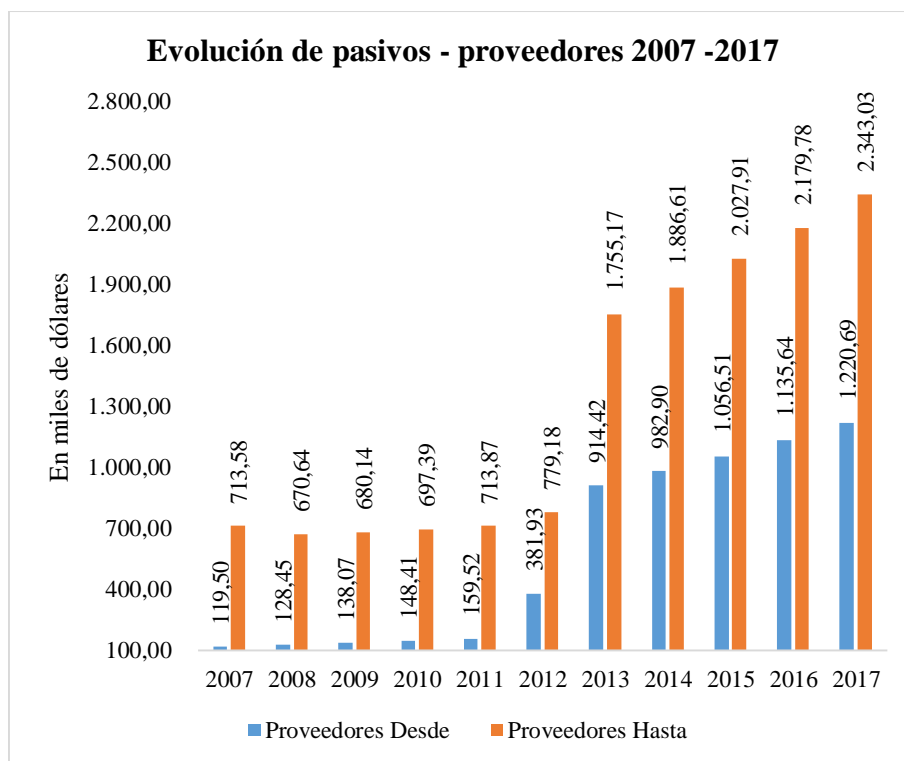


Figura 70 Evolución de Pasivos - Proveedores en las Medianas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Impuesto a la Renta

Esta cuenta de pasivo se ha desarrollado en rangos similares durante los años 2007 al 2011, en el 2012 se contrajo a un rango entre USD 103,24 y USD 379,18 miles de dólares, en el año 2015, en respuesta de la diversificación de producción, el impuesto a cancelar por las empresas en estudio alcanzó el rango de USD 766,50 y USD 1163,19 miles de dólares. Al

2017 el rango alcanzó el valor de entre USD 1.001,15 y USD 1.921,64 miles de dólares. Este incremento en los últimos tres años es el resultado de la venta de productos que no tienen relación con las autopartes.

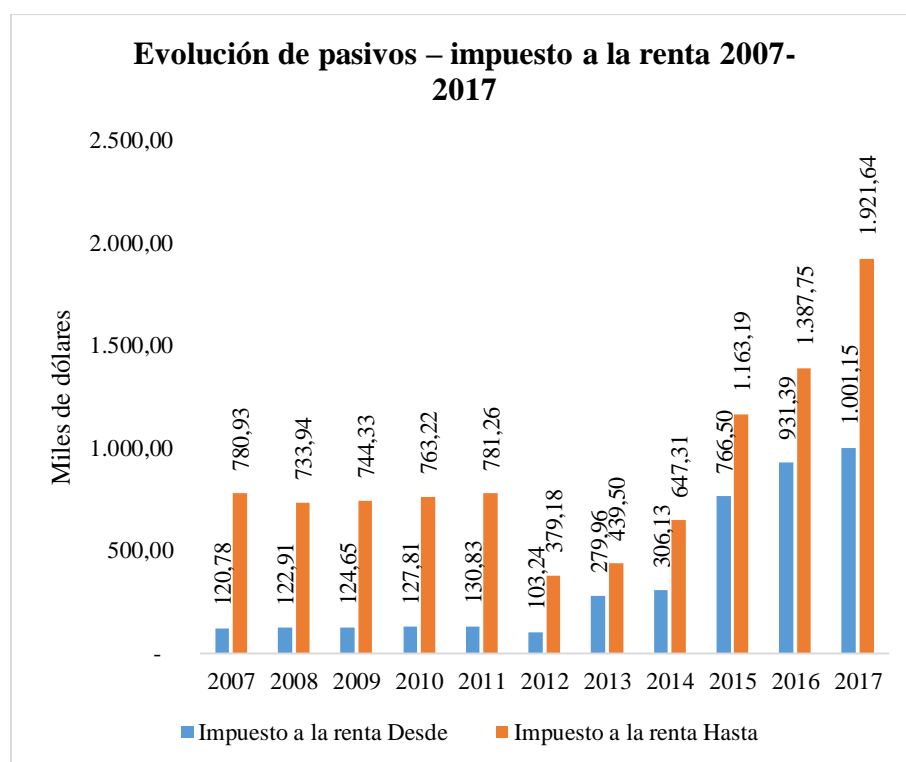


Figura 71 Evolución de Pasivos – Impuesto a la renta en las Medianas Empresas
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Préstamos

De las 23 empresas en estudio, 19 accedieron a créditos durante la última década, todos estos otorgados por entidades financieras privadas, el crecimiento en monto de créditos se dio posterior al 2012, cuando las empresas requerían inyección de capital para la inversión en maquinaria y/o adquisición de materia prima para producir nuevos productos.

Los préstamos al 2007 se encontraban en un rango de entre USD 305,34 y USD 902,41 miles de dólares, el 2012 se reduce el rango entre USD 103,19 y USD 941,68 miles de dólares, al 2017 se incrementa el rango entre USD 2.567,08 y USD 4.927,33 miles de dólares, este rango en crecimiento se dio en nueve de diez empresas operativas en los últimos cinco años, las dos organizaciones cuyas actividades cesaron en el 2015 tenían préstamos superiores al millón de dólares, estos préstamos se lograron cancelar con la venta de activos fijos, edificios y terrenos de las medianas empresas.

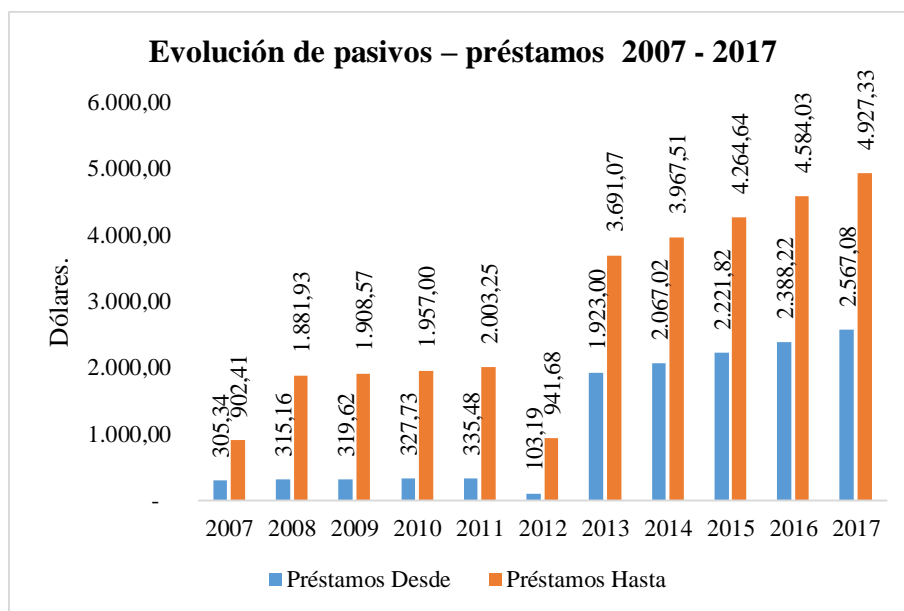


Figura 72 Evolución de Pasivos – Préstamos en las Medianas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

b) Patrimonio

El patrimonio de las medianas empresas durante los primeros 5 años se desarrolló paulatinamente hasta alcanzar en el 2011 los valores en capital social en un rango de entre USD 1,98 y USD 3,61 millones de dólares, para el año 2012 el capital social desciende

abruptamente hasta encontrarse en un rango de USD 0,33 a USD 0,63 millones de dólares; esto a razón de que, de las 23 empresas en estudio, 18 realizaron la venta de activos en su gran mayoría vehículos. Al 2013 el capital social oscilaba entre los USD 0,36 y USD 0,69 millones de dólares; en este año cuatro organizaciones dejaron de este grupo y se ubicaron en las pequeñas empresas; para este año de las dieciocho empresas operativas medianas, diecisiete toman la decisión de realizar la venta de activos fijos, específicamente de maquinaria que durante el año 2012 quedó obsoleta por la carencia reducción en venta de partes y piezas, otro de los activos afectados fueron los activos intangibles tales como: patentes y marcas que fueron vendidas internacionalmente a países cercanos como: Colombia, Perú y Venezuela.

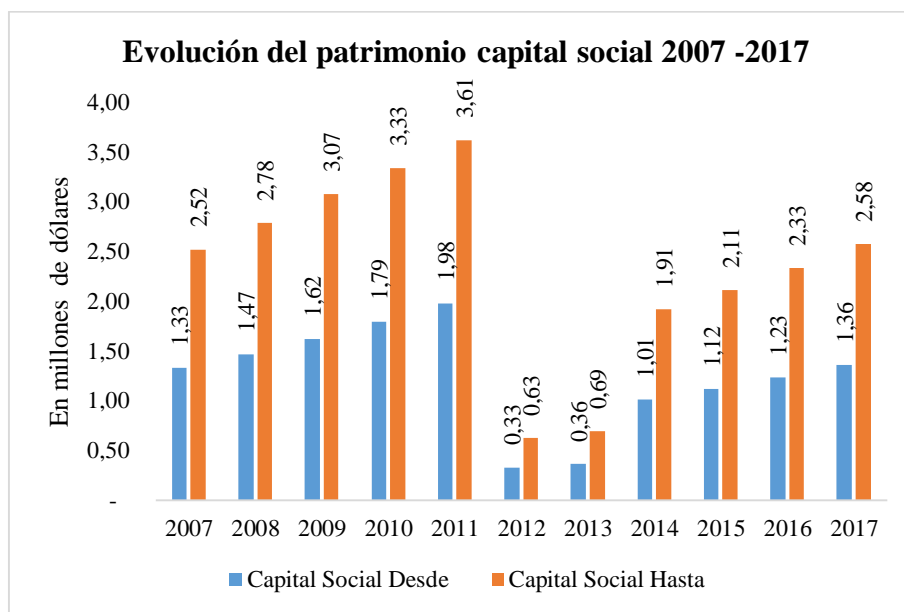


Figura 73 Evolución del Patrimonio - Capital Social en las Medianas Empresas
Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Para el año 2014 se inicia un proceso de reactivación de las medianas empresas y se incrementan los activos hasta ubicarse en un rango de entre USD 1,01 y USD 1,91 millones de dólares se mantiene un crecimiento sostenido hasta el año 2017 donde se presentan resultados entre USD 1,36 y USD 2,58 millones de dólares, esta recuperación significativa es por la reducción en cantidad de medianas empresas que al 2017 fueron en total 14.

c) Ingresos

Los ingresos de las medianas empresas se desarrollaron en dos cuentas principales: la primera y la más importante las ventas brutas y la segunda las ventas por activos, ésta última a pesar de ser representativa no corresponde a un ingreso por el giro del negocio de las empresas es por ello que únicamente se realizará la cuenta principal de ventas brutas.

Al 2007 los ingresos en ventas brutas se encontraban en un rango de USD 1,45 a USD 2.67 millones de dólares, se mantiene un crecimiento hasta el 2011 donde la cuenta se situó en rango de USD 3,56 a USD 6,56 millones de dólares. Para el año 2012 las ventas brutas de las medianas empresas se ubican en el rango de entre USD 0,09 a USD 0,17 millones de dólares, para el 2014 se totaliza un leve incremento que al 2015 se dispararon las ventas hasta ubicarse en un rango de entre USD 1,99 y USD 3,67 millones de dólares; para este año se encontraban únicamente en la muestra 18 organizaciones.

Al cerrar la década en el 2017 las ventas ascienden a un rango de entre USD 3,25 y USD 5,99 millones de dólares, estos resultados son positivos, ya que para al 2017 el total de empresas medianas fue de 14; además a partir del año 2015 las ventas de autopartes

representaron únicamente el 8.12% de las ventas totales de las medianas empresas, el porcentaje restante correspondió a la venta de productos que no pertenecían a la industria automotriz.

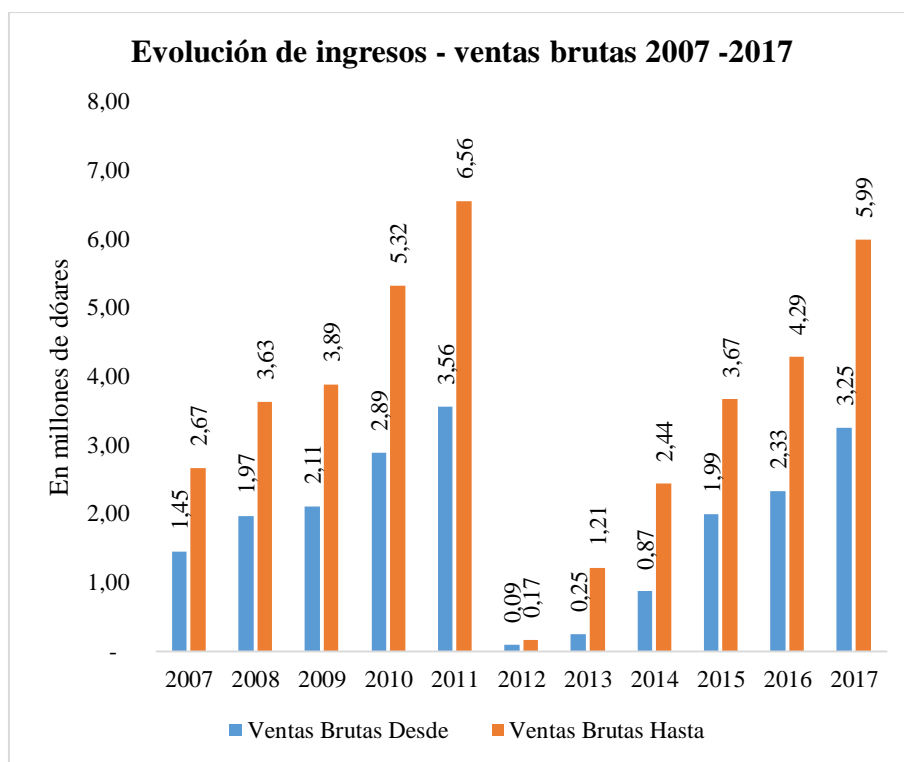


Figura 74 Evolución de Ingresos - Ventas Brutas en las Medianas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

d) Costos y Gastos

Los costos y gastos de las medianas empresas correspondieron hasta el año 2011 al giro del negocio que era la producción de partes y piezas, pero al 2012 el incremento de costos y gastos fueron resultado de las medidas gubernamentales que afectaron a la industria Automotriz, especialmente al subsector de ensamblaje, que al reducir su producción y venta afectó al subsector autopartista de manera negativa.

Los costos y gastos asumidos a partir del 2015 se incrementaron a razón de incremento de material y o activos fijos dedicados a la producción o promoción de los nuevos productos de las organizaciones en estudio

Costos

Esta cuenta al 2007 oscilaba entre USD 254,00 a USD 591,82 miles de dólares, este valor crece paulatinamente hasta el 2011, donde los costos se encontraron en un rango de USD 321,33 a USD 748,71 miles de dólares. Para el 2012 los costos de incrementaron hasta el rango de USD 671,89 a USD 737,52 miles de dólares este incremento se dio específicamente por pérdidas en productos terminados autopartistas, que al igual que el caso analizado en las pequeñas empresas, excedieron el tiempo en stock y dejaron de ser viables para la introducción en el proceso de producción automotriz.



Figura 75 Evolución de Costos en las Medianas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

A partir del año 2015 los costos son específicamente por la implementación de nuevas líneas de producción cuyo costo a pesar de ser alto y encontrarse en un rango de entre USD 946,09 y USD 1.038,50 miles de dólares, fueron resultado de la diversificación en la cartera de clientes. Al 2017 los costos incrementaron hasta alcanzar el rango de USD 1.144,07 a USD 1.255,82 miles de dólares, por la misma razón que el año 2015.

Gastos

Los gastos de las medianas empresas al 2007 se encontraron entre USD 239,97 y USD 569,90 miles de dólares, esta cuenta mantuvo en crecimiento sostenido hasta el año 2011, donde el rango de gasto se ubicó entre USD 349,40 y USD 814,10 miles de dólares. Al 2012 los gastos se incrementan hasta alcanzar los USD 941,87 hasta los USD 1.730,28 miles de dólares, el valor más alto en gastos durante la última década. Las principales subcuentas en las que se evidenció un crecimiento fueron: liquidación de personal y liquidaciones patronales.

Al 2015 los gastos se ubicaron en un rango de entre USD 1.028,73 y USD 1.108,22 miles de dólares, en este año las principales cuentas de gasto son: sueldos y salarios, honorarios profesionales, servicios básicos, arriendos y transporte de mercadería fuera de provincia. Además, en este grupo de empresas se evidenció el crecimiento en gastos por tributos al SRI, específicamente en tributos de salvaguardias, Impuesto al Valor Agregado (IVA) e Impuesto a la Renta (IR). Al cierre de la década los gastos se ubicaron entre USD 1.255,44 y USD 1.373,20 miles de dólares, un valor elevado considerando que para los años 2016 y 2017 la muestra fue de 14 medianas empresas.

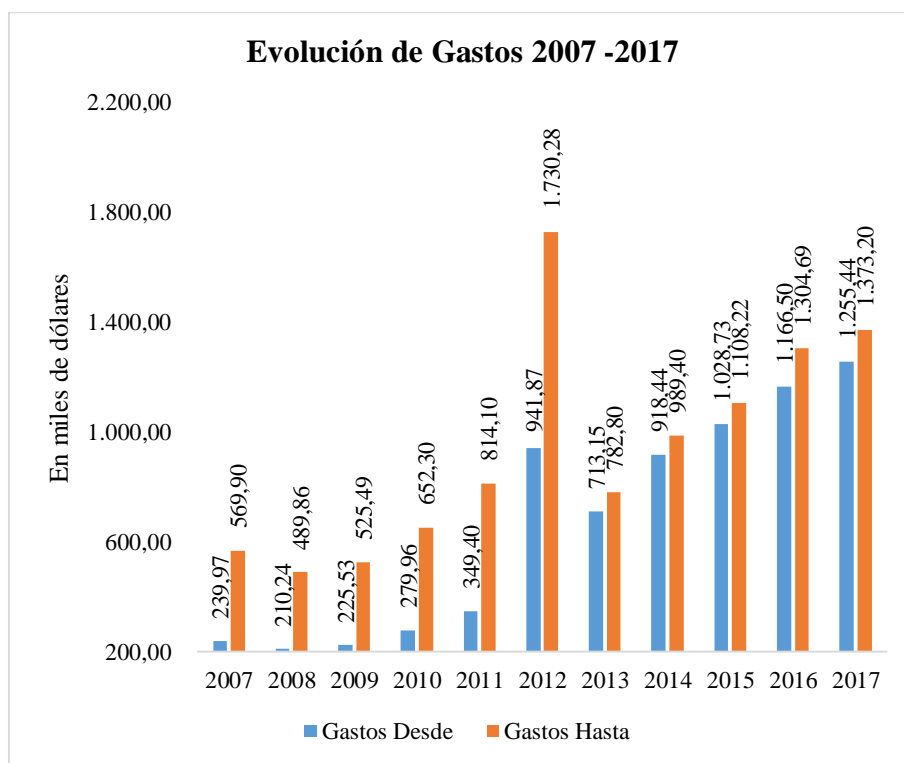


Figura 76 Evolución de Gastos en las Medianas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

e) Resultados

Los resultados de las medianas empresas hasta el año 2010 fueron positivos, es decir que no existió pérdida en ninguna de las 23 de organizaciones en estudio, para el año 2011 se observaron resultados negativos, esto por las cuatro organizaciones que traspasaron a la segregación de pequeñas de empresas.

La utilidad de las medianas empresas al 2007 se encontraron en un rango de USD 1,21 y USD 3,31 millones a estos valores se le descontó la participación de trabajadores y el impuesto a la renta. Al 2011 ascendieron a un rango entre USD 2,21 y USD 6,04, para el 2012 las utilidades se reducen abruptamente hasta ubicarse en un rango de USD 0,04 a USD 0,11

millones de dólares. Para los años 2013 y 2014 el crecimiento es ligero, pero se mantiene hasta alcanzar en el 2017 el rango de USD 2,11 a USD 5,77 millones de dólares

Las pérdidas en las medianas empresas en estudio a partir del año 2011 presentan pérdidas en un rango de entre USD 65,33 y USD 71,48 miles de dólares este Rango tiende el crecimiento hasta el año 2014 Dónde se ubican valores de entre 108.63 y 118.86 miles de dólares Este es el último año donde se presentan perdidas además para los años 2015 2016 y 2017 ya no se encontraban en el grupo de estudio las 4 organizaciones que dejaron de pertenecer al segmento de medianas empresas y esto contribuyó a que los valores en perdida llegaran a cero en el año 2015

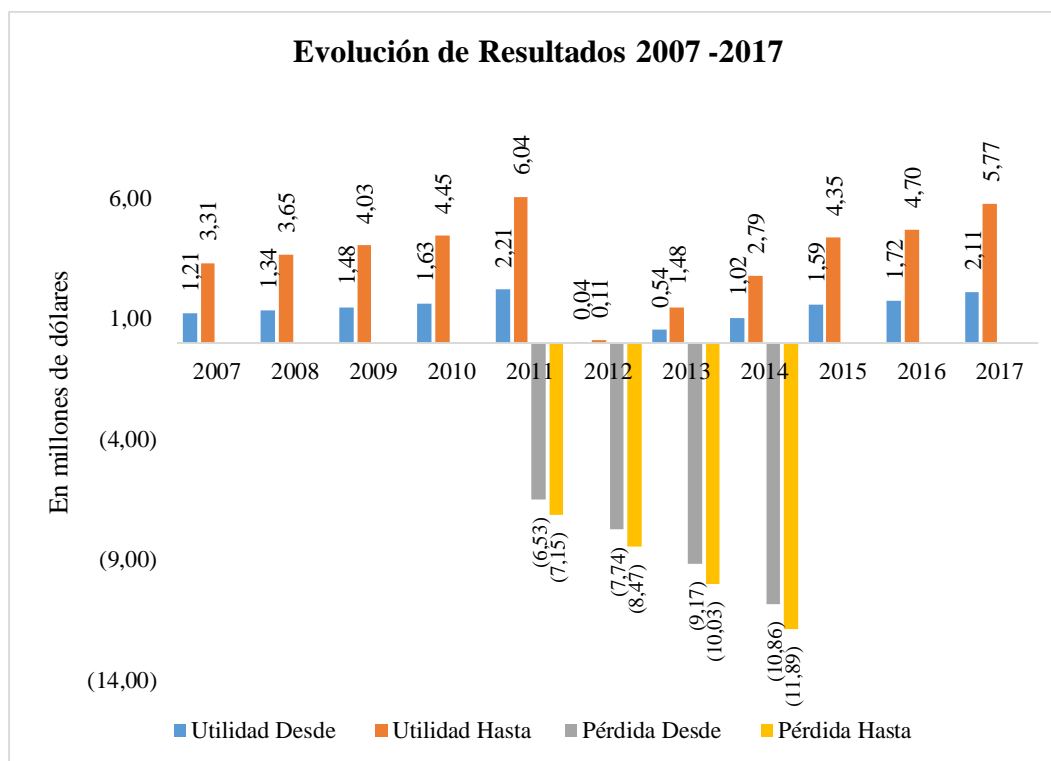


Figura 77 Evolución de Resultados en las Medianas Empresas

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

4.5.1 Análisis casuístico de empresas.

Como resultado del análisis de la muestra, la investigación arrojó tres tipos de escenarios, en el primero se pueden identificar empresas MIPYMES autopartistas que adoptaron las medidas gubernamentales, con visión a la diversificación de mercado sin alejarse de la industria automotriz. El segundo escenario mostró el impacto de las medidas gubernamentales en organizaciones que no diversificaron su cartera de clientes, y al finalizar la década cerraron sus actividades o liquidaron. El último escenario es del adoptado por 7 de cada 10 empresas autopartistas, quienes respondieron a las medidas gubernamentales diversificando su cartera de clientes y apartaron de sus líneas de producción las partes y piezas automotrices.

Para mostrar los resultados en cada uno de estos escenarios se considerarán tres empresas y en ellas se analizará tanto en su estructura financiera; composición de estados financieros, resultados e índices financieros; también se estudiará el comportamiento del empleo y las decisiones administrativas en la última década.

4.5.1. Caso No.1 ENERGYPLAM CIA. LTDA.

Esta empresa fue fundada en 1998 y su giro de negocio corresponde a la venta de productos tales como generadores de energía a diésel o gasolina, único distribuidor en el Ecuador de módulos para control de motores Deepsea Electronics, además esta empresa posee una amplia gama de repuestos y software de repuestos para vehículos pesados. Al final del 2014 incrementan líneas de accesorios: donde se encuentran productos tales como: Cabinas insonoras, pre calentadores de block, cargadores de batería, Fajas deshumedecedoras, filtros trampa de agua, bases anti vibratorias, remolques para generadores, silenciadores especiales (aparte del industrial), etc.

4.5.1.1 Estructura Financiera

Se analizará los valores de los principales grupos de cuentas, Activo Corriente y no corriente, Pasivo corriente y no Corriente, así como el Patrimonio.

a) Activos

Los activos de esta empresa al 2009 existía una mayor concentración de activos corrientes por un valor de USD 1'354.475,13 que representaron el 92,51%, para el 2011 los activos no corrientes fueron USD 800.698,98 y representaron el 26,82%, este incremento fue por la adquisición de activos fijos destinados a la producción y automatización de partes y piezas, al 2013 se obtiene una mayor cantidad de efectivo y equivalentes del efectivo por la venta de activos fijos cuya vida útil había terminado, o cuya producción fue remplazada con nueva maquinaria, esto incrementó el activo corriente y disminuyó el activo no corriente, para los años 2015 al 2017 con la inyección de capital para la adquisición de nueva maquinaria destinada a la producción de bienes, que no tenían relación alguna con las autopartes, este aumento permitió deslindó a esta empresa de las MIPYMES para inicios del año 2016. Y al 2017 los activos superaron los USD 7 millones de dólares.

b) Pasivos y Patrimonio

Los pasivos y patrimonio de esta empresa al 2007 se concentraron 65,97% en el pasivo corriente, un 7,49% pertenecía al grupo de pasivo no corriente y el patrimonio representaba el 13,43%, al 2009 la composición del patrimonio disminuye por el retiro de accionistas que observando el mercado internacional automotriz, decidieron retirarse del negocio retirando sus aportaciones y al 2011 el patrimonio totalizó USD 255.763,84, durante este año el pasivo

corriente disminuye y el pasivo no corriente incrementa por la adquisición de un préstamo a largo plazo, al 2013 el patrimonio se incrementó por el aporte de nuevos socios, esto sumado a una adecuada diversificación de las líneas de producción y el mercado meta, la organización ingresa al mercado de valores realizando la venta de acciones e incrementando su capital durante los años 2015 al 2017

El patrimonio durante el año 2007 se totalizó en USD 197.076,48 dólares y para el año 2015 sumó USD 619.542,99 dólares un crecimiento del 3.14%, estos resultados llevaron a esta organización en el año 2016 a ubicarse fuera del sector de las MIPYMES y ubicarse en el sector de las grandes empresas

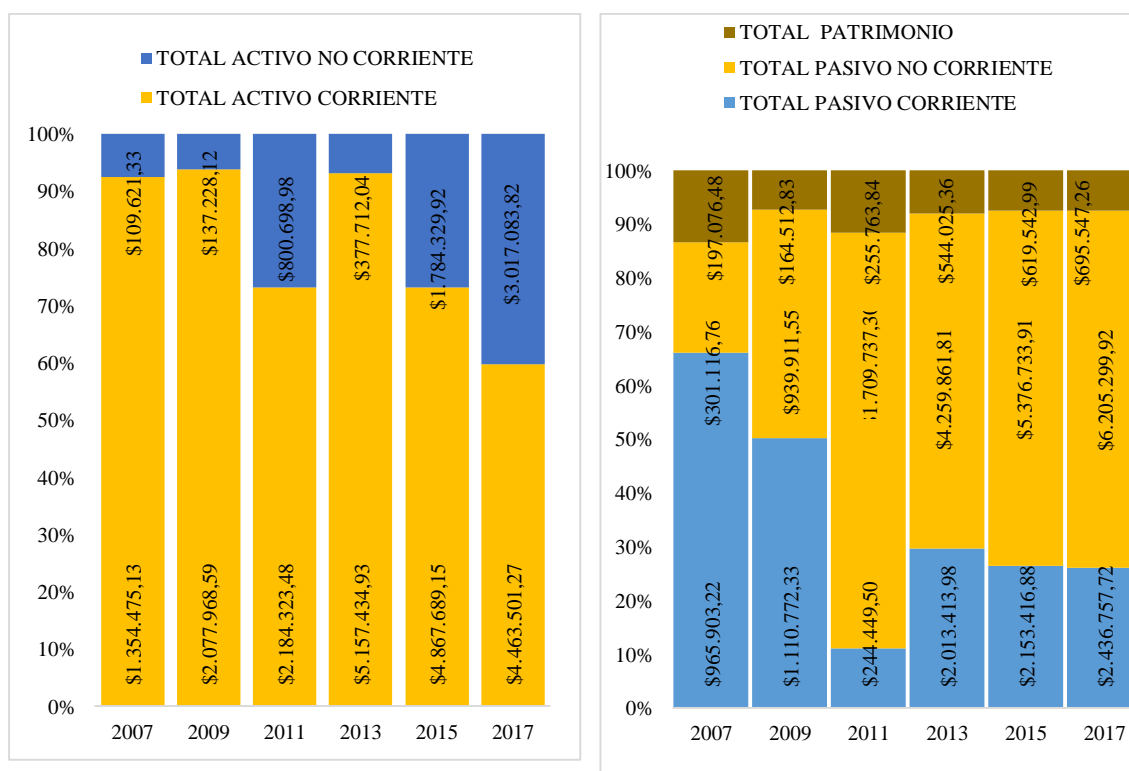


Figura 78 Estructura de los estados Financieros Caso No. 1 ENERGYPLAM CIA. LTDA.
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.1.2 Estructura del Estado de Resultados

c) *Ingresos*

Los ingresos de esta empresa para el año 2007 estaban compuestos en su mayoría por la venta de partes y piezas, esta composición de los ingresos se mantuvo hasta el 2013, donde la empresa a razón de un decrecimiento de la Industria Automotriz, ingresó nuevas líneas de producción, que no tenían referente alguno de las de partes y piezas, es así como al 2013 ubicaron a las ventas de otras líneas de producción, como parte de los ingresos operacionales de la empresa, estos ingresos para el 2015 superaron a las partes y piezas, como resultado de la diversificación del negocio.

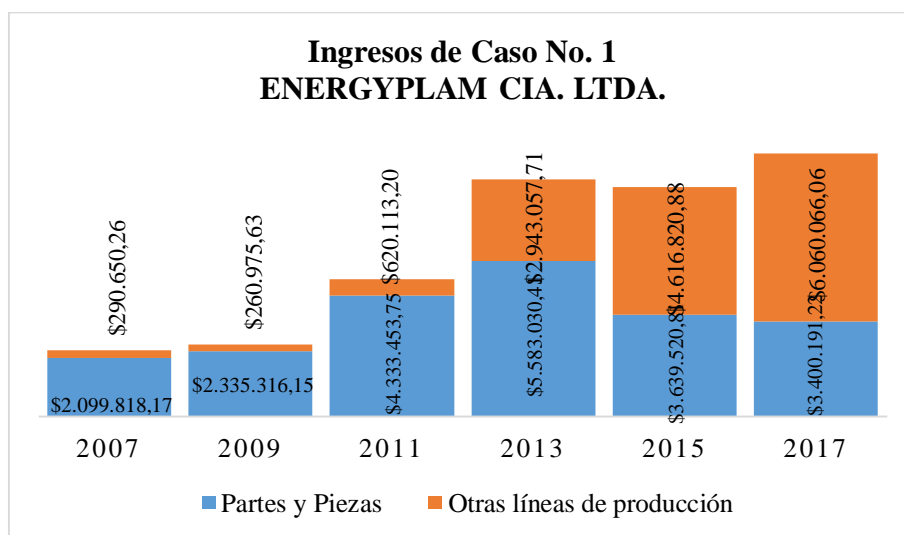


Figura 79 Ingresos de Caso No. 1 ENERGYPLAM CIA. LTDA.
Fuente: (Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

La visión administrativa de esta empresa buscó aprovechar sus recursos para la generación de nuevos productos, con la maquinaria que se adquirió para la tecnificación en la producción de partes y piezas, es así que para el año 2017 las ventas de esta organización se totalizaron en USD

9'460.257.28 dólares dónde un 64.06% representó ingresos por ventas de otras líneas de producción.

a) Costos

Los costos de esta empresa al 2007 fueron de USD \$842.282,86 dólares en este año el costo por el impuesto de importación de materia prima representaba el 26.50% del total de costos, al finalizar el 2013; un período después de la aplicación las salvaguardias; el costo por la importación de materia prima ascendió a USD 1'836.664,51 dólares, es decir que este impuesto incrementó 3.87% más que en el año 2011, estos aporte tributario incrementó en el costo y no el gasto a razón de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) donde se indica que estos valores deben ser incrementados al bien.

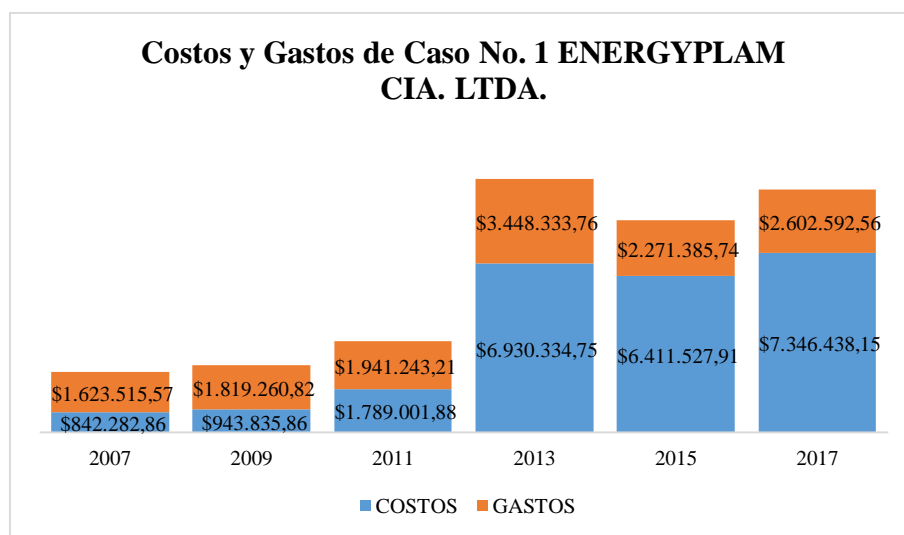


Figura 80 Costos y Gastos de Caso No. 1 ENERGYPLAM CIA. LTDA.
Fuente: (Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

Los gastos de esta empresa en el año 2007 ascendieron a un valor de USD 1'623.515,57 dólares para el año 2013 este grupo de cuentas se totalizó en USD 3'448.333,76 dólares, en este año se empieza incurrir en gastos de publicidad, promoción y capacitación por las nuevas líneas de producción, los gastos disminuyeron al 2015 hasta que se alcanzó el valor de USD 2'271.388,74 dólares; a razón de que los rubros antes mencionados, no fueron necesarios, ya que los nuevos productos fueron introducidos con éxito en el mercado nacional e internacional; y a partir del 2016 se mantiene un crecimiento constante por el incremento por el giro del negocio direccionado fuera de la Industria Automotriz

a) Utilidad del Ejercicio

Los resultados de esta organización fueron positivos durante la última década y al 2007 se registró una utilidad con USD 193.997,35 dólares y para los años 2015 al 2017 se mantiene un crecimiento constante de aproximadamente el 9.35% anual estos resultados son la muestra de un correcto manejo de los recursos y de la adaptación a las circunstancias que vivieron las organizaciones autopartistas durante la última década

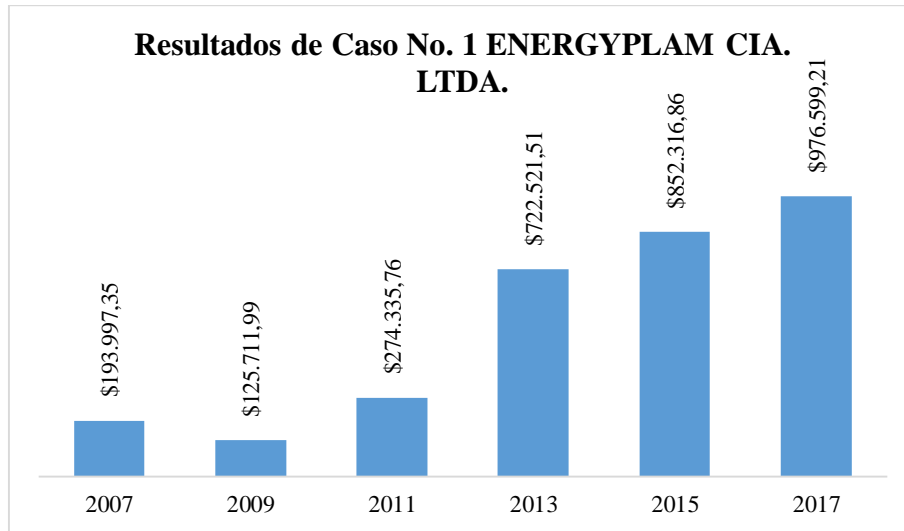


Figura 81 Resultados de Caso No. 1 ENERGYPLAM CIA. LTDA.
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.1.3 Índices Financieros

Tabla 12
Índices Financieros Caso No. 1

ENERGYPLAM CIA. LTDA.									
EXPEDIENTE: 54884									
CIU: C2930.02									
Factor	Índice	Fórmula	2007	2009	2011	2013	2015	2017	Interpretación
Liquidez	Liquidez Corriente	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$	\$1,40	\$1,87	\$8,94	\$2,56	\$ 2,26	\$1,83	El mejor año corresponde al 2011, donde se disponía de USD 8,94 para cumplir con cada dólar de obligaciones a corto plazo, índice elevado que indica una liquidez improductiva.
	Activo	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$	\$ 0,68	\$0,93	\$0,44	\$ 0,67	\$0,58	\$0,57	El 2011 indicó que por cada dólar invertido en activos el USD 0,44 se financio por terceros, es decir que casi sus activos no se encontraban comprometidos para cumplir con sus obligaciones.
Endeudamiento	Patrimonio	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$	\$5,08	\$12,47	\$5,12	\$6,83	\$6,22	\$6,18	En el 2013 por cada dólar del patrimonio se generaron obligaciones con terceros por USD 6,83 lo que significa que este año mantuvieron un riesgoso endeudamiento.
Rentabilidad	ROA	$\frac{\text{Utilidad}}{\text{Activo Total}}$	13%	6%	9%	13%	13%	13%	En el 2011 por cada dólar del activo se generó una

CONTINÚA 

								rentabilidad del 6% mientras que el 2013,2015 y 2017 generaron el 13%
ROE	$\frac{Utilidad}{Patrimonio}$	98%	76%	107%	133%	138%	140%	En el 2017 por cada dólar de los fondos propios que posee la empresa se generó una rentabilidad del 140%, mientras que en el 2009 existió una rentabilidad del 76%.
Margen Bruto de Utilidad	$\frac{Utilidad Bruta}{Ventas}$	\$0,08	\$0,05	\$0,06	\$0,08	\$0,10	\$0,10	Este índice refleja que se generó entre USD 0,05 y USD 0,10 por cada dólar vendido para cubrir gastos operacionales y no operacionales.
Actividad	Rotación De Cartera $\frac{Ventas}{Cuentas por Cobrar}$	9	9	17	4	13	147	En el 2017 existe un promedio de 147 veces en las cuales las cuentas por cobrar se transforman en efectivo.

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

4.5.1.3 Empleo

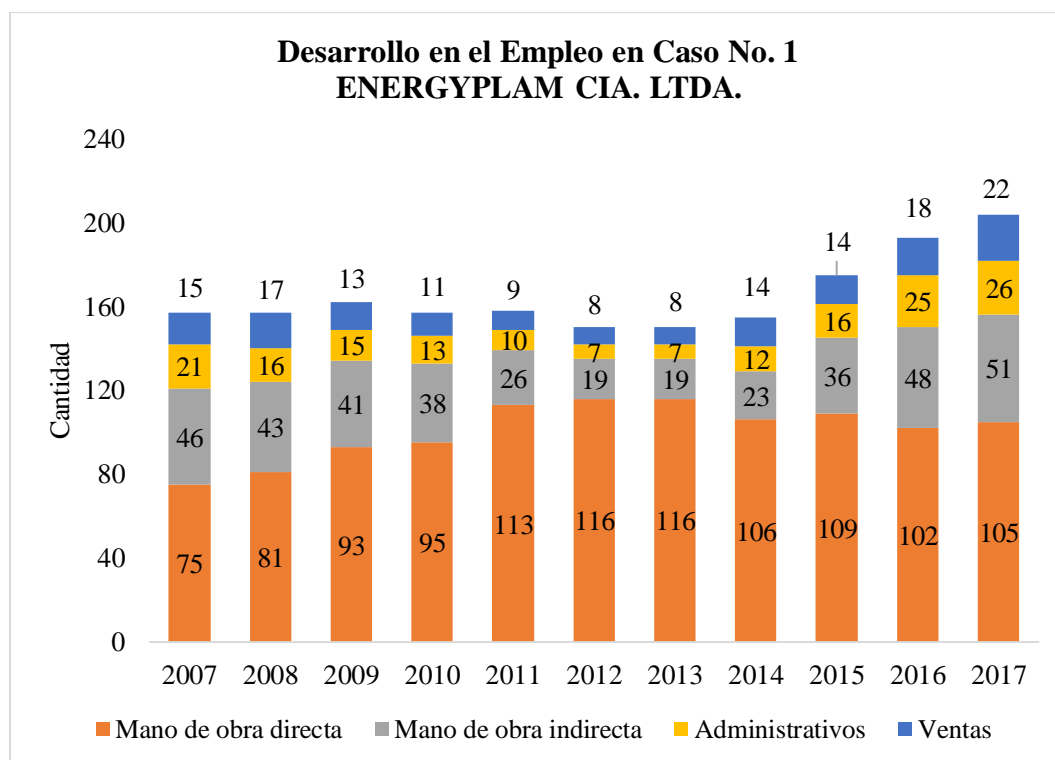


Figura 82 Desarrollo en el Empleo en Caso No. 1 ENERGYPLAM CIA. LTDA.

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

Durante la última década se ha mantenido casi constante la cantidad de trabajadores de esta organización siendo que al 2007 se totalizó 157 trabajadores misma, en este año la mayor concentración de empleados se ubicó en la mano de obra directa, este personal fue retribuido con el salario básico del año en curso. Al 2010 se mantiene la misma cantidad de empleadores es decir 157 donde 95 eran mano de obra directa, e igual que el 2007 percibían un salario básico, al 2013 no solamente el personal directamente involucrado en la producción percibió el salario mínimo vital sino también el personal de ventas, en este año el personal que con salario mínimo ascendió a 120 personas. El incremento de trabajadores en las áreas fue por la introducción de bachilleres en los procesos de ventas y producción. A inicios del año 2016 se incrementó los sueldos de toda la planilla de trabajadores y se requirió personal capacitado

con estudios de tercer nivel para los cargos productivos. Además, se apoyó al personal bachiller a continuar con sus estudios, con horarios flexibles.

Dentro de la organización el personal administrativo ha sido el mayor afectado ya que al 2007 contó con 21 personas y al 2013 se encontraban en planilla tan solo 7. En esta área existió un recargo laboral, por la falta de personal. Lo mismo ocurrió con el personal de mano de obra indirecta en donde se encontraban los supervisores de producción, productos terminados, productos en proceso, productos en empaque y de calidad; así como sus asistentes; a estos trabajadores se les duplicó el trabajo ya que debía asistir a diferentes áreas de la producción e incurrir en actividades que realizaban anteriormente sus asistentes, estos trabajadores al 2007 fueron 46 y al 2013 se encontraron tan solo 19, varios de ellos debieron incurrir también en procesos de producción.

4.5.1.4 Especificaciones del Caso 1

Dentro de este escenario se puede ubicar a organizaciones que en el transcurso de la última década han mantenido resultados positivos, es decir que las ventas se diversificaron en dos tipos de producto: autopartes y nuevas líneas de producción, siendo esta última a partir del año 2013 al 2017 el principal ingreso de las empresas. En este escenario se mantuvo casi la misma cantidad de empleadores hasta el año 2013, la diferencia incurre en que a los trabajadores que percibían sueldos superiores al básico eran reemplazados con personal bachiller, para no incurrir en elevados desembolsos de dinero en sueldos y salarios.

Se concluye que en este escenario se engloban organizaciones que se adaptaron a las normativas medidas gubernamentales impuestas durante la última década, y que dejaron de concentrarse únicamente en el mercado automotriz encontrando nuevas líneas de producción sin dejar de proveer a ensambladoras nacionales.

4.5.2. Escenario No.2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.

Esta empresa inicia sus actividades en el año de 1970, con servicios de pintura industrial a puertas y estructuras metálicas. A inicios de la década de los 80's ingresan al mercado automotriz, entregando a AYMESA estructuras metálicas de asientos y espaldares para los vehículos, para inicios de la década de los 90's ingresó a Ómnibus BB con el mismo producto y para el 2000 entregaba estos productos a OBB del Ecuador, AYMESA y MARESA.

Cuando OBB del Ecuador se integra al Grupo de General Motors, los altos estándares de calidad obligaron a esta empresa a incurrir en costos para la implementación de las normas ISO: 9000, esa inversión, sumada a las medidas que afectaron a la industria automotriz llevó a esta organización a finales del 2016, a cerrar sus actividades.

4.5.2.1 Estructura Financiera

a) Activos

Al 2011 los activos de esta empresa se concentraron mayormente en los activos no corrientes, específicamente en la cuenta de activos fijos, por la maquinaria que manejaba la empresa para troquelar, para el año 2011 la empresa realiza un préstamo que se refleja en los activos corrientes, para invertir en maquinaria, por ello se dio de baja gran parte de la maquinaria en este año, por la obsolescencia de la misma, esta inversión se dio por los requerimientos que OBB del Ecuador solicitaba a sus proveedores, para el año 2013 un periodo posterior a las salvaguardias se evidenció un crecimiento del activo no corriente, por la inversión en la maquinaria y por la adquisición de en sistemas contables y de automatización, estas inversiones no

podieron recuperarse y a pesar de poseer su mayor concentración en activos no corrientes desde el 2015 al 2016 la empresa cerró sus actividades a inicios del 2017

b) Pasivos y Patrimonio

El pasivo y patrimonio de esta organización al 2007 estaba compuesto en un 77,64% por el pasivo corriente, y el 12,65% y 10,51% de pasivo no corriente y patrimonio respectivamente. La empresa mantenía un convenio de pago con sus proveedores de 120 días. El capital se incrementó al 2009 por la contribución de los socios y alcanzó el valor de USD 94.214,50, para el 2013 el pasivo corriente representó el 19,44% del pasivo y patrimonio, mientras que el patrimonio neto representó el 78,71%, para el año 2015 se mantiene casi la misma composición hasta el 2016 pero la dependencia de la organización hacia las operaciones de OBB del Ecuador generó resultados negativos durante los años 2014, 2015 y 2016.

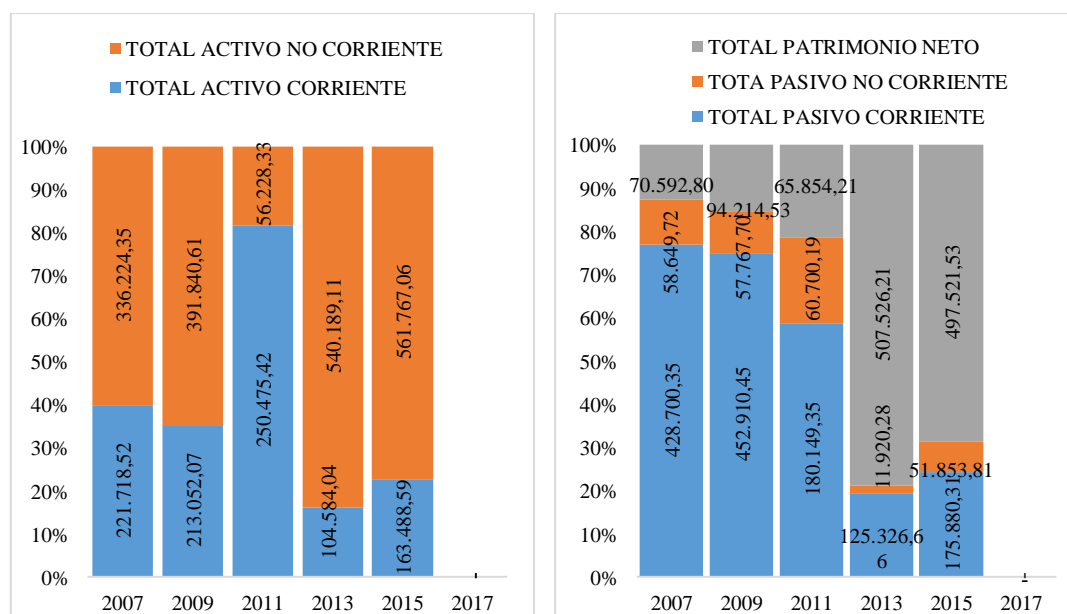


Figura 83 Estructura de los Estados Financieros Caso No.2 Autoindustrias Z.O.L.V del Ecuador Cía. Ltda.

Fuente: (Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.2.2 Estructura del Estado de Resultados

c) *Ingresos*

Los ingresos esta empresa estuvieron distribuidos durante la última década en dos tipos: venta de partes y piezas a OBB del Ecuador y venta de autopartes a otras de ensambladores, durante el 2007 al 2010 se mantuvo un porcentaje de venta a General Motors de entre el 73% al 75%, este porcentaje se incrementa a partir del 2011, a que la inversión para poder obtener un certificado ISO:9000 y por las inversiones en maquinaria, por decisión de gerencias se redujo la cantidad de autopartes entregadas a otras ensambladoras. Al 2012 la industria automotriz se contrajo y la empresa se aferró a la industria, es por eso que inicia con ventas de USD 940.363,88 dólares en el 2007 y al 2015 disminuyó a USD 186.988,33, esta reducción significó resultados negativos para la empresa y fue una de las razones por las que cerró sus actividades de inicios del año 2017.

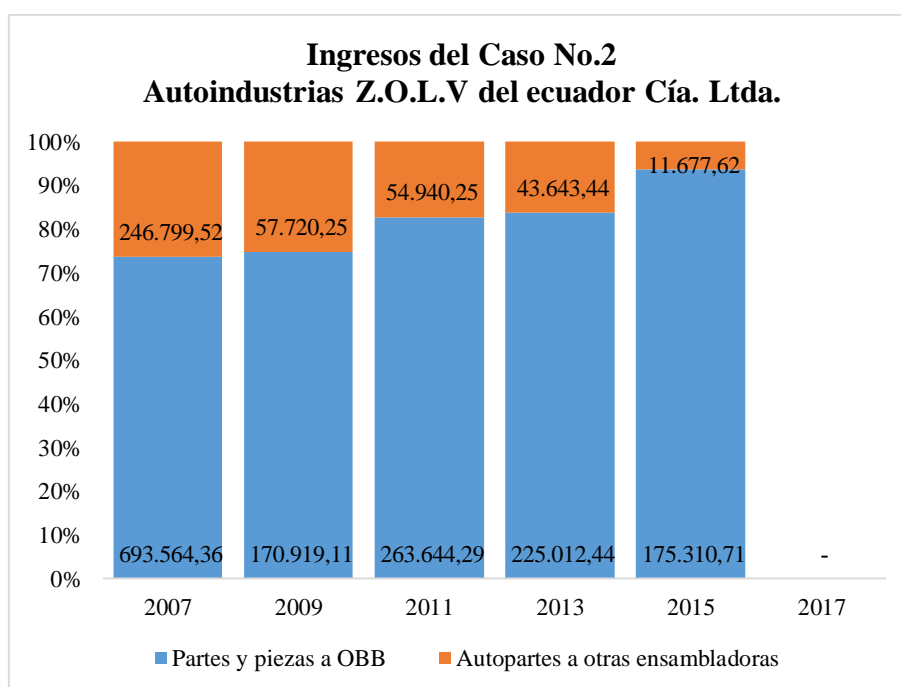


Figura 84 Ingresos del Caso No.2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

d) Costos

Los costos de esta organización en el 2007 fueron de USD 574.683,25 dólares al 2011 sus costos se redujeron en USD 258.343,84 dólares, la disminución en la producción disminuyó los costos hasta el año 2015 donde se ubicaron en USD 123.316,66 es decir que adquirieron deuda que financió maquinaria y sistemas, sin observar que su producción no justificaba esta inversión y a pesar de que los costos no eran altos el exceso en endeudamiento y una carencia en la diversificación de su producción y cartera de clientes, perjudicó a esta organización.

e) Gastos

Al 2007 los gastos de la organización sumaban en total USD 365.095,15 dólares este valor se redujo abruptamente en el año 2009 donde alcanzó el valor de USD 79.304,72, del 2007 al 2011 los gastos se encontraban concentrados en 3 cuentas: gastos por depreciación, gastos en sueldos y salarios y gastos en honorarios profesionales, en el 2015 los gastos fueron USD 81.747,02 dólares, valor injustificado considerando que al 2007 la producción aproximada de autopartes anual fue de 87.000 unidades y al 2015 la cantidad fue de 835. Este año se pudo evidenciar la cuenta de sueldos y salarios era elevada, situación extraña tomando en cuenta que la nómina había reducido considerablemente, se analizó el rol de pagos y se verificó que las esposas de los socios y a los hijos mayores de 18 años percibían sueldos de entre USD 2.000,00 y USD 5.000,00 dólares, es decir que 16 personas generaron gastos sin aportar de ninguna forma a la empresa.

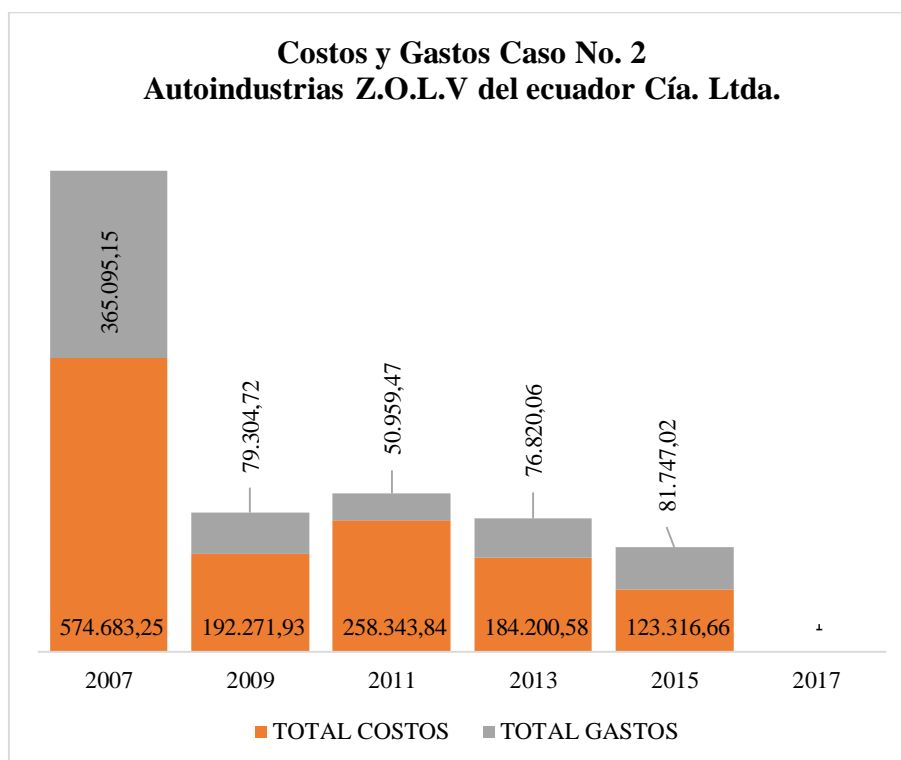


Figura 85 Costos y Gastos Caso No. 2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

f) *Utilidad del Ejercicio*

Los resultados que obtuvo la organización durante el año 2007 y 2008 fueron positivos, pero al 2009 se observa la mayor pérdida del período alcanzando USD (42.937,99) dólares esta pérdida se da a razón de una acumulación de depreciaciones, y pérdidas por inventarios dañados, resultados que perjudicaron a la empresa. Durante los años 2010 al 2013 se mantienen resultados positivos de entre USD 7.000,00 y USD 18.000,00 dólares, a partir del año 2014 se inicia los resultados de pérdida hasta el 2016 donde se alcanzó el valor de USD (19.853,05) , este periodo era el tercer año en pérdida y la empresa no pudo sobrellevar los resultados y la obligó a cerrar sus actividades y vendiendo sus activos fijos y sistemas recién adquiridos para poder cubrir el endeudamiento que se destinó a la compra de maquinaria y sistemas de la empresa.

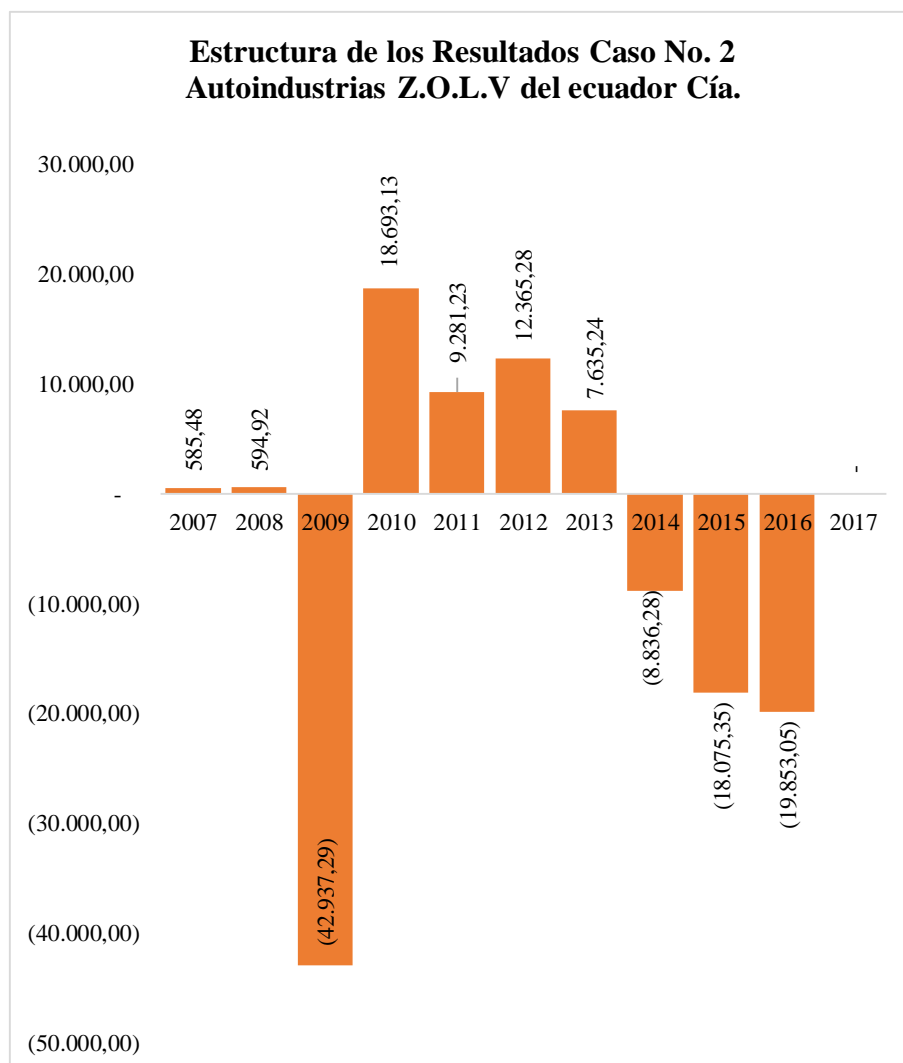


Figura 86 Estructura de los Resultados Caso No. 2 Autoindustrias Z.O.L.V del Ecuador Cía. Ltda.

Fuente: (Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.2.3 Índices Financieros

Tabla 13
Índices Financieros Caso No. 2

AUTOINDUSTRIAS Z.O.L.V. DEL ECUADOR C LTDA.							
EXPEDIENTE: 14706							
CIU: C2930.01							
Factor	Índice	Fórmula	2009	2011	2013	2015	Interpretación
Liquidez	Liquidez Corriente	$\frac{Activo\ Corriente}{Pasivo\ Corriente}$	\$ 0,47	\$ 1,39	\$ 0,83	\$ 0,93	En el 2011 se disponía de USD 1,39 para cubrir cada dólar de obligaciones a corto plazo y el 2015 se disponía USD 0,93, que representa un índice equilibrado.
	Activo	$\frac{Pasivo\ Total}{Activo\ Total}$	\$ 0,84	\$ 0,79	\$ 0,21	\$ 0,31	En el 2013 y 2015 reflejó que por cada dólar invertido en el activo se tenía USD 0,21 y USD 0,31 respectivamente para cumplir con las obligaciones, lo que evidencia un escaso nivel de activos para cubrir sus deudas.
Endeudamiento	Patrimonio	$\frac{Pasivo\ Total}{Patrimonio}$	\$ 5,42	\$ 3,66	\$ 0,27	\$ 0,46	En el 2009 por cada dólar del patrimonio se generaron obligaciones con terceros por USD 5,42, lo que refleja exceso de endeudamiento.

CONTINÚA 

	ROA	$\frac{\text{Utilidad}}{\text{Activos}}$	-7%	3%	1%	-2%	Se observa que en el 2009 y 2015 no existe rentabilidad sobre activos, mientras que para el 2011 y 2013 apenas se genera una rentabilidad del 3% y 1% lo cual demuestra una deficiente gestión administrativa para generar utilidades a partir de los activos.
Rentabilidad	ROE	$\frac{\text{Utilidad}}{\text{Patrimonio}}$	-46%	14%	2%	-4%	En el 2011 por cada dólar de los fondos propios que posee la empresa se generó una rentabilidad del 14%, mientras que en el 2009 y 2015 generan pérdidas, es decir que no se han administrado adecuadamente los recursos.
	Margen Bruto de Utilidad	$\frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas}}$	\$ -0,19	\$ 0,03	\$ 0,03	\$ -0,10	Este índice refleja que apenas en el 2011 y 2013 se generaron USD 0,03 para cubrir los gastos operacionales y no operacionales.
Actividad	Rotación de Cartera	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$	114	220	170	216	Este índice evidencia que al 2015 las cuentas por cobrar se transforman en 216 veces en efectivo.

Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.2.4 Empleo

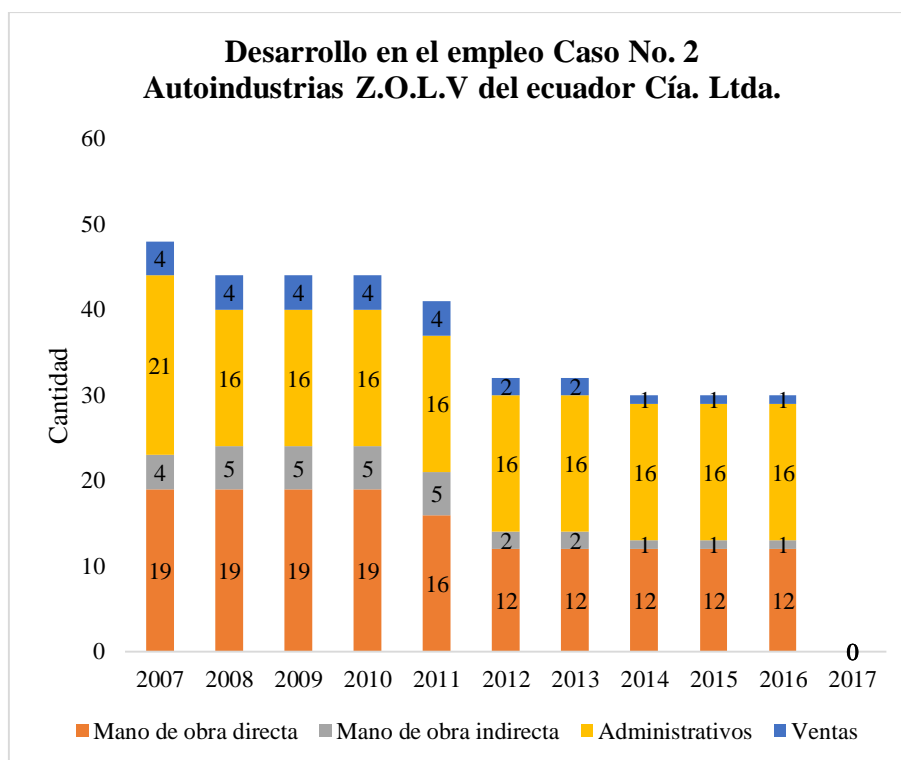


Figura 87 Desarrollo en el empleo Caso No. 2 Autoindustrias Z.O.L.V del ecuador Cía. Ltda.
Fuente: (Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

Esta empresa al 2007 contaba con 48 empleados siendo la mayor concentración en el área administrativa, seguida por el personal de mano de obra directa tenía 19 personas, al 2012 la cantidad de empleados se redujo a 32, en este año el personal en el área administrativa representaba el 50% de toda la empresa, al 2016 último año de operatividad de la empresa se totaliza 30 empleados de los cuales 16 eran administrativos, en este año la mano de obra indirecta contaba una persona a cargo de la supervisión y 12 en el área de producción, además se contaba con una persona para ventas, esta distribución errónea del personal se dio porque en la planilla de pagos constaba 15 personas que eran familiares directos de los socios cuyo sueldo oscilaba entre los USD 2.000,00 y USD 4.000,00.

4.5.2.5 Especificaciones del Caso 2

Dentro de este escenario se puede ubicar a las MYPIMES, que en el transcurso de la década presentaron resultados negativos consecutivos por dos o más años, además se caracterizan por destinar más del 80% de sus ventas a la ensambladora OBB del Ecuador. En este escenario se redujo de entre 5 a 10 la cantidad de empleados durante los años 2012 al 2017, esta reducción es por la afectación a la industria automotriz, en la implementación de salvaguardias, cuotas arancelarias, cupos arancelarios y medidas no arancelarias que entorpecían la importación de implementos para el ensamblaje y como consecuencia contrajeron la producción e ingresos de las MYPIMES dependientes del Subsector Ensamblador.

Se concluye que en este escenario se encierran las empresas que no se adaptaron a las medidas gubernamentales de la última década y que se sujetaron a la industria automotriz, obteniendo resultados negativos por la falta de diversificación de su cartera de clientes, y por las limitadas líneas de producción, este escenario durante los años 2013 al 2017 las empresas que por presentaron dos o tres años en pérdida inician el cerraron sus actividades, o se declararon insolventes y están a la espera de una recuperación.

4.5.3. Caso No.3 INDUSTRIAS TERMOSELLADO FULL CIA. LTDA.

Esta empresa dedicada a la fabricación de autopartes interiores desde 1989 fue creada por la Señora Susana Velasteguí y su familia, para el año 2013 se integra el Ing. Diego Hidalgo como Gerente General con visión de diversificación en cartera de clientes, ya que el subsector de ensamblaje redujo sus demandas hacia la empresa.

Para el cierre del año 2013 y con la misma maquinaria, la producción de esta organización se dividió en:

- Producción de termo formado: bandejas para transporte de banano y hortalizas, con características de alto impacto y durabilidad. Además, en esta línea de producción se fabricaban termo formados en poliestireno de alto impacto (PAI) y polietileno
- Producción de laminado: donde se produce el prisma o catedral granizo para cortinas de baño y los difusores de luz para cielo falso
- Producción de Textiles: usando la misma maquinaria para la fabricación de forros para autos, esta organización ingresa al mercado de la costura y empieza a producir ropa para trabajo y uniformes.

4.5.3.2 Estructura Financiera

a) Activos

El activo fluctuó entre USD 461.425,64 en el 2007 hasta los USD \$787.422,06 en el 2017, es importante mencionar que los documentos y cuentas por cobrar disminuyeron notablemente a partir del 2011, se puede determinar que los activos se disminuyeron durante los años 2009 al 2013, esto a razón de la venta de activos fijos acciones tomadas por la empresa para cubrir sus deudas, a partir del año 2014 se incrementaron aceleradamente los activos y para el 2017 los activos se encontraban en USD 1'509.232,45, luego la empresa decidió diversificar sus productos y ofertarlos en el mercados, dejando totalmente el autopartista, para ello invirtieron en la adquisición de maquinaria para la producción de bins plásticos y de USD 117.037,26 en sus activos fijos al 2012 al 2017 incrementaron a USD 269.147,87 lo que representa un incremento de casi el doble.

Esta cuenta mantuvo un incremento acelerado del 2007 al 2011 que paso de USD 322.847,64 a USD 646.161,01 respectivamente principalmente por el crédito adquirido para mejorar las maquinarias que ya poseían, después de este periodo sus pasivos empiezan a reducirse, mientras que para el 2016 incrementa nuevamente con el fin de mejorar sus procesos e ingresar a nuevos mercados con nuevos productos.

c) Patrimonio

El 2011 es el principal año donde incrementa el patrimonio alcanzando un valor de USD 240.056,04, mientras que para el 2017 alcanzó un total de USD 353.767,11, esto a razón de un crecimiento de aportación por parte de los socios y por el ingreso de nuevos socios en el negocio.

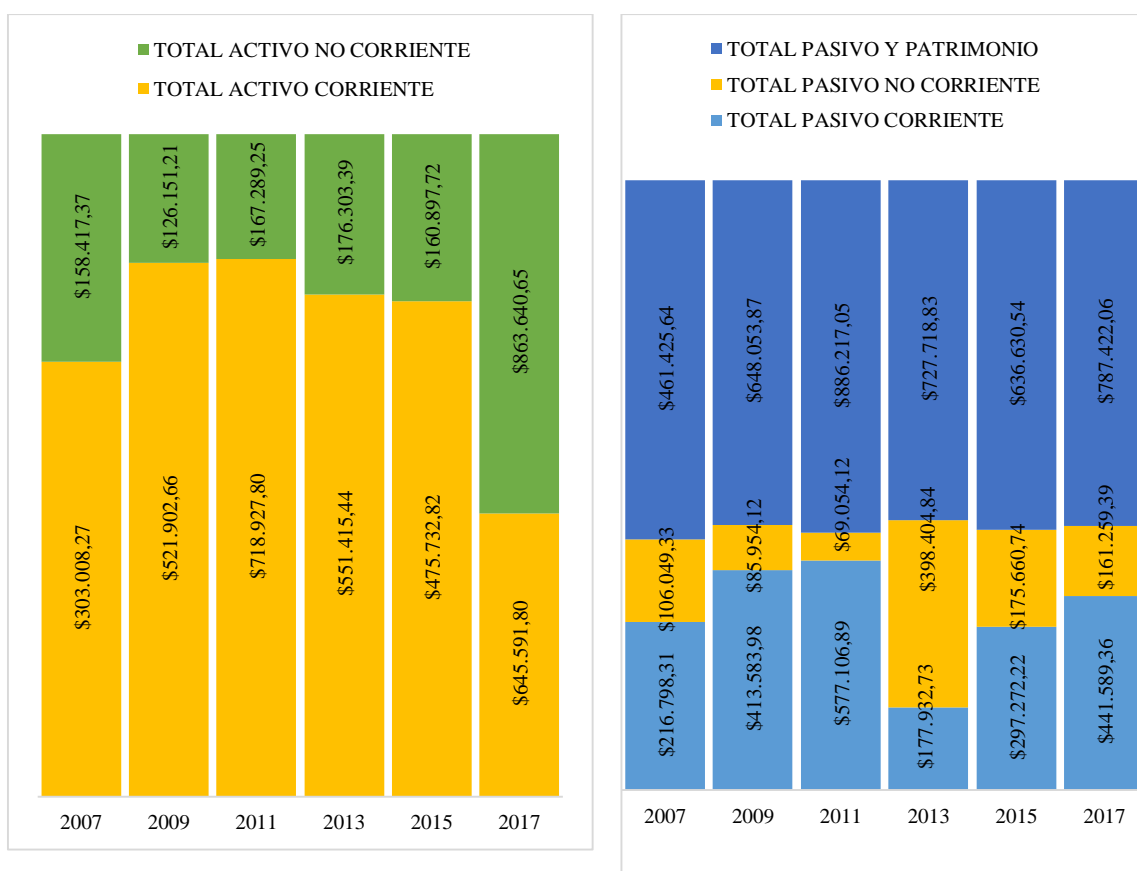


Figura 88 Estructura Financiera Caso No. 3 INDUSTRIAS TERMOSELLADO FULL CIA. LTDA.

Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.3.2 Estructura del Estado de Resultados

d) *Ingresos*

Los ingresos de esta organización se concentraba en la producción de partes y piezas y a otras líneas de producción diferenciadas a las autopartistas, al 2007 se puede observar que la producción de partes y piezas representa el 89,86% de los ingresos este porcentaje se contrajo y para el 2013, la venta de otras líneas de producción representó el 54,99% de las ventas, al 2015 el porcentaje de ingresos por parte de las líneas de producción diferentes de las de partes y piezas fue de 79,10% y para el 2017 toda la producción está destinada a los nuevos productos de la organización a los nuevos

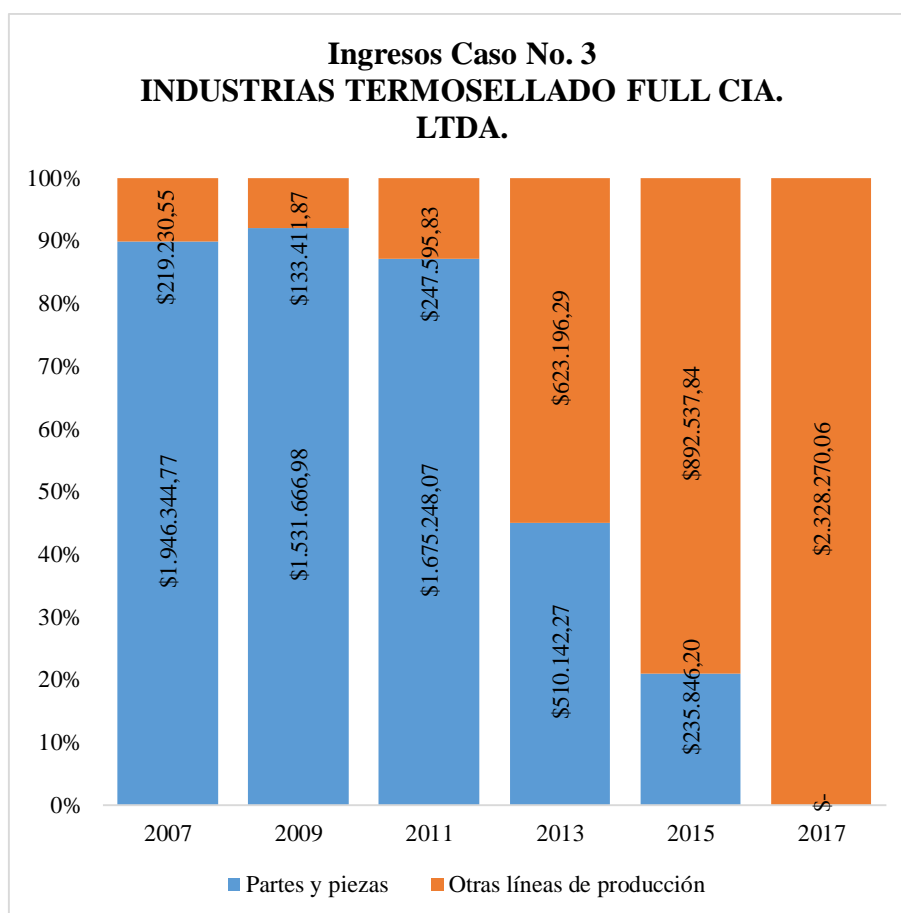


Figura 89 Ingresos Caso No. 3 INDUSTRIAS TERMOSELLADO FULL CIA. LTDA.
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

e) Costos

Las principales cuentas de costo de esta organización al 2007 fueron la compra de materia prima y el costo de transporte de importación en este año se totalizó en costos del valor de USD 1'450.000,25 dólares el costo sigue incrementándose pero al llegar al 2013 se reduce y alcance el valor de USD 769.047,56 dólares por la diversificación de la cartera de producción al 2017 Los costos alcanzaron el valor de USD 1'449.351,68 de dólares en este año los principales costos son materia prima, materia prima indirecta y salvaguardias que incrementaron el costo de los productos de partes y piezas esta cuenta no afectó a las nuevas líneas de producción ya que ésta se encontraban fuera de la lista de salvaguardias

f) Gastos

Principalmente se encontraban afectados en el 2007 por la publicidad sueldos el pago del IVA y el pago del Impuesto a la Renta para este año se totalizó en gastos USD 686.378,35 dólares se mantiene una tendencia al crecimiento durante toda la década en cuanto a gastos pero para el año 2013 las principales cuentas que se incurrieron fueron las de mantenimiento servicios de capacitación para el manejo de la nueva maquinaria y gastos varios en donde se veía reflejado el desembolso de dinero que realizaba la empresa para que sus colaboradores de ventas dieran a conocer sus nuevas líneas de producción

g) Utilidad del Ejercicio

Esta organización mantuvo resultados positivos durante toda la década iniciando en el 2007 con un resultado de USD 29.196,72 dólares para el año 2011 en comparación con el 2009 se redujo la utilidad en USD (9.307,89) dólares, a razón del

incremento de costos por salvaguardias, para el 2015 el valor de utilidad alcanzó su punto más bajo siendo de USD 11.239,05 dólares valor que se mejoraría para el año 2015 donde el valor fue de USD 19.249,17 dólares esto a razón de la generación de nuevas líneas de producción y por el ingreso en el mercado internacional de Nicaragua al que se exportaban bandejas bananeras para el 2017, se reduce la utilidad a razón de la adquisición de nueva maquinaria y el pago del préstamo que se había adquirido en años anteriores

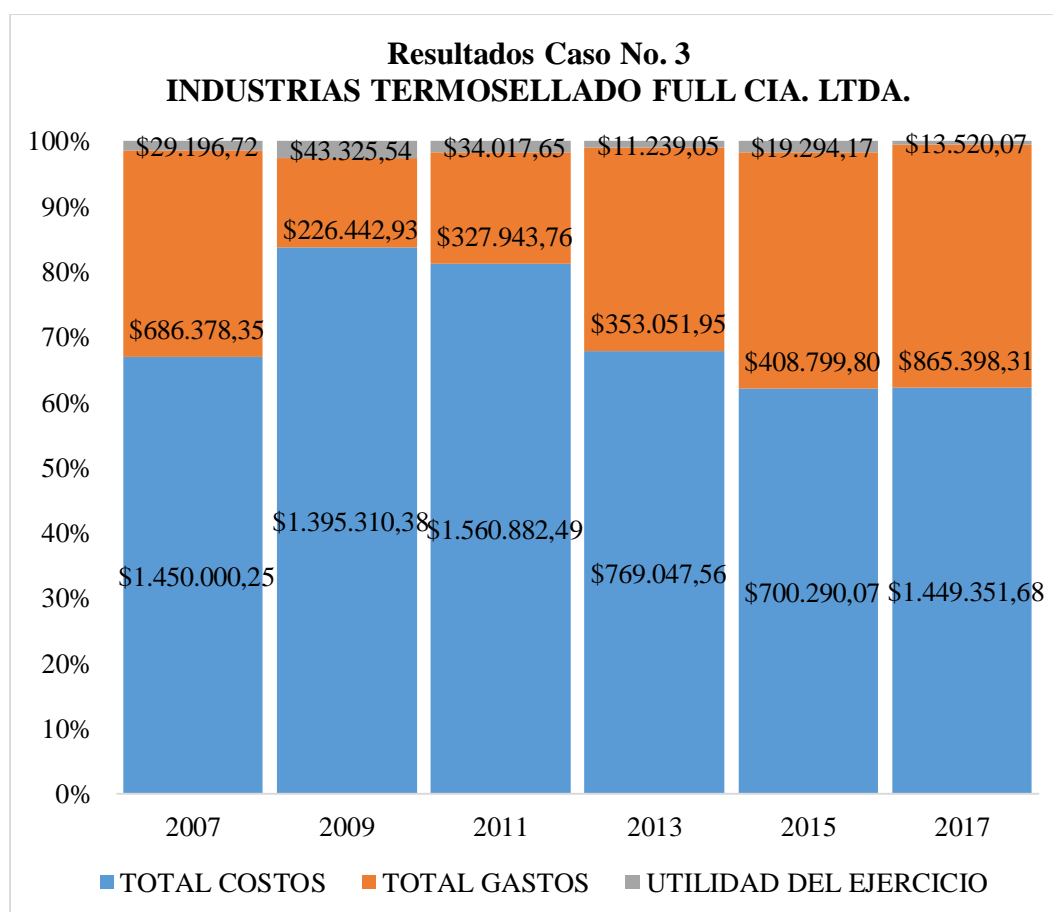


Figura 90 Resultados Caso No. 3 INDUSTRIAS TERMOSELLADO FULL CIA. LTDA.
Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.3.3. Índices Financieros

Tabla 14
Índices Financieros Caso No. 3

INDUSTRIAS TERMOSELLADO FULL CIA. LTDA.									
EXPEDIENTE: 18608									
CIU: C2930.02									
Factor	Índice	Fórmula	2007	2009	2011	2013	2015	2017	Interpretación
Liquidez	Liquidez Corriente	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$	\$1,40	\$1,46	\$1,26	\$1,34	\$1,25	\$1,40	En el 2007 se disponía de USD 1,40 para cubrir cada dólar de obligaciones a corto plazo, y para el 2017 se mantenía el mismo valor.
	Activo	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$	\$0,70	\$0,72	\$0,77	\$0,74	\$0,73	\$0,84	En el 2007 por cada dólar invertido en el activo se tenía USD 0,70, en tanto que para el periodo de 2009 y 2015 se tenía entre USD 0,72 y USD 0,77 cumplir con las obligaciones, lo que evidencia un reducido nivel de activos para cubrir las obligaciones.
Endeudamiento	Patrimonio	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$	\$2,33	\$2,52	\$3,36	\$2,79	\$2,69	\$5,11	En el 2017 por cada dólar del patrimonio se generaron obligaciones con terceros por USD 5,11, lo que refleja exceso de endeudamiento y los recursos propios no alcanzan lo suficiente para cubrir sus deudas.
Rentabilidad	ROA	$\frac{\text{Utilidad}}{\text{Activos}}$	6%	5%	7%	13%	4%	5%	Se observa que en el 2007 existe rentabilidad sobre activo del 6%, y para el 2015 se genera una rentabilidad del 4%, lo cual demuestra que los activos no fueron lo suficientemente

CONTINÚA 

									productivos.
	ROE	$\frac{Utilidad}{Patrimonio}$	21%	18%	29%	48%	14%	30%	En el 2007 por cada dólar de fondos propios que poseía la empresa se generó una rentabilidad del 21%, mientras que en el 2017 se ganaba el 30%
	Margen Bruto de Utilidad	$\frac{Utilidad Bruta}{Ventas}$	\$0,01	\$0,02	\$0,03	\$0,04	\$0,02	\$0,02	Este índice refleja que por cada venta realizada se generaron entre USD 0,02 y 0,04 para cubrir los gastos operacionales y no operacionales.
Actividad	Rotación de Cartera	$\frac{Ventas}{Cuentas por Cobrar}$	16	7	6	6	7	7	Este índice reflejaba que entre 6 y 7 veces se llegaba a convertir en efectivo

Fuente: (Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

4.5.3.3 Empleo Caso No. 3

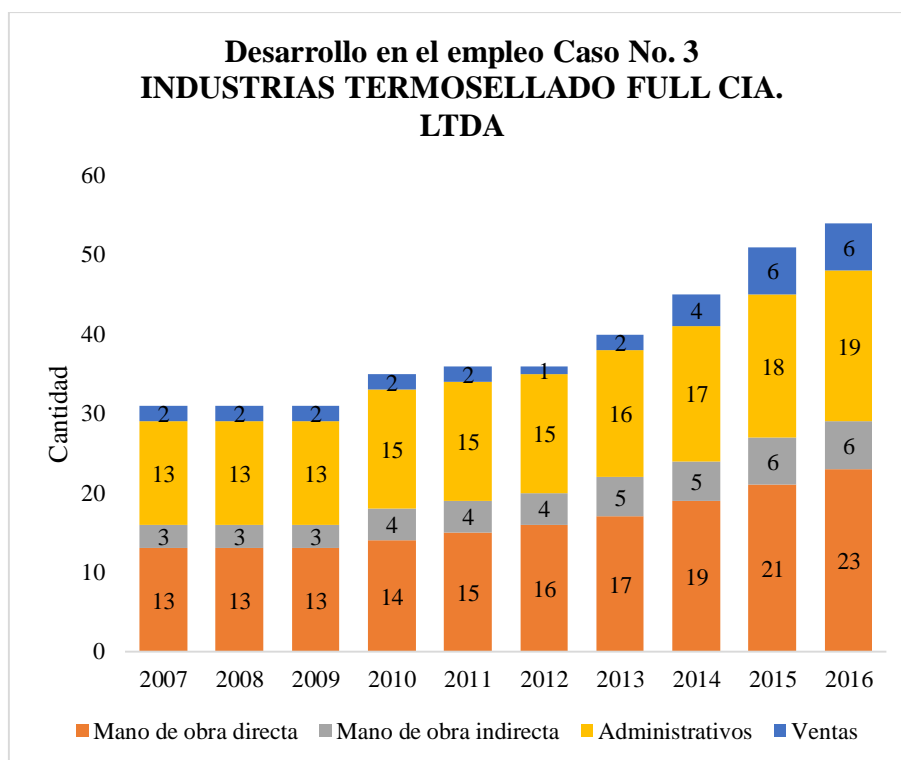


Figura 91 Desarrollo en el empleo Caso No. 3 INDUSTRIAS TERMOSELLADO FULL CIA. LTDA.

Fuente: (Supertendencia de Compañías Valores y Seguros, 2017)

Esta organización tiene distribuido su empleo en el 2007 con: 13 personas de mano de obra directa, 3 de indirecta, 13 administrativos y 2 personas para venta totalizando 31 empleados esta cantidad se mantiene hasta el año 2009, al 2010 se incrementa el personal en mano de obra directa y en administrativos totalizando 35 trabajadores, al 2013 se incrementa nuevamente la cantidad de trabajadores requeridos para la producción y administración y se totaliza 40 trabajadores siendo el área de producción la que requiere mayor personal, esto a razón de la diversificación de la producción, para el año 2017 se totalizó 59 trabajadores de los cuales 25 estaban en el área de producción como mano de obra directa en este año se incrementó también el personal para ventas ya que se requería del mismo para introducir al mercado los nuevos productos.

4.5.3.3 Especificaciones del Caso 3

En este escenario se encuentran las organizaciones que durante los últimos 5 años diversificaron su producción y cartera de clientes y se retiraron de la industria automotriz al cerrar el periodo de estudio, este escenario se caracteriza por su crecimiento y adaptación a las medidas gubernamentales ya que no se aferraron a la industria Automotriz y decidieron encontrar en otros sectores un nuevo mercado, estas empresas utilizaron su maquinaria o invirtieron a una nueva para generar productos diferenciados a las autopartes, pero aún mantienen con el mismo CIIU ya que para realizar el cambio del mismo existen demasiadas trabas gubernamentales y es un proceso que no es totalmente conocido para las organizaciones.

Este escenario engloba a las empresas que pasaron de producir partes y piezas a realizar generar bienes de consumo masivo que pueden competir a nivel nacional e internacional y que a través del tiempo requirió mayor personal calificado para las diferentes líneas de producción que crear

4.6 Resultados Chi cuadrado.

Utilizando la fórmula y la metodología detallada en el Capítulo 3 en cuanto al Chi cuadrado se ha rechazado las dos primeras hipótesis ya que según señala el estudio no correspondían a la realidad, esta conclusión se llega a través de la subdivisión de la muestra en los tres escenarios estudiados anteriormente, donde se ubicó a las diferentes organizaciones acorde a sus resultados, en base a esta información se acepta la hipótesis alternativa a continuación se detallan los resultados:

Hipótesis rechazadas:

- *Hi: Las medidas proteccionistas han afectado de manera positiva a las empresas que se encuentra en la línea de apoyo de la producción automotriz.*
- *Ho: Las medidas proteccionistas no han afectado de manera positiva a las empresas que se encuentra en la línea de apoyo de la producción automotriz.*

Hipótesis alternativa que señala:

- *Ha: Las medidas proteccionistas han generado un cambio significativo en las líneas de apoyo a la producción automotriz, buscando nuevas fuentes de ingreso e innovando productos dentro del mercado ecuatoriano.*

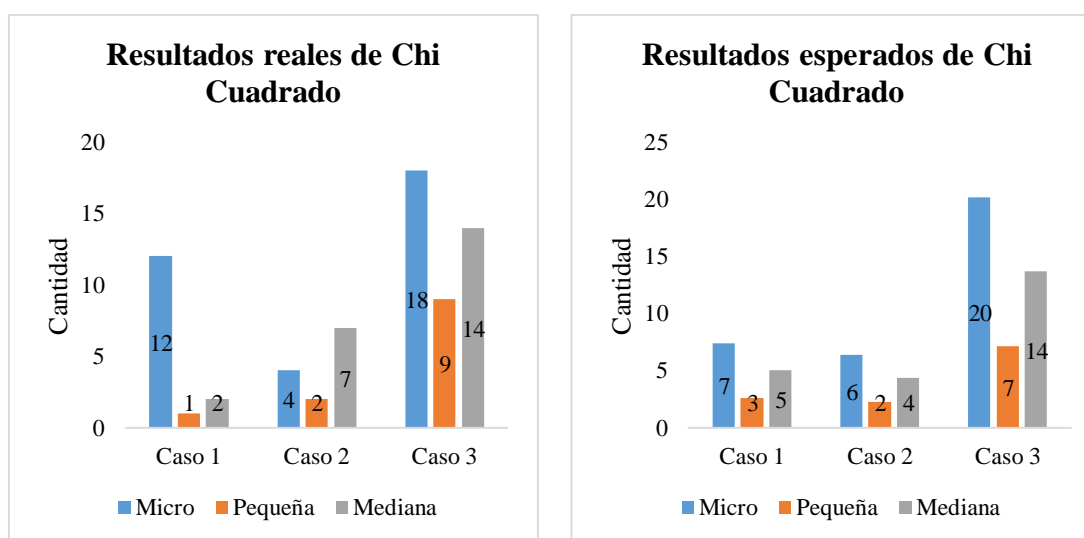


Figura 92 Resultados Reales y Resultados esperados de Chi Cuadrado

Fuente: (Autoindustrias ZOLV del Ecuador & Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda., Base de Datos , 2017)

De acuerdo a los resultados reales obtenidos de chi cuadrado, se puede observar que:

Caso 1: De 69 empresas 15 continúan en el sector automotriz como proveedores de autopartes y piezas, y también han decidido diversificar ciertas líneas de producción como alternativa para mantenerse en el mercado.

Caso 2: Se determinó que 13 empresas mantuvieron resultados negativos por más de dos periodos consecutivos y es posible que se hayan presentado cierres de actividades a lo largo de los diez años de estudio, debido a la expectativa de los empresarios sobre una mejoría en el sector automotriz y este a su vez proporcione beneficios para el desarrollo del subsector autopartista.

Caso 3: Se ubican las organizaciones que se apartaron de la industria Automotriz y que diversificaron su cartera de clientes y sus líneas de producción por completo, se totalizaron 41 empresas de 69, es decir que representan el 59.42% de la muestra, lo que nos lleva a concluir que en su gran mayoría las organizaciones se desvincularon de la industria Automotriz y buscaron en otros mercados una estabilidad económica.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1 Conclusiones

1. Seis de cada diez empresas que se mantuvieron durante el periodo de implementación y de aplicación buscaron nuevas actividades dentro de industrias diferentes y en la actualidad poseen producciones de bienes que no tienen ninguna relación con partes y piezas, lo cual perfeccionó y especializó a las MIPYMES en bienes de consumo masivo, esto generó nuevas fuentes de empleo, incremento de contribuciones tributarias a razón de un mayor nivel de ingresos y la reducción de importaciones de productos terminados.
2. La aplicación de las medidas proteccionistas tales como: salvaguardias incrementaron el costo a la producción en hasta un 178% , por otra parte las políticas de comercio internacional tales como: la restricción de importación de CKD y CBU contrajo en 18,33% la producción del subsector de ensamblaje y por consecuente al de partes y piezas, la estructura de mercado en el Ecuador, afectó a las firmas autopartistas y tal como se muestra en el cálculo de Chi Cuadrado 13 de 69 empresas estudiadas presentaron pérdidas por dos o más periodos a partir del año 2014.
3. A partir de este estudio se puede identificar a profundidad la situación comercial que atravesó cada empresa, así como la diversificación de producción, que permitió a las empresas continuar con sus actividades en el tiempo, como es el caso de la innovación y el desarrollo tecnológico donde se pudo evidenciar que varias empresas decidieron mantener o reemplazar su maquinaria para mejorar sus procesos productivos y poder ingresar hacia nuevos mercados.

4. En base a la encuesta se observó que 36 de 69 firmas autopartistas mantuvieron su nivel de empleo, sin embargo, una estrategia administrativa adoptada fue la reestructuración de la plantilla de empleados que permitió evitar resultados negativos reduciendo el nivel de gasto. En el análisis casuístico desde el 2014 se reveló que las retribuciones a los trabajadores se ajustaron al salario básico unificado correspondiente para cada periodo, ya que se vieron en la necesidad de reducir a gran escala profesionales con títulos de tercer y cuarto nivel.

5.1 Recomendaciones

1. En vista del efecto negativo que se ha presentado en algunas firmas autopartistas se recomienda establecer proyectos de reactivación económica para las empresas que aún se encuentran inestables en este subsector priorizando la inyección de capital y un convenio de reducción a los porcentajes de importación adicionales, esto representaría una oportunidad para los emprendedores que decidan recuperar e invertir y ampliar su cartera.

2. En base a la diversificación de productos de las organizaciones que se separaron por completo de la industria Automotriz se recomienda a los organismos competentes facilitar el cambio de CIU y actualizar la base de datos que posee la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, acerca de las empresas manufactureras, con el propósito de desarrollar proyectos encaminados a beneficiar a las industrias más susceptibles que se han visto afectados luego de la aplicación de las medidas gubernamentales durante el periodo 2010-2017.

3. El Gobierno ha implementado medidas proteccionistas para mejorar la economía del país, por ello se recomienda que se realice un análisis profundo

especialmente de las materias primas indispensables que utilizan ciertas industrias para producir sus bienes, con el fin de que las empresas puedan continuar con sus operaciones estables dentro del sector al que pertenecen y cuenten con el respaldo de organismos de control para mejorar su nivel de competitividad local e internacional.

4. Las MIPYMES buscan desarrollar sus ventas y aumentar sus márgenes de utilidades, por lo que se recomienda una actualización de conocimientos constante del personal que se encuentra relacionado con la administración del negocio para beneficiar a la empresa y a los colaboradores que son parte de la misma.

5. Las MIPYMES son producto de emprendimientos y por tanto se recomienda identificar adecuadamente profesionales especializados que contribuyan a optimizar los recursos que disponen las empresas además de acogerse a diferentes incentivos tributarios a los que puedan aplicar y favorezcan a generar mayores ingresos.

Bibliografía

- Asociación de empresas automotrices del Ecuador. (2007). *Alianza Público Privada con el respaldo del sector transportista*. Obtenido de <http://www.aeade.net/aeade-impulsa-el-nuevo-plan-renova-2-0-en-alianza-publico-privada-y-con-el-respaldo-del-sector-del-transporte/>
- Asociación de empresas automotrices del Ecuador. (2016). *Perfil Automotor del Ecuador*. Obtenido de <http://www.aeade.net/perfil-del-sector-automotor-del-ecuador/>
- Asociación de empresas automotrices del Ecuador. (2017). *Empleo en el Sector automotriz. Anuario 2017*. Obtenido de <http://www.aeade.net/anuario2017-del-sector-automotor-del-ecuador/>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Convenio del programa de renovación del parque automotor ecuatoriano*. Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/25-adendum-al-convenio-del-programa-de-renovacion-del-parque-automotor>
- Anzil, Fernando. (2014). *La CEPAL y el modelo ISI*. Obtenido de <http://www.zonaeconomica.com/cepal-modelo-isi>
- Arenas Rosales, R., Vera Sanjuán, K. E., & Soto Bustos, E. (2010). *La caída del imperio automotriz estadounidense*. Espacios Públicos, 96-112. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/676/67613199007.pdf>
- Arévalo Briones, K. P., Pastrano Quintana, E., & González Guanín, C. (2016). *Análisis económico financiero ante las reformas arancelarias*. Revista Publicando, Volumen 3, Número (7). Obtenido de https://www.rmlconsultores.com/revista/index.php/crv/article/view/277/pdf_149
- Asesoría Económica & Marketing S.C. (2017). *Calculadora de muestras de trabajos de investigación*. Obtenido de http://www.corporacionaem.com/tools/calc_muestras.php
- Autoindustrias ZOLV del Ecuador. (2017). *Encuesta a organizaciones MIPYMES del Subsector autopartista*. Quito, Pichincha, Ecuador.

Industrias de Termosellado FULL Cía. Ltda. (2017). *Base de Datos de las organizaciones MIPYMES del Subsector autopartista*. Quito, Pichincha, Ecuador.

Banco Central del Ecuador. (2017). *Estadísticas Mensual Junio 2017*. Obtenido de <http://repositorio.bce.ec:8080/simple-search?filterquery=ECONOM%C3%8DA&filtername=subject&filtertype>equals>

Banco Central del Ecuador. (2017). *Información estadística mensual No. 1981*. Quito: BCE.

Cabello González, J. M., & Cabello Pérez, M. (2013), *Procedimientos Aduaneros*. Obtenido de <https://www.taric.es/pdf/procedimientos-aduaneros-1-extract.pdf>

Cámara de Comercio de Quito. (2017). *Consulta societaria realizada en el mes de junio 2017*. Obtenido de http://www.ccq.ec/wp-content/uploads/2017/06/Consulta_Societaria_Junio_2017.pdf

Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador . (2017). *Boletín Autopartes 1017*. Obtenido de <http://www.ciauto.ec/integracion/boletines-lk.html>.

Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2018). *Indicadores de producción*. Obtenido de http://www.ciauto.ec/indicadores_de_produccion_industria_automotriz.html.

Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2008 -2017). *Boletín sector automotriz ecuatoriano*. Obtenido de <http://www.ciauto.ec/boletines.sector.ljdafur.html>.

Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2017). *Boletín Autopartista 10 08*. Obtenido de http://www.ciauto.ec/empleo_produccion_precios_adhfau..html.

Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2017). *Boletín de autopartes 12 17*. Obtenido de <http://www.ciauto.ec/oferta&demendafertahtml>.

- Ministerio de Comercio Exterior. (2013). *Reforma del Arancel CKD para Cuidad del Auto*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2013/09/RESOLUCION-106-CIAUTO.pdf>
- Comunidad Andina de Naciones. (2009). *Resolución del consejo de comercio exterior e inversiones, sobre salvaguardia en balanza de pagos*. Obtenido de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DInformativos/SGdi914.pdf>
- Comunidad Andina de Naciones. (2000). *Convenio de Complementación en el Sector Automotor Los Gobiernos de Colombia, Ecuador y Venezuela*. Obtenido de http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/es/acaas/trt_acaas.pdf
- De la Hoz Correa, P. (2013). *Generalidades de comercio internacional*. Medellín: Centro editorial Esumer.
- Ferrell, E. R. (2004). *Ethical Leadership and Creating Value for Stakeholders*. London : Business Ethics.
- Góngora, J. P., & Medina, S. (2010). *La política arancelaria y el comercio exterior*. Madrid: Universidad de Belgrano. Obtenido de http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/136/5/233_ARANCELES_comercio.pdf.
- Google. (2017). *Ubicación Geográfica Provincia de Pichincha* Obtenido de <https://www.google.com.ec/maps/place/Pichincha/@-0.1847907,-79.1626202,9z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x91d5708325efe437:0x94cead1b5e2aa19e!8m2!3d-0.1464847!4d-78.4751945>
- Guerra Barón, A. (2008). *Medidas de salvaguardia: ¿defensa o protección comercial? Un análisis jurídico a la luz del caso República Popular China con el Perú en materia de textiles*. Obtenido de <file:///C:/Users/reborn/Downloads/3688-14162-1-PB.pdf>

Hernandez Sampieri. (2003). *La Metodología de la investigación*. México DF: Mc Graw Hill.

Obtenido de http://www.academia.edu/5565925/Libro_sampieri-et-al-metodologia-de-la-investigacion-4ta-edicion-sampieri-2006_ocr

Hernández, S. (2006). *Metodología de la investigación*. Mexico: Mc Graw-Hill.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2017). *Balanza Comercial en el Ecuador*. Obtenido de <http://www.normalizacion.gob.ec/biblioteca/balanzacomercial/2017>

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (23 de Febrero de 2017). *Perfil Automotriz año 2017*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/perfil-automotriz/>

Isacovich, M. (1974). *La economía política En Introducción a la Economía Política* (pág. 15). Revista Economía. Buenos Aires: Cartago.

Krugman, P. &. (2006). *Economía internacional*. Madrid: Pearson Educacion.

Las Naciones Unidas. (2012). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Clasificación Internacional de Medidas No Arancelarias*. Ginebra: UNCTAD . Obtenido de http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/ditctab20122_es.pdf

Lozada, J. (2014). *Investigación Aplicada: Definición, Propiedad Intelectual e Industria*. Quito: Cienciamérica.

Lugones, G. (2008). *Teoría del comercio internacional*. Quilmes: Universidad nacional de Quilmes.

Méndez , J., & Calo Blanco, A. (2004). *Integración económica, barreras no arancelarias y bienestar social*. (814), 91-96. Obtenido de http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_814_91-96_C8CBB6EDB3FEF485E9B825F75419A8CE.pdf

Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones. (2014). *Plan Estratégico institucional*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2016/01/plan-estrategico-institucional-diciembre.pdf>

- Ministerio Transporte y Obras Pública. (2017). *Plan Renova, aspectos generales*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/05-01-2013_Reportale_Especial_PlanRENOVA.pdf
- Ministerio de Industrias y Productividad . (2017). *Estadísticas de las MIPYMES*. Obtenido de <http://www.industrias.gob.ec/biblioteca/MIPYMES/numeros>
- Morán, G., & Alvarado, D. (2008). *Métodos de Investigación* . México: Pearson Custom Publishing.
- Moreno Rivas, Á. (2015). *El “lado oscuro” de la devaluación en Colombia*, pág. 07. Obtenido de http://www.cid.unal.edu.co/cidnews/components/com_fcecidprensa/gallery/uploads/14%2009%202105%20-%20Devaluaci%C3%B3n.pdf
- Narváez Guerrero, D. P. (2015). *El efecto de las políticas industriales en el comercio del sector automotriz implementadas en el gobierno del Presidente Rafael Correa en Ecuador*. Universidad de Chile. Obtenido de <file:///C:/Users/reborn/Downloads/descargar%20estudio%20de%20caso%20completo.pdf>
- Organización de Estados Americanos. (2017). *Tratados y Acuerdos comerciales en latinoamérica*. Obtenido de http://www.oas.org/es/temas/tratados_acuerdos.asp
- Oroche, M. (2014). *La Economía en los métodos de política*. Obtenido de http://s3.amazonaws.com/lcp/moc/myfiles/EconomiaHistoriaObjetivosMetodoEPolitica_sl14.pdf
- Prefectura de Pichincha. (2012). *Imagen General de la Provincia de Pichincha por Cantones*. Obtenido de <http://www.pichincha.gob.ec/servicios/turismo>
- Registro Oficial. (2009). *Tarifas arancelarias sector automotriz*. Recuperado el 03 de Marzo de 2018. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/4444-registro-oficial-no-538.html> de

- Registro Oficial. (Abril de 2011). *Cupos de CKD en el Ecuador*. Recuperado el 09 de Septiembre de 2017. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/4315-suplemento-al-registro-oficial-no-588.html>
- Registro Oficial. (2011). *Porcentajes de ingreso de CKD en el Ecuador*. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/3674-registro-oficial-no-604.html>
- Registro Oficial. (2011). *Ingreso de mercadería con salvaguardia*. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/3674-registro-oficial-no-604.html>
- Revista EKOS. (2018). *Ranking de negocios en Ecuador*. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/empresas/rankingecuador.aspx>
- Revista EKOS. (2016). *Imagen de las MIPYMES y porcentajes de participación en el mercado Ecuatoriano*. Obtenido de <https://www.ekosnegocios.com/negocios/especiales/images/271/45.jpg>
- Revista EKOS. (2016). *Las Pymes en Ecuador representan el 42% de las empresas en el país*. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=8091>
- Rial, A. J. (2001). *Análisis de competitividad del sector automotriz argentino*. Universidad de Belgrano. Editorial ERSS. Obtenido de http://repositorio.ub.edu.ar/bitstream/handle/123456789/339/64_rial.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Sarquis, M. A. (2002). *Barreras Arancelarias y No arancelarias. Primer Congreso de Relaciones Internacionales*. La Plata: IRI.
- Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones. (2015). *Resolución N°1784 Solicitud de autorización de medidas de salvaguardia por parte de la República del Ecuador por motivos de*

desequilibrio de su balanza de pagos global, bajo lo dispuesto en el artículo 95 del Acuerdo de Cartagena. Obtenido de

<http://www.industrias.ec/archivos/CIG/file/RESO1784%20CAN.pdf>

Secretaría Nacional de Contratación Pública. (2016). *Lineamientos para la contratación de bienes y/o servicios en el sector Público.* Obtenido de <https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2016/08/estudios-cuaderno-de-trabajo9ok.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013). *Objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017.* Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivos-nacionales-para-el-buen-vivir>

Servicio de Rentas Internas. (2017). *Impuesto al Valor Agregado en el año 2015.* Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/32>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2016). *Régimenes del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.* Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/07/SENAE-REGIMENES.pdf>

Sistema de Información sobre el Comercio Exterior. (18 de Octubre de 2004). *Tratado de Libre Comercio Colombia, Ecuador, Venezuela y MERCOSUR (AAP.CE No 59).*

Obtenido de http://www.sice.oas.org/Trade/mrcsrac/eca_s.asp

Subsecretaría de Industria y comercio. (2012). *Programa Estratégico de la Industria Automotriz. Subsecretaría de industria y comercio.* Obtenido de

http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/peia_ok.pdf

Supertintendencia de Compañías Valores y Seguros. (2017). *Estados Financieros de las Compañías Manufactureras.* Obtenido de

http://appscvs.supercias.gob.ec/portalInformacion/pi_sec_societario/cias_manufactureras.zul

Vieira, E. (2017). *Compañías Registradas en el País como MIPYMES*. Obtenido de

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-42-de-las-companias-registradas-en-el-pais-son-pymes>

World Customs Organization. (1994). *¿Qué es la Organización mundial de Aduanas?*. Obtenido de

<http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx>

World Trade Organization. (1995). *Misión y Visión de la Organización Mundial de Aduanas*.

Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/thewto_s.htm