



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

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

**CARRERA DE INGENIERÍA FINANZAS Y AUDITORÍA
TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO EN FINANZAS - CONTADOR PÚBLICO – AUDITOR**

**TEMA: LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLANTADAS POR EL ESTADO
PARA EL COMERCIO DE VEHÍCULOS NUEVOS Y SU IMPACTO EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ DURANTE LOS PERÍODOS 2013-2017**

AUTORA: TAIBE YUGCHA, MAYRA ELIZABETH

DIRECTOR: ING. JIMÉNEZ SILVA, ERLINDA ELISABETH, MGS.

LATACUNGA

2019



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA
CERTIFICACIÓN**

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, "***LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLANTADAS POR EL ESTADO PARA EL COMERCIO DE VEHÍCULOS NUEVOS Y SU IMPACTO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DURANTE LOS PERÍODOS 2013 - 2017***" fue realizado por la señorita ***Taipe Yugcha, Mayra Elizabeth***, 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.

Latacunga, 22 de Julio del 2019

Ing. Jiménez Silva, Erlinda Elisabeth, Mba.

C.C: 0501857106



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

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA
CERTIFICACIÓN**

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Taipe Yugcha, Mayra Elizabeth**, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: ***“Las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y su impacto en el sector automotriz durante los períodos 2013–2017”*** 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.

Latacunga, 22 de Julio del 2019

Taipe Yugcha, Mayra Elizabeth

C.C.:050385941-5



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DEL
COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA
CERTIFICACIÓN

AUTORIZACIÓN

Yo, **Taipe Yugcha, Mayra Elizabeth** autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: “**Las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y su impacto en el sector automotriz durante los períodos 2013 – 2017**” en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Latacunga, 22 de Julio del 2019

Taipe Yugcha, Mayra Elizabeth

C.C.:050385941-5

DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedico principalmente a Dios, por ser mi guía en cada paso dado. Se lo dedico a mis padres que con tanto sacrificio han logrado que llegue a este momento tan importante de mi vida, a quienes debo tanto y han sido mi apoyo incondicional siempre.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por bendecirme cada día y a mis padres por su lucha constante para que yo pueda cumplir todos mis logros, por su esfuerzo y amor hacia mí.

A mi familia, que día a día, sólo con el hecho de saber que los tengo a mi lado me han dado fortaleza para seguir adelante.

A mi querida amiga y compañera, Tatiana Cruz, que sin su apoyo y respaldo, no hubiese podido lograr cumplir esta meta y a mis amigos Darwin Inca y Jocelyn Arcos, mis amigos en todo momento feliz y triste. Realmente aprecio su amistad sincera y agradezco a Dios por haberlos conocido. Amigos que complementan mi felicidad.

De manera muy especial quiero agradecer a mi querida tutora de tesis Ing. Elisabeth Jiménez, quien aceptó el reto de ayudarme en la elaboración de mi trabajo de titulación, gracias por su tiempo, conocimientos y paciencia.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA

CERTIFICACIÓN	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....	ii
AUTORIZACIÓN	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTOS	v
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS	xiii
ABSTRACT.....	xvi

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO

1.1. Planteamiento del problema.....	1
1.2. Formulación del problema.....	12
1.3. Objetivos del proyecto.....	13
1.3.1.Objetivo general	13
1.3.2.Objetivos específicos.....	13
1.4. Justificación.....	14
1.5. Delimitación.....	16

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO PARA EL ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLANTADAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

2.1. Bases teóricas.....	18
2.1.1.Teoría de la ventaja comparativa	18
2.1.2.Teoría pura y monetaria del comercio internacional.....	20

2.2. Bases conceptuales	22
2.2.1 Análisis financiero e impacto en el sector automotriz	22
2.2.2. Impacto en el sector automotriz.....	30
2.3. Base legal	41
2.3.1. Bases políticas para el comercio internacional de vehículos.....	41
2.4. Sistema de variable(s)	44
2.4.1. Definición Nominal.....	44
2.4.2. Definición Conceptual.....	44

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA PARA EL ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ

3.1. Naturaleza de la investigación	45
3.2. Tipos de Investigación	46
3.2.1. Investigación descriptiva.....	46
3.2.2. Investigación explicativa	46
3.2.3. Investigación documental	46
3.2.4. Investigación correlacional	47
3.3. Diseño de la investigación.....	47
3.4. Metodología de la investigación	48
3.4.1. Población y muestra	48
3.4.2. Métodos e instrumentos	53
3.5. Hipótesis	54
3.6. Grado de relación del instrumento con las variables.....	54
3.7. Confiabilidad y validez	56

3.7.1. Validez.....	56
3.7.2. Confiabilidad.....	65
3.8. Técnica de análisis de datos.....	70
3.8.1. Análisis de datos de la encuesta	70

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DEL SECTOR COMERCIAL AUTOMOTOR CON LA ADOPCIÓN DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLANTADAS POR EL ESTADO

4.1. Análisis macroeconómico del comercio de vehículos nuevos de América Latina	72
4.1.1. Aspecto político legal.....	72
4.1.2. Aspecto económico	74
4.1.3. Aspecto social	80
4.1.4. Aspecto tecnológico.....	82
4.1.5. Aspecto ambiental	86
4.2. Análisis meso económico de Ecuador y la región centro de América Latina.	90
4.2.1. Aspecto político	90
4.2.2. Aspecto económico	98
4.2.3. Aspecto social	100
4.2.4. Aspecto tecnológico.....	104
4.2.5. Aspecto ambiental	105
4.3. Análisis de las políticas económicas de gobierno para el comercio de vehículos nuevos en Ecuador periodo 2013 – 2017	106
4.3.1. Políticas de gobierno 2013 en el sector comercial automotriz.....	106
4.3.2. Políticas de Gobierno 2014 en el sector comercial automotriz	108

4.3.3. Políticas de Gobierno 2015 en el sector comercial automotriz	109
4.3.4. Políticas de Gobierno 2016 en el sector comercial automotriz	111
4.3.5. Políticas de Gobierno 2017 en el sector comercial automotriz	112
4.3.6. Análisis comparativo del sector automotriz 2013- 2017.....	113
4.4. Diagnóstico del micro ambiente del sector automotriz del Ecuador	123
4.4.1. Resultados de la encuesta aplicada al sector comercial automotriz.....	123
4.4.2. Informe final encuestas.....	145
4.5. Comprobación de la hipótesis	148
4.6. Informe final de Investigación del sector comercial automotriz	
Análisis FODA.....	156

CAPÍTULO V

PROPUESTA DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS PARA EL SECTOR

COMERCIAL DE VEHÍCULOS.....	161
5.1. Conocimiento de la eficiencia como pilar fundamental en la fijación de precios en el sector comercial de vehículos.....	161
5.1.1. Presentación de la propuesta financiera.....	161
5.1.2. Justificación	161
5.1.3. Descripción.....	162
5.1.4. Estructura de la propuesta.....	166
5.1.5. Viabilidad	174

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5. Conclusiones.....	176
6.2. Recomendaciones	178

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 179

ANEXOS 195

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Producción de vehículos por país (unidades de vehículos)</i>	2
Tabla 2 <i>Ventas de automóviles nuevos de Latinoamérica 2013 – 2017 (unidades)</i>	7
Tabla 3 <i>Resumen de la industria automotriz ecuatoriana (en unidades)</i>	9
Tabla 4 <i>Razones financieras</i>	26
Tabla 5 <i>Países miembros de la Organización Mundial de Comercio OMC</i>	38
Tabla 6 <i>Importadores autorizados que mantienen registro de importador</i>	49
Tabla 7 <i>Población importadoras de vehículos legalmente autorizados por ciudad</i>	50
Tabla 8 <i>Muestra: importadoras de vehículos legalmente autorizados por ciudad</i>	52
Tabla 9 <i>Operacionalización de variables</i>	55
Tabla 10 <i>Relación de variables para validación de expertos</i>	60
Tabla 11 <i>Validez del instrumento</i>	63
Tabla 12 <i>Validez – coeficiente alfa de Cronbach al modificar un ítem</i>	64
Tabla 13 <i>Confiabilidad del instrumento</i>	66
Tabla 14 <i>Confiabilidad – coeficiente de Cronbach al modificar un ítem</i>	67
Tabla 15 <i>Resultados cálculo de validez y confiabilidad</i>	68
Tabla 16 <i>Clasificación de marcas según países donde se producen</i>	78
Tabla 17 <i>Preferencias arancelarias a Ecuador MERCOSUR</i>	95
Tabla 18 <i>Preferencia arancelaria otorgada por Ecuador a países de MERCOSUR</i>	96
Tabla 19 <i>Resoluciones 2013-2017 COMEX sector automotor</i>	113
Tabla 20 <i>Tabla de distribución – pregunta general A</i>	123
Tabla 21 <i>Tabla de distribución – pregunta general B</i>	124
Tabla 22 <i>Tabla de distribución – pregunta 1</i>	126
Tabla 23 <i>Tabla de distribución – pregunta 2</i>	128
Tabla 24 <i>Tabla de distribución – pregunta 3</i>	129
Tabla 25 <i>Tabla de distribución – pregunta 4</i>	131
Tabla 26 <i>Tabla de distribución – pregunta 5</i>	132
Tabla 27 <i>Tabla de distribución – pregunta 6</i>	134
Tabla 28 <i>Tabla de distribución – pregunta 7</i>	135
Tabla 29 <i>Tabla de distribución – pregunta 8</i>	137

Tabla 30 <i>Tabla de distribución – pregunta 9</i>	139
Tabla 31 <i>Tabla de distribución – pregunta 10</i>	141
Tabla 32 <i>Tabla de distribución – pregunta 11</i>	142
Tabla 33 <i>Tabla de distribución – pregunta 12</i>	144
Tabla 34 <i>Frecuencia observada</i>	149
Tabla 35 <i>Frecuencia esperada</i>	150
Tabla 36 <i>Cálculo de χ^2</i>	150
Tabla 37 <i>Grados de libertad</i>	151
Tabla 38 <i>Cálculo del χ^2 tabular</i>	151
Tabla 39 <i>FODA del sector automotriz</i>	160
Tabla 40 <i>Porcentaje de participación del material importado en el modelo Kía Cerato</i>	164
Tabla 41 <i>Porcentaje de participación del material local en el modelo Kía Cerato</i>	165
Tabla 42 <i>Cálculo de costos de importación con preferencia arancelaria por porcentaje de MOE</i>	172
Tabla 43 <i>Cálculo de costos de importación sin preferencia arancelaria</i>	173

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Ventas mundiales de vehículos nuevos (unidades).....	4
Figura 2. Ventas anuales de vehículos.....	11
Figura 3. Árbol de problemas.....	12
Figura 4. Población - número de importadoras autorizadas por ciudad.....	50
Figura 5. Muestra número de importadoras autorizadas por ciudad.....	53
Figura 6. Evolución del PIB en América Latina y el Caribe.....	75
Figura 7. Evolución de la balanza comercial no petrolera Ecuador.....	76
Figura 8. Venta de vehículos nuevos por países latinoamericanos.....	77
Figura 9. Desempleo en América Latina.....	82
Figura 10. Los mayores fabricantes de vehículos del mundo.....	84
Figura 11. Límites máximos de emisiones permitidos para vehículos con motor de gasolina.....	89
Figura 12. Porcentajes mínimos de integración subregional exigidos según sus categorías.....	92
Figura 13. Importación de vehículos dentro de la Comunidad Andina.....	99
Figura 14. Producción de vehículos de Ecuador y Colombia.....	100
Figura 15. Distribución del mercado laboral por actividad económica.....	101
Figura 16. Evolución de la tasa de desempleo.....	102
Figura 17. Número de personas empleadas en el sector automotriz.....	103
Figura 18. Contaminación ambiental en Ecuador.....	105
Figura 19. Composición de ventas de vehículos 2000 - 2017.....	116
Figura 20. Producción anual de vehículos por ensambladora y segmento.....	118
Figura 21. Ventas anuales de vehículos por tipo de vehículos.....	119
Figura 22. Ventas anuales de vehículos según las principales provincias de mercado 2000 – 2017.....	120
Figura 23. Evolución de precios durante 2013-2017.....	121
Figura 24. Ubicación de empresas comercializadoras de vehículos en Ecuador.....	123
Figura 25. Años en el mercado automotriz.....	125

Figura 26. P1. Conocimiento de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos.	126
Figura 27. P2. Tipos de vehículos que comercializan las empresas	128
Figura 28. P3. Grado de influencia en el precio de sus vehículos	130
Figura 29. P4. Variación del nivel de rentabilidad.....	131
Figura 30. P5. Efecto negativo al aplicar las políticas económicas dentro del sector automotriz	133
Figura 31. P6. Reducción de empleados.....	134
Figura 32. P7. Preferencia de vehículos de ensamblaje nacional	136
Figura 33. P8. Importancia de las políticas económicas para proteger la industria automotriz.....	137
Figura 34. P9. Factores de variación de precios de vehículos.....	139
Figura 35. P10. Vehículos más afectados por políticas económicas	141
Figura 36. P11. Período de mayor afectación financiera en la empresa.	143
Figura 37. P12. Interés por conocer propuesta financiera	144
Figura 38. Campana de Gauss.....	152
Figura 39. Estadísticos SPSS.....	153
Figura 40. Tablas de frecuencia SPSS.....	154
Figura 41. Prueba de chi-cuadrado	155
Figura 42. Ventas anuales de vehículos (unidades) 2000 – 2017	157
Figura 43. Autopartes del modelo Kía Cerato.....	163
Figura 44. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato	167
Figura 45. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato	168
Figura 46. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato	169
Figura 47. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato	170
Figura 48. Propuesta de desarrollo de partes y piezas Cerato para el futuro	171
Figura 49. Variación de costos de importación.....	174

RESUMEN

Este proyecto realiza un análisis sobre la evolución del comercio de vehículos nuevos dentro de Ecuador conforme las políticas económicas que se han generado por parte del gobierno nacional durante los períodos 2013 al 2017. El estudio describe el comportamiento comercial del sector automotor año a año, resaltando los efectos favorables y no favorables, conforme fueron aplicándose acuerdos comerciales y resoluciones por parte del Ministerio del Comercio Exterior y el Ministerio de Industrias y Productividad con el respaldo del gobierno en curso. Se efectuó un estudio de campo a las empresas importadoras de vehículos legalmente autorizadas con registro en la Aduana, confirmando la disconformidad de las empresas automotrices respecto a las políticas implantadas por el gobierno al comprobarse la hipótesis planteada “las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el período 2013 – 2017”, por lo que estas entidades se ven en la necesidad de emplear estrategias financieras que permitan mitigar riesgos y efectos adversos posibles frente a futuras imposiciones gubernamentales. Con esta premisa se plantea una estrategia de eficiencia para la reducción de los costos de vehículos y a la vez se fomenta la producción nacional dentro del sector automotriz.

PALABRAS CLAVE:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

PREFERENCIAS ARANCELARIAS

ECUADOR - POLÍTICAS ECONÓMICAS

ABSTRACT

This project analyzes the evolution of the trade of new vehicles within Ecuador according to the economic policies that have been generated by the national government during the periods 2013 to 2017. The study describes the commercial behavior of the automotive sector year by year, highlighting the favorable and non-favorable effects, as trade agreements and resolutions were applied by the Ministry of Foreign Trade and the Ministry of Industries and Productivity with the support of the current government. A field study was carried out on companies that import legally authorized vehicles with registration at Customs, confirming the dissatisfaction of the automotive companies with respect to the policies implemented by the government when the hypothesis stated “insufficient economic policies adopted by the government generated implications in the financial field of the companies that sell new vehicles during the 2013-2017 period ”, so these entities are in need of using financial strategies that allow mitigating risks and possible adverse effects against future government impositions. With this premise, an efficiency strategy is proposed to reduce vehicle costs and, at the same time, promote domestic production within the automotive sector.

KEYWORDS:

AUTOMOTIVE INDUSTRY

TARIFF PREFERENCES

ECUADOR - ECONOMIC POLICIES

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO.

1.1. Planteamiento del problema

Debido a la dura situación económica que ha venido atravesando el país en estos últimos periodos, producto de la caída del precio del barril del petróleo y la apreciación del dólar, el gobierno nacional ha adoptado políticas económicas que considera necesarias para proteger la producción nacional, regular el nivel de las importaciones y equilibrar la balanza comercial.

Uno de los sectores económicos que están tomando impulso dentro del mercado ecuatoriano es el comercio de vehículos, el cual se ha visto afectado por las políticas de gobierno, tales como el ICE, ISD, salvaguardias, cupos de importación, IVA, además de leyes medioambientalistas según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE (2017).

Situaciones que han hecho que el perfil del sector automotriz haya variado durante los periodos comprendidos entre los años 2013 al 2017, acarreando diferentes escenarios en cada año.

El sector automotor a igual que otras industrias manufactureras de alto dinamismo internacional, marcan su imponente en lo que a competitividad e innovación tecnológica se refiere. Motivo por el cual esta industria se encuentra en constante crecimiento, y forma parte esencial de la economía global.

En la siguiente tabla se muestra la evolución de este mercado por país, durante los periodos 2013 al 2017, especificando los mayores fabricantes de vehículos del mundo.

Tabla 1*Producción de vehículos por país (unidades de vehículos)*

No.	País	2013	2014	2015	2016	2017
	Total	65745403	67782035	68539516	72105435	73456531
1	China	18084169	19928505	21079427	24420744	24806687
2	Estados Unidos	4368835	4253098	4163679	3934357	3033216
3	Japón	8189323	8277070	7830722	7873886	8347836
4	Alemania	5439904	5604026	5707938	5746808	5645581
5	Corea del Sur	4122604	4124116	4135108	3677605	3952550
6	India	3155694	3162372	3378063	3859991	3735399
7	Brasil	2722979	1915709	1968054	1993168	1900029
8	México	1771987	2502293	2218980	2354117	2291492
9	Tailandia	1071076	1898342	2018954	802057	2269468
10	Canadá	965191	913533	888565	1778464	749458
11	Rusia	1927578	1682921	1553800	1124774	1348029
12	España	1754668	743258	77225	805033	81844
13	Francia	1458220	1499464	1587677	1626000	1671166
14	Reino Unido	1509762	1528148	1214849	1722698	1748000
15	Otros países	9203413	9749180	10716475	10385733	11875776

Fuente: (OICA, 2017)

Con estas premisas se explica la composición actual de la red mundial en la producción de automóviles estructurada según el peso de los países. La estructura de los diez países productores más importantes de automóviles de este siglo deja ver una organización global de la industria donde las áreas especializadas en segmentos de alto valor coexisten con zonas emergentes especializadas en procesos de ensamblaje y fabricación intensivos.

Los diez países que sobresalen en la producción de automóviles dentro de los períodos comprendidos entre 2013 y 2017 son: China, Estados Unidos, Japón, Alemania, Corea, Francia, España, Brasil, Canadá y México. En ese momento, el más

fuerte es China, con una producción alrededor de 24 millones de automóviles al año, en tanto que España se muestra con una producción de 81000 vehículos ubicándose en el número diez.

Se puede observar claramente que, conforme el paso de los años la producción de vehículos aumenta constantemente a pesar de los varios conflictos internacionales que se han dado en los últimos años. La tendencia al alta es notoria en cuanto a la producción de vehículos, pues la capacidad tecnológica y la búsqueda de protección al medio ambiente hacen que se promueva a la innovación y búsqueda de un plus atractivos al consumidor. Se destaca que la producción de vehículos ha incrementado gracias a la participación mayoritaria de países emergentes, en especial de los miembros del BRICS, quienes notoriamente muestran su participación importante en el rating de los países productores.

Con esto se espera entonces, que cada año se produzcan más vehículos que ofrecerán nuevas ideas y tecnología en este mercado que promete un gran crecimiento paulatino, generando aún más competencia dentro del sector automotor conforme la población mundial crezca y a la vez, los países de economías emergentes sigan industrializándose.

También se crea una incertidumbre debido a las medidas proteccionistas que se están poniendo en marcha en varios países, como establecer aranceles a vehículos importados, siendo uno el caso de Estados Unidos.

Mathías Wissman, presidente de la Asociación Alemana de la Industria Automotriz en una publicación de Airbag (2018), menciona que no hay ningún país del mundo que pueda cubrir su demanda interna de automóviles por sí solo ni las fábricas de

una región pueden sobrevivir sirviendo solo a su zona. Él sostiene que el acceso libre a los mercados y la eliminación de las barreras comerciales son muy importantes para el crecimiento y la prosperidad de la economía mundial.

Por otro lado es también fuente de preocupación, que el incremento de vehículos a nivel mundial aqueje al medio ambiente, y se recurran a medidas proteccionistas con el fin de disminuir la contaminación con la emisión de gases. En cuanto a ventas realizadas a nivel mundial, se puede visualizar en la figura 1, el comportamiento comercial de vehículos nuevos por año.

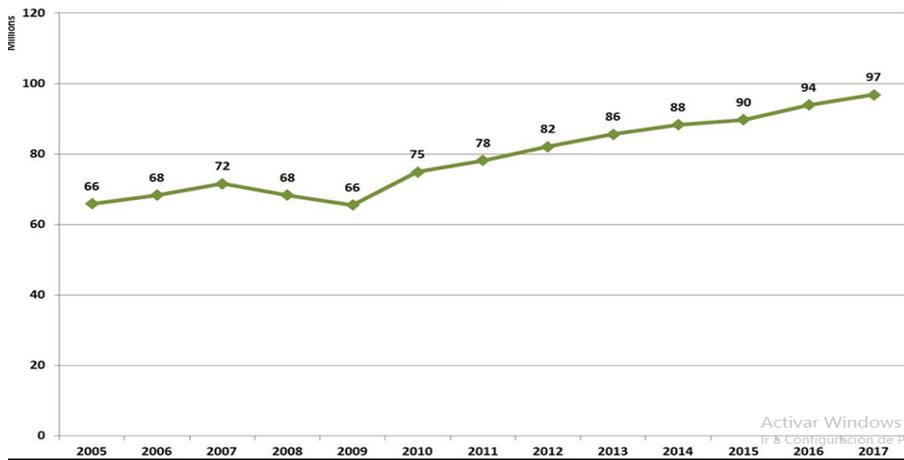


Figura 1. Ventas mundiales de vehículos nuevos (unidades)

Fuente: (OIDE, 2017)

Según el gráfico, se puede concluir un constante crecimiento de ventas conforme el paso de los años, comportamiento que enmarca gran importancia del comercio de vehículos dentro de la economía mundial.

Los resultados se han visto estimulados por el notable repunte de los países de Europa, los compradores asiáticos y el crecimiento de los mercados de países emergentes, mencionados anteriormente.

A pesar de los problemas económicos que se han suscitado a nivel mundial y las diferentes políticas y barreras proteccionistas que cada país adoptó en con el fin de salvaguardar su economía; no han impedido que la población frene su nivel de consumismo en cuanto a vehículos se refiere, pues en lugar de que las ventas a nivel mundial redujera han aumentado conforme el tiempo transcurre, razón por la que la industria automotriz se ve obligada a generar competitividad aún más fuerte cada año, mediante innovación tecnológica, estrategias de mercado y financieras, que permitan desenvolverse en un mercado realmente dinámico.

Las tendencias del consumo automovilístico en la actualidad son cambiantes, aspectos como el cambio climático, la comodidad y el ahorro económico, orientan a los mercados de producción a ser más competitivos y eficientes.

La revista Forbes (2017), establece las 15 empresas mundiales más importantes del mundo dentro de la industria automotriz, donde menciona que “estas 15 empresas, generan en ventas más de 1.5 billones de dólares y juntas tienen un valor de mercado de 757,900 millones de dólares. Eh ahí la importancia de este negocio.”

1. Volkswagen Group /Alemania: 254,000 millones de dólares en ventas
2. Toyota Motor/Japón: 224,500 millones de dólares en ventas.
3. Daimler/Alemania: 150,800 millones de dólares en ventas.
4. Ford Motor/EU: 134,300 millones de dólares en ventas.
5. BMW Group/Alemania: 98,800 millones de dólares en ventas.
6. General Motors/EU: millones de dólares en ventas.
7. Nissan Motor/Japón: 113,700 millones de dólares en ventas.

8. Honda Motor/Japón: 96,000 millones de dólares en ventas.
9. Hyundai Motor/Corea del Sur: 75,000 millones de dólares en ventas.
10. SAIC Motor/China: 75,000 millones de dólares en ventas.
11. Renault/Francia: 54,400 millones de dólares en ventas.
12. Volvo/Suecia: 46,700 millones de dólares en ventas.
13. Kia Motors/Korea del Sur: 42,000 millones de dólares en ventas.
14. Tata Motors/India: 32,600 millones de dólares en ventas.
15. Suzuki Motor/Japón: 30,300 millones de dólares en ventas.

Se podría decir entonces, que se prevé según la evolución de las ventas hasta el año 2017, que para finales del 2018 las ventas superarían los 90 millones de unidades de vehículos a nivel mundial a la expectativa de que lleguen a los 100 millones de unidades.

Para poder analizar la dinámica ecuatoriana en cuanto a la industria automotriz, es necesario analizar el comportamiento comercial de países vecinos que se desempeñan en este ámbito y; en base a esto, se analiza el mercado automotriz dentro de América Latina.

El crecimiento y difusión de la industria automotriz en América Latina en el transcurso del siglo XX permitió tomar cómodamente posición en el mercado global.

La industria automotriz latinoamericana tiene dos grandes protagonistas, Brasil y México, mismo que en la actualidad, concentran el 90% de la producción de la región, como se puede apreciar en la tabla 2.

Tabla 2*Ventas de automóviles nuevos de Latinoamérica 2013 – 2017 (unidades)*

LATINOAMÉRICA					
PAÍS	2013	2014	2015	2016	2017
MEXICO	1100542	1176305	1389474	1647723	1570764
ARGENTINA	963917	613848	644021	709482	900403
BRASIL	3767370	3498012	2568976	2050321	2238915
CHILE	397643	353525	297785	319606	376682
COLOMBIA	286800	314100	272400	246500	233960
ECUADOR	113812	120060	81309	63555	118281
PERU	201326	187081	173388	169718	180020
URUGUAY	61054	56548	51318	47114	61484
VENEZUELA	98878	23707	14700	5200	14084
TOTAL	6991342	6343186	5493371	5259219	5694591

Fuente: (OIDE, 2017)

Brasil es el primero en ventas con 2.2 millones de unidades, que llevaron a un incremento de 1.5% respecto del año 2016. Gran parte de las nuevas unidades vehiculares fue producida en el propio país y es considerado como el más grande productor de Latinoamérica.

Continúa México, donde se puede visualizar que el año 2016 fue su escenario más alto respecto al resto de períodos en análisis. Un segmento de esta cifra se dió debido a las empresas transnacionales que se instalaron dentro del país (que envían gran parte de su producción a Estados Unidos) y la otra parte de las importaciones.

Es necesario resaltar que en el último año las ventas de vehículos nuevos han mostrado una desaceleración, como consecuencia de la fuerte importación de vehículos usados, especialmente de Estados Unidos.

Según la página de análisis Desarrollo Peruano (2013) “Argentina ocupa el tercer lugar, con un volumen de ventas que creció 21% donde aproximadamente el 40% de esa demanda es abastecida por la industria automotriz local, la tercera más importante de América Latina, que además exporta masivamente a su vecino y socio del Mercosur, Brasil”.

Añadiendo a estos, menciona Desarrollo Peruano (2013) “que los restantes países exhiben cifras muy inferiores, en algunos casos por sus menores niveles de ingresos o menores poblaciones, y en otros por su carencia de industrias automotrices de gran magnitud como Chile, Colombia, Perú, Venezuela y Ecuador.”

Se puede enfatizar también, la reducción de ventas en el año 2015 con 849815 unidades menos, vendidas respecto al 2014, y aún menos en el 2016, períodos donde se agudiza más la crisis económica que envolvió a América Latina, producto de trances de carácter mundial, como la situación negativa del petróleo, fortalecimiento del dólar, etc., sin embargo, se muestra una recuperación para el año 2017, demostrando que, pese a los efectos de la crisis internacional, sus demandas internas aún mantienen un importante dinamismo, la mayoría de los principales países latinoamericanos incrementaron el año 2017 sus ventas de vehículos nuevos. Ecuador por ejemplo, casi duplicó sus ventas en este último año.

En relación a lo mencionado previamente, la adopción de medidas arancelarias, salvaguardias y restricciones han afectado al sector automotor, pues la disminución de cupos de importación es el principal problema.

Si se mira a simple vista, se puede mostrar como una ventaja que al reducir las importaciones, las exportaciones no se han reducido en gran magnitud, sin embargo para el sector automotriz esto significa menos autos que vender y menos ingresos para la industria.

En la siguiente tabla se puede distinguir el comportamiento de la industria automotriz ecuatoriana desde el año 2013 al 2017.

Tabla 3

Resumen de la industria automotriz ecuatoriana (en unidades)

AÑO	PRODUCCIÓN NACIONAL	EXPORTACION	OFERTA PRODUCCION NACIONAL	IMPORTACION	VENTAS DE PRODUCCION NACIONAL	VENTAS DE VEHICULOS IMPORTADOS	VENTAS TOTALES
2013	66844	7211	59633	62595	56509	58303	113812
2014	62689	8368	54321	57093	61866	58205	120060
2015	48926	3274	45652	33640	43962	37347	81309
2016	26786	716	26070	31761	31775	31780	63555
2017	39219	640	38579	70203	10139	64939	105077

Fuente: (AEADE, 2017)

Claramente se puede observar que el nivel de importaciones es más alto en el año 2014, se reduce a gran escala en un 41% para el 2015, y aún más para el año 2016, todo esto debido a las reformas económicas adoptadas por el gobierno. A medida que se van eliminando y reformando las restricciones en importaciones, para el año 2017 se visualiza un aumento notorio en más de 40000 unidades vehiculares

Lo que más afecta al sector automotriz es la disminución de cupos de importación de vehículos, la prórroga de las resoluciones del COMEX y sus respectivas reformas, en donde se menciona el incremento de arancel mínimo del 15% para los CKD's de automóviles y SUV's de gasolina, así como camiones y camionetas ultralivianos. El 14.38% para e CKD's de automóviles y SUV's de gasolina con cilindraje superior a 1500 cc, entre otros.

El 31 de diciembre del 2014 se fijó mediante la resolución 049 un cupo de 22277 unidades para importación, y luego en febrero del 2015 subió el cupo a 25617 vehículos. Aun así, es muy considerable la reducción, pues en el 2014 se podían importar casi 50000 unidades, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

Si bien es cierto, existe una gran diferencia de 5094 unidades de exportación entre el año 2015 a comparación del 2014, se puede distinguir un descenso bastante importante para los siguientes años demostrando una disminución aun mayor según para cada periodo.

Cada política económica tomada durante los periodos 2013 al 2017 para el sector comercial automotriz fueron tomadas en razón de proteger la producción nacional y evitar el exceso de importaciones al país por medio de restricción de cupos, es necesario recalcar que ya existían restricciones con motivo de preservación y cuidado del medio ambiente como se mencionó anteriormente, pero para el 2015 también fueron adoptadas para proteger el sector industrial del país.

Así pues la aplicación de las salvaguardias y medidas arancelarias a 2800 productos, repercuten también en el consumo de vehículos. Pues con el incremento de

precios se contribuye a un mayor gasto en productos de consumo prioritario a los que si aplica las salvaguardias, como los alimentos, textiles, aparatos de uso doméstico, artículos de uso personal, maquinarias, herramientas y productos para vehículos. Lo que implica la reducción de la necesidad por la compra de vehículos nuevos.

En el siguiente gráfico (figura 3) se puede visualizar el nivel de ventas del sector automotor y su variación por periodos según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE):

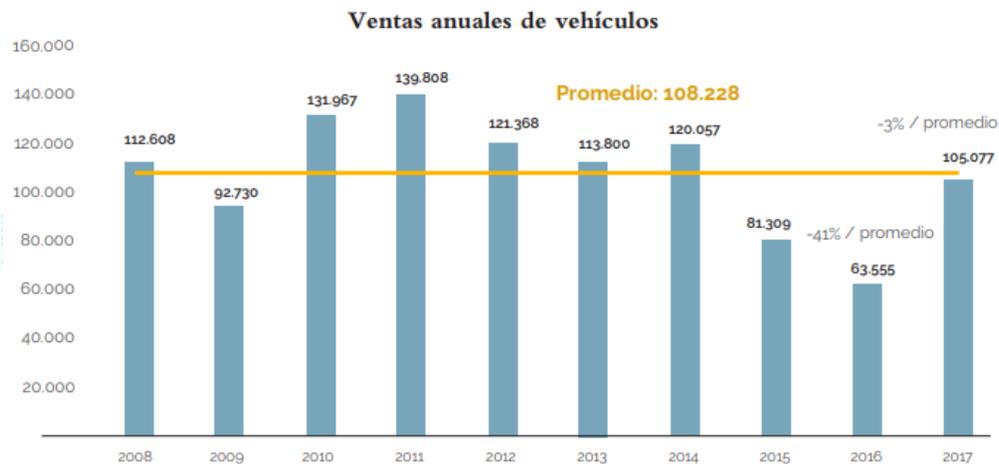


Figura 2. Ventas anuales de vehículos

Fuente: (AEADE, 2017)

Realizando una comparación de las ventas entre periodo se puede determinar la disminución de ventas para el 2015 con una tendencia al alza para el año 2017.

Según el Diario EL UNIVERSO (2018), “La participación de la industria automotriz nacional en el mercado fue de 30,9 % hasta marzo pasado, frente a un 69,1 % de los importados. Solo el año anterior se perdieron once puntos en las ventas. En 2016 la comercialización de vehículos ensamblados en Ecuador representaban el 50 %, en 2017 fueron el 39 %”

También menciona Genaro Baldeón, gerente ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE, 2017) que “si bien las políticas públicas pueden influir, las propias empresas locales deben buscar estrategias para resurgir”.

En razón de ayudar a la comprensión del centro del problema de la investigación, se diseñó un árbol de problemas donde se pueden detectar las causas que genera este problema y posibles efectos del mismo.

Árbol de problemas

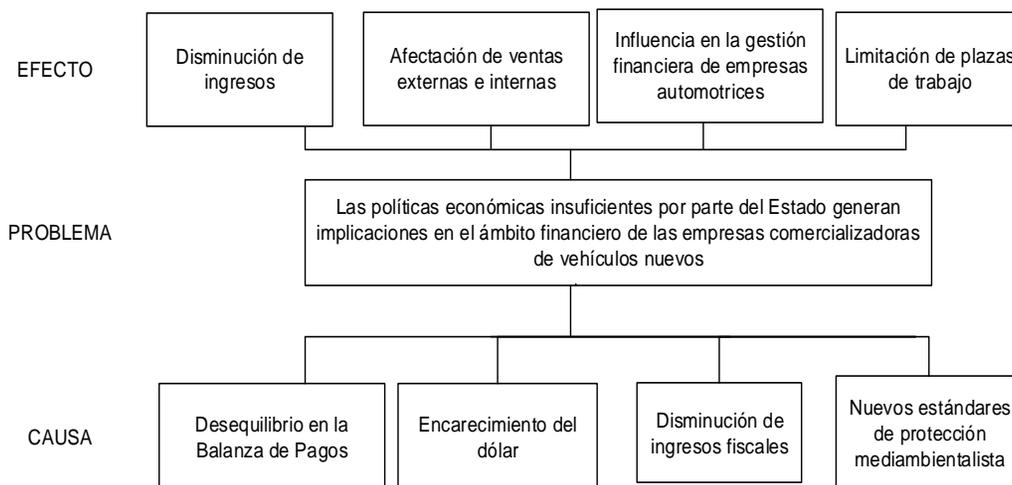


Figura 3. Árbol de problemas

1.2. Formulación del problema

Luego de haber analizado anteriormente la situación económica del país respecto a la adopción de diferentes políticas de gobierno, surge la necesidad de un estudio para conocer realmente cuales han sido los efectos económicos, financieros y sociales que éstas ha causado dentro del comercio de vehículos nuevos, por lo que se realizará un estudio que responda a la siguiente pregunta: ¿Qué implicaciones económicas, financieras y sociales atraen las políticas económicas implantadas por el estado para

las empresas dedicadas al comercio de vehículos nuevos durante los periodos 2013-2017?

Por lo tanto, para resolver la interrogante de la presente investigación se considera un estudio económico, financiero y social para conocer la situación real que reflejan las empresas del sector comercial automotriz referente a vehículos nuevos, al aplicar las políticas de gobierno, realizando una indagación año a año durante los periodos comprendidos entre el 2013 al 2017 y realizar una comparación sobre sus efectos, para proponer estrategias financieras y afrontar su efecto.

1.3. Objetivos del proyecto

1.3.1. Objetivo general

Investigar sobre las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y sus implicaciones económicas, financieras y sociales desde los periodos 2013 hasta el 2017.

1.3.2. Objetivos específicos

- Analizar las políticas de gobierno de cada año, a fin de conocer la política económica relacionada con el Sector Comercial Automotriz.
- Evaluar la situación económica, financiera y social del Sector Comercial Automotriz.
- Diseñar estrategias financieras para el Sector Automotriz (Comercio de Vehículos Nuevos) para afrontar posibles afectaciones con la imposición de políticas de gobierno.

1.4. Justificación

En base a los hechos que se están suscitando en la actualidad por la caída del precio del petróleo, el encarecimiento del dólar frente a otras economías, afectando a diferentes sectores económicos del país y el desequilibrio en la Balanza de Pagos, es necesario el estudio de los efectos que conlleva la adopción de políticas de estado como respuesta a la problemática que está ha atravesado el país.

El sector automotriz en especial el comercio de vehículos nuevos, representa uno de los sectores importantes de la economía ecuatoriana pues figura el 1.7% del PIB y se mantiene con expectativas de crecimiento, es por esto que surge la necesidad de investigar el efecto financiero con la adopción de dichas medidas políticas en el sector, destacar las ventajas y desventajas que acarrea cada medida, y en base a estos resultados realizar una propuesta de estrategias financieras que mitiguen sus posibles riesgos.

De esta manera, desde el punto de vista práctico, el presente proyecto de investigación aporta al análisis de la adopción de las medidas de salvaguardia en el Ecuador impuestas por el gobierno en lo relacionado a la importación de vehículos, y el grado de incidencia dentro del sector comercial automotriz.

Así, desde el punto de vista práctico y teórico, la presente investigación aporta bases teóricas sobre las políticas económicas de un país y su aplicación en el sector automotriz, además de técnicas y métodos de análisis financiero, con una evaluación de datos históricos respecto al impacto de las políticas económicas, a través de la recolección de datos e información existente en fuentes de carácter público y libre acceso, como el Banco Central del Ecuador, Ministerio de Comercio Exterior, Servicio

Nacional de Aduana del Ecuador, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), entre otros, lo cual asegura la realización de esta investigación.

Este estudio no solo se centra en el aspecto financiero del comercio automotriz, sino también representa un aporte social puesto que con las estrategias que se generan previo el estudio se ayuda a que las empresas mantengan su actividad económica y puedan continuar ofreciendo plazas de trabajo.

Por último, la investigación está orientada a la aplicación de los conocimientos adquiridos en materia de administración, finanzas y economía, pues ayuda a poner en práctica temas relacionados a administración financiera y evaluación de empresas, donde se aplican indicadores financieros y se elabora un plan estratégico financiero como una solución en respuesta a los resultados del tema investigado.

Además se dirige a temas de economía, estadística y riesgos, en razón de que en dicho estudio se realiza el análisis de datos económicos, se recopila información que es analizada en forma estadística y mide el riesgo y probabilidades de incidencia dentro de un sector económico, en este caso, el sector comercial automotor.

Es necesario destacar que la información que arroja el presente proyecto, aporta bases de estudio para aquellos profesionales interesados en la temática, particularmente aquellos alumnos, que a través de sus propias investigaciones puedan incluso profundizar, mejorar o reorientar esta propuesta a temas relacionados.

Incluso, es muy importante debido a que dentro de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE antes no se habían realizado estudios con esta temática, por lo que se han formulado las bases para investigaciones en materia de Finanzas y Economía con

respecto a políticas económicas gubernamentales para futuras investigaciones con carácter descriptivo dentro y fuera de la Universidad de las Fuerzas Armadas.

1.5. Delimitación

- **Línea de Investigación**

Economía aplicada y administración

- **Sub línea de investigación**

Finanzas

- **Área**

Marco Regulatorio en la economía del sector empresarial del Ecuador

a) Delimitación espacial

Esta investigación está desarrollada en el sector comercial automotriz del comercio de vehículos nuevos en Ecuador.

b) Delimitación por segmento

La presente investigación está orientada la actividad económica del comercio de vehículos completamente armados (CBU), exclusivamente a los siguientes tipos:

- Automóviles
- Camionetas
- Camionetas Suv's (Vehículo utilitario deportivo – todo terreno)
- Van's (Camionetas o furgonetas)
- Buses
- Camiones de carga liviana

c) Delimitación temporal

La investigación se realizará tomando como referencia datos de los periodos comprendidos entre los años 2013 al 2017.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO PARA EL ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLANTADAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

2.1. Bases teóricas

Para realizar el presente estudio es necesario tomar una base teórica que sustente el punto de vista del análisis que se desarrolla para la investigación, es por esto que se mencionan las siguientes teorías, que son alusivas al tema a analizar.

2.1.1. Teoría de la ventaja comparativa

(David Ricardo, 1817) , menciona acerca de su teoría que “los países generan mayor riqueza cuando se especializan en producir aquello en lo que son más productivos y comercializan con ello. Incluso si un país es más productivo en todos sus productos que otro país”

Esta teoría nace de la premisa de Adam Smith con la teoría de la ventaja absoluta, donde plantea que una nación exportará un artículo si es el fabricante de más bajo costo. Sin embargo, David Ricardo llega a pulir esta ponencia con la teoría de la ventaja comparativa donde según cita la (UNAM, s.f.) Reconoce que “las fuerzas del mercado asignarán los recursos de una nación a aquellos sectores donde sea relativamente más productivo. Es decir que una nación puede importar un bien que podría ser el producto de más bajo costo, si todavía es más productiva en la producción de otros bienes”.

De este modo los países podrán exportar aquellos otros productos que su trabajo produce de forma relativamente más eficiente e importarán los bienes que su trabajo produce de forma relativamente más ineficiente.

(EUSTON, s.f.) Menciona:

La teoría de la ventaja comparativa nos dice que cada país se puede especializar en las cosas en las que son más eficientes dejando de lado los temas o productos en los que son más ineficientes cuando nos referimos a la producción. Si el país no tiene una ventaja total en la producción de un determinado bien, siempre puede especializarse en los productos en los que puede encontrar una ventaja para lograr de esta manera incursionar en el mercado internacional.

Ecuador, en relación a la industria automotriz, no es un productor de gran competencia como lo son otros países latinoamericanos como Brasil y México, y aún menos con los países europeos. El ensamblaje local constituye alrededor del 34% de vehículos vendidos frente al 66% de vehículos importados para el año 2017 según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE.

Verdaderamente, la importación de vehículos armados produce mayor recaudación de tributos y aranceles que las empresas ensambladoras y fabricantes de autopartes si a la balanza comercial nos referimos, puesto que se les exige pagar el 15% de aranceles a CKDs o autopartes y entre el 30% y 40% a los autos terminados procedentes de otros países.

Ecuador representa un país emergente aún en aras de convertirse en un país en vías de desarrollo, y aún no está preparado para una industrialización automotriz, por lo menos en este período donde la fuerza de competitividad del ensamblaje local se basa en restricciones favorecedoras generadas por la política económica de un gobierno más no por la innovación y tecnología generada dentro del sector productivo automotriz ecuatoriano, por lo que apegándonos a la teoría de la ventaja comparativa es necesario el estudio del escenario real que se vivió hace cinco años y se vive hoy en día, para poder emitir un diagnóstico verdadero sobre este sector.

2.1.2. Teoría pura y monetaria del comercio internacional

Luego de que David Ricardo haya expuesto su teoría de las ventajas comparativas, se han experimentado variaciones y generalizaciones para llegar a la teoría pura. En sí, para (David Ricardo, 1964), en su teoría se menciona que “La teoría pura del comercio internacional utiliza como pilar la ley de la ventaja comparativa y se basa en la premisa de que los países del mundo pueden beneficiarse de la especialización internacional y del libre comercio”.

Esta teoría determina que el comercio internacional está entendido por dos campos de estudio, el de la teoría pura y el de la teoría monetaria. El primero se refiere al estudio de valor aplicado al cambio internacional y considera dos aspectos como en una de sus publicaciones en materia de economía:

Lo menciona la Universidad Autónoma de México (s/f) el enfoque positivo, que se va a encargar de explicar y predecir los acontecimientos, para contestar a preguntas como: ¿Por qué un país comercia de la manera en que lo hace?, ¿qué determina la estructura, dirección y el volumen del intercambio entre países?, ¿cuáles son las fuerzas que determinan si se va a importar o exportar un tipo u otro de producto? y ¿cuánto se intercambiaría de cada mercancía? Sin embargo ésta misma teoría no ha contestado de manera determinante a ellas, sino que a través de la evolución del comercio internacional, se ha demostrado que las variables que se pueden manejar y mover para contestarlas suelen ser muy distintas en cada país, dependiendo de su tipo de comercio (p. 3)

Como segundo aspecto, encontramos el análisis del bienestar, el cual se faculta de indagar los efectos que dará un cambio de la demanda sobre la relación real de intercambio de un país, lo que genera las preguntas en este caso como ¿cuáles son los pro del comercio internacional en este caso? y si ¿incrementa o reduce el consumo y la tasa de desarrollo económico con el comercio internacional?

En síntesis, en la teoría pura se debe contar con un trazo teórico, después se deben indagar los hechos para finalmente aplicar las medidas concretas que sean necesarias.

Volviendo a citar a la Universidad Autónoma de México (s/f)

En cuanto a la teoría monetaria, esta comprende dos aspectos:

a) La aplicación de los principios monetarios al intercambio internacional, o dicho de otra manera, el enfoque que explica la circulación de la moneda así como sus efectos en: el precio de las mercancías, el saldo comercial, los ingresos, el tipo de cambio y el tipo de interés.

b) El análisis del proceso de ajuste mediante el empleo de instrumentos monetarios, cambiarios y financieros, que tratan de contrarrestar los efectos de los desequilibrios de la balanza de pagos en cuanto a la duración, intensidad y amplitud, hasta restablecer el equilibrio o por lo menos hasta preservar el nivel que se desea.

Una de las principales razones que hacen necesarias ambas es que sirven al análisis teórico y práctico del comercio internacional y dan fundamento a la política comercial y a sus cambios (p.3)

En resumen, la teoría pura se enfoca en el análisis del valor aplicado al intercambio internacional, considerando dos aspectos. El primero un enfoque positivo referido a la explicación y a la predicción de los acontecimientos y por ello, se dan contestaciones a preguntas sobre la naturaleza de su comercio y el por qué se realizan de tal manera el intercambio internacional.

El segundo aspecto considera un análisis de bienestar, pues investiga los efectos que tendrá un cambio en la demanda sobre la relación real de intercambio de un país.

Para la teoría monetaria también se consideran dos criterios, el primero abarca la aplicación de los principios monetarios al intercambio internacional, dando un enfoque explicativo de la acción de la moneda, y; el segundo que trata sobre el análisis del proceso de ajuste mediante el empleo de instrumentos monetarios, procurando contrarrestar los efectos de los desequilibrios de la balanza de pagos, duración, intensidad y amplitud.

Esta ponencia brinda una base teórica al tema de estudio, puesto que el objetivo al que se desea llegar es determinar si las políticas económicas generadas para el sector automotriz fueron las más acertadas o en qué nivel fueron afectadas las empresas comercializadoras de vehículos., si el escenario fue favorecedor, fue limitante o desfavorable.

2.2. Bases conceptuales

2.2.1. Análisis financiero e impacto en el sector automotriz

a) Administración financiera

Como todo sector económico, el sector automotriz se desarrolla en el marco de la administración financiera, es necesario que las empresas de este ámbito gestionen sus recursos según sus necesidades y oportunidades.

Según Van Horne y Wachowicz, (2002) señalan que “La administración financiera se refiere a la adquisición, el financiamiento y la administración de activos, con algún propósito general en mente. Entonces, la función de los administradores financieros en lo tocante a la toma de decisiones se puede dividir en tres áreas principales: las decisiones de inversión, las de financiamiento y las de administración de los activos” (p. 12)

Así también, Gitman y Zutter, (2012) mencionan que el concepto de administración financiera se refiere a “las tareas del gerente financiero de la empresa. Los gerentes financieros realizan tareas financieras tan diversas como el desarrollo de un plan financiero o presupuesto, el otorgamiento de crédito a clientes, la evaluación de gastos mayores propuestos, y la recaudación de dinero para financiar las operaciones de la compañía” (p. 32)

Cada función desempeñada por un administrador financiero, lleva a un solo objetivo, que es incrementar la rentabilidad de su empresa, en este caso una empresa automotriz y minimizar el riesgo al obtenerla, mediante la toma de decisiones y estrategias que ayudarán a cumplir con el mismo. Para llegar a esto, es necesario realizar una evaluación mediante indicadores financieros que permitan medir el desempeño de la empresa.

b) Evaluación financiera

En una empresa automotriz como en otras, el crecimiento y desarrollo económico de la misma está en la toma de decisiones de la gerencia, y para esto el gerente debe analizar y evaluar la información financiera que arroja la empresa y aplicar o crear estrategias que mejoren su rendimiento.

Al respecto, es necesario mencionar a Maldonado, F. (2006), quien sostiene que “el objetivo de la evaluación financiera determinar los niveles de rentabilidad de un proyecto para lo cual se compara los ingresos que genera el proyecto con los costos que el proyecto incurre considerando el costo de oportunidad de los fondos” (p. 86)

Paralelo a esto, el Consultorio Contable de la Universidad EAFIT (s.f.) menciona que:

La evaluación financiera se realiza en proyectos privados, juzga el proyecto desde la perspectiva del objetivo de generar rentabilidad financiera y juzga el flujo de fondos generado por el proyecto. Esta evaluación es pertinente para determinar la llamada "Capacidad Financiera del proyecto" y la rentabilidad de Capital propio invertido en el proyecto.

La información de la evaluación financiera debe cumplir tres funciones:

- Determinar hasta donde todos los costos pueden ser cubiertos oportunamente, de tal manera que contribuya a diseñar el plan de financiamiento.
- Mide la rentabilidad de la Inversión.
- Genera la información necesaria para hacer una comparación del proyecto con otras alternativas o con otras oportunidades de inversión (p.2)

Secundando a esto, una evaluación financiera hace relación al costo beneficio al que incurre una empresa, rescatando como prioridad el nivel de rentabilidad que acarrea la inclusión de una estrategia la misma que incurre un costo determinado. Por ejemplo, en una empresa comercial importadora de vehículos se necesita evaluar los costos de importación y el nivel de demanda del automotor, para según su resultado aplicar una estrategia que ayude a optimizar su rendimiento.

c) Costo – beneficio

Toda empresa se apega al principio que siempre se menciona: “a mayor riesgo mayor rentabilidad” y el sector empresarial automotriz no es la excepción, por esto es necesario mencionar a qué se refiere la relación costo–beneficio.

Para MIRANDA, J. (2005), el criterio costo-beneficio “permite determinar y comparar la rentabilidad de los proyectos, contrastando el flujo de costos y beneficios actualizados. Los costos corresponden al valor de los recursos utilizados, y los beneficios son el valor de bienes o servicios producidos en el proyecto” (p. 23)

A este concepto, LEAL, J. (2010) añade que “el ACB consiste en establecer un marco para evaluar si en un momento determinado en el tiempo, el costo de una medida específica es mayor que los beneficios derivados de la misma. El ACB permite estimar cuál opción de política es más adecuada en términos económicos”. (p. 2)

Señalado esto, se puede decir que al análisis costo beneficio busca obtener mayores y mejores resultados, con el mínimo de esfuerzo posible, es decir que los beneficios que se obtengan sean mayores a los costos a los que se incurran, pues de lo contrario se calificaría como un fracaso para la empresa.

d) Análisis Financiero

Dentro del sector empresarial automotriz como en toda empresa, resulta indispensable un análisis financiero, pues mediante eso se confirma la viabilidad de la empresa, tanto económica como financieramente.

El Instituto Tecnológico de Sonora (s.f.) afirma que:

El análisis financiero surge a la par de la formulación de proyectos de inversión debido a la tendencia globalizadora de los sistemas económicos, ya que los inversionistas comprendieron que no se pueden ni deben tomar decisiones de la “nada” y descubrieron que esa es una opción adecuada para poder inferir sobre el comportamiento que podría tomar el proyecto sobre el cual se desea invertir, además le brinda la opción de evaluar el impacto económico que tendrá sobre los flujos de efectivo que generará el proyecto de inversión y de esa forma puede deducir si es conveniente invertir o mejor buscar otra alternativa de inversión (p. 1)

Para el sector comercial automotor, es necesario el análisis financiero, pues es importante evaluar el impacto económico y financiero ocurrido en el ámbito automotor al imponerse políticas de estado como alternativa frente a desequilibrios económicos.

• Razones Financieras

Respecto al sector automotriz, en materia financiera, resulta imperativa la aplicación de ratios financieros que permitan analizar el desempeño de las empresas automotrices, pues éstas colaboran al estudio minucioso sobre el efecto de la imposición de políticas de estado.

Según GITMAN, L (2003) menciona que” el análisis de razones financieras implica métodos de cálculo e interpretación de razones financieras para analizar y supervisar el desempeño de la empresa. Las fuentes básicas de datos para el análisis de razones son el estado de resultados y el balance general de la empresa” (p. 24)

En la tabla 2.1 se puede visualizar un resumen sobre las razones financieras utilizadas para la correcta evaluación de la situación financiera de una empresa.

Tabla 4
Razones financieras

Razones de Liquidez	Capital de Trabajo	$\frac{\text{Activo Circulante} - \text{Pasivo Circulante}}{\text{Activos Circulantes} - \text{Pasivos Circulantes}}$	Es una medida de la capacidad que tiene la empresa para continuar con el normal desarrollo de sus actividades a corto plazo.
	Razón del Circulante	$\frac{\text{Activos Circulantes}}{\text{Pasivos Circulantes}}$	Su magnitud varía directamente con la capacidad de las empresas para pagar las obligaciones a corto plazo, es una medida de convertibilidad, en este caso de activo circulante en efectivo, para el pago de pasivo circulante.
	Prueba Ácida	$\frac{\text{Activos Circulantes} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivos Circulantes}}$	Corresponde a alguna de las críticas contra la razón del circulante; es decir, si eliminamos los inventarios de los activos circulantes totales la razón ácida proporciona una medida más homogénea de liquidez de la empresa.
Razones de Solvencia	Índice de Capital Ajeno	$\frac{\text{Pasivos Totales}}{\text{Activos Totales}}$	Mide el porcentaje de los activos de la empresa que corresponde a los acreedores.
	Índice de Capital Propio	$\frac{\text{Patrimonio Total}}{\text{Activo Total}}$	Mide el porcentaje de activos de la empresa que correspondan a sus dueños.
	Índice de Pasivo a Capital	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Total}}$	Es la representación del porcentaje de las deudas con respecto al patrimonio de la empresa.
	Índice de Activo Fijo y Patrimonio	$\frac{\text{Activo Fijo Neto}}{\text{Patrimonio}}$	Mide el porcentaje de las inversiones en bienes de capital con relación al patrimonio
	Cobertura de Intereses	$\frac{\text{Utilidad después de Impuestos}}{\text{Intereses}}$	Mide la capacidad de la empresa para efectuar los pagos de los intereses con sus propias utilidades.
	Cobertura Total	$\frac{\text{Util. después de Imp.} + \text{Inter} + \text{Divid} + \text{Arrend}}{\text{Intereses} + \text{Dividendos} + \text{Arrendos}}$	Representa la capacidad de la empresa para cubrir con sus utilidades todos los compromisos fijos como: intereses, dividendos, por pagos de deudas, arrendamientos, etc.

CONTINÚA



Razones de Eficiencia	Rotación de la Inversión	$\frac{\text{Ventas Anuales}}{\text{Activos Totales}}$	Indica el número de veces que la inversión ha girado en las ventas durante un año.
	Rotación del Capital de Trabajo	$\frac{\text{Ventas Anuales}}{\text{Capital de Trabajo}}$	Indica el número de veces que el capital de trabajo ha girado en las ventas anualmente.
	Rotación del Activo Fijo	$\frac{\text{Ventas Anuales}}{\text{Activo Fijo Neto}}$	Indica el número de veces que el activo fijo neto ha girado en las ventas del año.
	Rotación de Cuentas a cobrar a clientes	$\frac{\text{Ventas Anuales a Crédito}}{\text{Promedio de Cuentas por Cobrar}}$	Es otra medida de la velocidad en que se convierten las cuentas por cobrar en efectivo.
	Plazo Promedio de las Cuentas por Cobrar	$\frac{360}{\text{Rotación Cuentas por Cobrar}}$	Este cálculo indica el número de días que la empresa se demora en cobrar a sus clientes a crédito. Es complementario del cálculo de la rotación de cuentas por cobrar a clientes.
Razones de Rendimiento	Rendimiento de la Inversión	$\frac{\text{Utilidades después de impuesto}}{\text{Activos Totales}}$	Es la habilidad de la administración de la empresa para producir utilidades con los activos disponibles, mientras más altos sean sus índices el rendimiento es mejor.
	Rendimiento del Capital Propio	$\frac{\text{Utilidades después de impuesto}}{\text{Patrimonio}}$	Es la utilidad que obtiene la empresa en relación con el capital contable o patrimonio.
	Crecimiento de Ventas	$\frac{\text{Ventas Período Actual}}{\text{Ventas Período Anterior}}$	Establece la diferencia porcentual entre las utilidades de un año con las ventas del año anterior.
	Crecimiento de Utilidades	$\frac{\text{Utilidades Neta Período Actual}}{\text{Utilidad Neta Período Anterior}}$	Establece la diferencia porcentual entre las utilidades de un año con las utilidades del año anterior de la misma empresa.

Fuente: (think&start, s.f.)

- **Riesgo**

La toma de decisiones precipitadas, pueden causar efectos no deseados que de pronto no fueron considerados en su momento. En Ecuador, la aplicación de varias políticas de gobiernos al sector automotor durante los cinco últimos periodos han efectuado una serie de variaciones, por ende, surge la necesidad de definir qué es el riesgo y el riesgo financiero.

El término riesgo lo determina Gitman, L. (2012) como “una medida de la incertidumbre en torno al rendimiento que ganará una inversión. Las inversiones cuyos rendimientos son más inciertos se consideran generalmente más riesgosas” (p. 287)

Añadiendo a esto Blanco E. (s.f.) señala que “ el riesgo supone un hecho externo al sujeto económico, que puede acontecer o no en algún momento determinado. Por lo que el riesgo puede ser contemplado como elemento de incertidumbre que puede afectar a la actividad empresarial, pudiendo ser motivado por causas externas o internas a la empresa”.

- **Riesgo Financiero**

Según Martínez, I. (2012) el riesgo financiero es “la posibilidad de pérdida o el grado de probabilidad de pérdida en cualquier transacción o forma de financiación. Este se puede entender como la probabilidad de que una situación no arroje beneficios o se tenga un resultado indeseable” (p. 26)

Por lo anterior, el riesgo financiero es la posibilidad de que se presente una eventualidad que represente consecuencias financieras negativas y se deben tomar medidas para reducir su impacto.

e) Estrategias Financieras – Riesgo

En este estudio también se realiza una propuesta de estrategias financieras que permita enfrentarse a nuevas políticas de gobierno que afecten al sector comercial automotriz y mitigar sus posibles riesgos, por lo que se faculta el tratamiento del tema de estrategias financieras y riesgo; y para mejor comprensión es necesario definir los siguientes términos:

- **Estrategias**

Según Porter, M. (2011), la estrategia es “La creación de una posición única y valiosa que involucra un conjunto diferente de actividades. Si sólo existiera una posición

ideal, no habría necesidad de contar con una estrategia. Las empresas enfrentarían un imperativo sencillo: ganar la carrera para descubrirla y tomar posesión de ella” (p.108)

- **Finanzas**

Uno de los temas fundamentales para esta investigación es el estudio de las finanzas, las cuales estudian la forma en que las personas establecen recursos escasos conforme el tiempo transcurra, para Puga, M. (s.f.):

Dos características que distinguen las decisiones financieras y otras decisiones relacionadas con la distribución o asignación de recursos consisten en que los costos y beneficios de las primeras:1) se distribuyen a lo largo del tiempo y 2) ni los decisores ni los demás suelen conocerlos anticipadamente con certeza. (p. 2)

- **Estrategias Financieras**

Conforme las anteriores definiciones y para fines de este estudio, antes de realizar una propuesta de estrategias financieras, es necesario conocer su conceptualización.

Para el Laboratorio Virtual de la Facultad de Contaduría de la Universidad libre de Colombia (s.f.) las estrategias financieras son:

Decisiones financieras en planeación y control de alto nivel; de suma importancia para la vida de la empresa y determinantes para la consecución de recursos y objetivos a largo plazo. Las decisiones estratégicas deben ser tomadas por la más alta autoridad dentro de la organización de la empresa, para que luego el ejecutivo de finanzas o administrador financiero formule las recomendaciones sobre éstas y así dar su definitiva aprobación. (p.1)

Las estrategias financieras de una entidad, se resumen en objetivos, políticas y regímenes, para aleccionar el contenido de estrategias financieras referentes a temas que tienen concordancia directa con la obtención y aplicación de dineros.

Por otra parte la estrategia financiera se refiere a planes, programas o modelos de gestión que son diseñados según su tiempo, sea corto o a largo plazo, para situaciones internas que enfrentarán las externas.

Según Hill, C. y Jones, R. (2009) mencionan que en la estrategia financiera se recogen: objetivos, políticas, y propósitos que permiten trazar: cursos de acciones, análisis y tareas específicas en las que se utilizan los recursos financieros, éstos permiten mover los capitales y activos financieros en función de lograr obtener el éxito y llegar a las metas propuestas.

2.2.2. Impacto en el sector automotriz

Una evaluación del impacto en el sector comercial automotriz es necesaria, pues con su aporte ayuda a determinar el grado del efecto que provocó la aplicación de las políticas económicas en el Ecuador a este sector durante los períodos 2013-2017.

Debido a esto, es necesario definir algunos términos importantes:

a) Impacto

Para la CEPAL (s.f.) “el impacto está compuesto por los efectos a mediano y largo plazo que tiene un proyecto o programa para la población objetivo y para el entorno, sean estos efectos o consecuencias deseadas (planificadas) o sean no deseadas” (p. 4) En todo caso, el impacto es nivel de afectación producto de la implementación de un proyecto, este efecto puede ser tanto positivo como negativo y puede o no, cumplir con los objetivos para los que dicho proyecto fue realizado.

b) Evaluación del impacto

En cuanto a la evaluación del impacto, Zapata Martelo et al. (2004), encontraron que “tiene por objeto determinar si el programa produjo los efectos deseados en las personas, hogares o instituciones y si esos efectos son atribuibles a la intervención del programa” (p. 18)

En consecuencia, la evaluación del impacto ayuda a medir el nivel de ocurrencia o el efecto provocado producto de la implementación de un programa o proyecto, y si dichos efectos son hechos como consecuencia de su participación.

c) Impacto económico

El impacto económico de un estudio se define con el alcance de eficiencia que genera este, que según la Comisión Nacional del Medio Ambiente Región Metropolitana (2000):

Corresponde a una comparación de la totalidad de los costos y beneficios resultantes del proyecto, independiente de la forma en que ellos se distribuyen entre los diferentes actores. Por otro lado, el impacto social de un proyecto generalmente se diferencia del impacto económico por medio de incorporar los aspectos distributivos del mismo, así como los potenciales impactos sobre el empleo.

En resultado a esto, se puede determinar que el impacto económico hace referencia al nivel de eficiencia económica surgida por la implementación de un proyecto o programas, haciendo una comparación entre la relación entre los costos totales y los beneficios que se produjeren. Para este proyecto entonces correspondería medir el grado de impacto al sector comercial automotor por la imposición de políticas de estado.

d) Impacto Social

En cuanto al estudio del impacto social, es imperativo mencionarlo, pues al aplicar políticas económicas en el Ecuador, no solo causa el efecto a los productos y a su comercialización, sino también se produce un impacto social a nivel general.

Añadiendo a esto, el IICA y la UNA (1999) definen al impacto social como los cambios o variaciones observables en los destinatarios en cuanto a su contribución para satisfacer necesidades básicas y no básicas, promover o procurar condiciones para el mejoramiento de condiciones de vida, propiciar cambios de actitudes, condicionantes, aptitudes, comportamientos, mentalidades, etc.” (p. 37)

En síntesis, el impacto social es el grado de afectación a la sociedad, causando ese efecto desde una variación en la satisfacción de sus necesidades básicas hasta las variaciones emocionales, condiciones y aptitudes de la misma, todo esto producto de una acción o actividad.

En sí, para poder medir y examinar el grado de efecto económico o social al que se incurre, es necesaria una evaluación que permita obtener resultados y poder tomar decisiones en torno a eso. Debido a esto se mencionan a continuación las conceptualizaciones acerca de las evaluaciones tanto económicas y sociales.

e) Evaluación económica

Para la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración de la Universidad de la República de Uruguay, (s.f.) “la evaluación económica estudia y mide el aporte neto de un proyecto al bienestar nacional, teniendo en cuenta el objetivo de eficiencia de los recursos invertidos en la ejecución de políticas o de proyectos” (p. 2).

Añadiendo a esta afirmación, ILPES (2006) menciona que “se podría decir que en la evaluación económica se aplican criterios preestablecidos al análisis de los resultados netos del proyecto para decidir si es viable, conveniente y oportuno realizarlo (p. 138)

f) Evaluación Social

Refiriéndonos a la evaluación social, la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración de la Universidad de la República de Uruguay (s.f.) concreta que

“incorpora tanto un análisis de eficiencia de los impactos de un proyecto o política, como otro que contempla los aspectos de equidad: efectos que genera sobre la distribución del ingreso” (p. 3)

Por otro lado Fontaine, E. (2008) añade que:

La evaluación social de proyectos persigue justamente medir la verdadera contribución de los proyectos al crecimiento económico del país. Esta información, por lo tanto, debe ser tomada en cuenta por los encargados de tomar decisiones para así poder programar las inversiones de una manera que la inversión tenga su mayor impacto en el producto nacional.

Para el estudio de los efectos económicos y sociales dentro del sector automotor por la aplicación de la ley general arancelaria en el Ecuador, fue indispensable la realización de una evaluación, pues esta técnica permite analizar hasta qué grado se le puede atribuir las consecuencias de esta imposición arancelaria.

g) El Sector Automotor en el Ecuador

El sector automotor es una parte muy importante de la economía del Ecuador, y cada vez va desarrollándose aún más, y para esta investigación es fundamental conocer como está conformado dicho sector.

Según menciona PROECUADOR (2013), las ensambladoras presentes en el país, General Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación, han logrado ser reconocidos por sus productos de alta calidad, reconocida en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe. (p. 3)

Descripción de productos y elaborados del sector

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

Importaciones

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE, Anuario 2014, 2014), se realizan importaciones de los siguientes tipos de vehículos armados (CBU):

- Automóviles
- Camionetas
- Camionetas Suv's (Vehículo utilitario deportivo – todo terreno)
- Van's (Camionetas o furgonetas) Buses
- Camiones

h) Aranceles

En vista de que el presente estudio aborda todo lo relacionado a la ley de salvaguardia general arancelarias, es imprescindible que se identifiquen los conceptos y clasificaciones de cada término, ya que ayuda a una mejor comprensión del trabajo realizado.

Según la OMC (s.f.) los aranceles son “los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías. Proporcionan a las mercancías producidas en el país una ventaja en materia de precios con respecto a las mercancías similares importadas, y constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos” (p. 1)

Tipos de Aranceles

De acuerdo al módulo 3 de la Organización Mundial de Comercio (1982), ésta considera cinco tipos de aranceles:

- **Arancel Ad Valorem**

Arancel calculado sobre la base del valor de la mercancía importada, expresado en porcentaje de ese valor.

- **Arancel Específico**

Arancel calculado sobre la base de una unidad de medida como el peso, el volumen, etc., de la mercancía importada. Puesto que en el cálculo de estos derechos no interviene el "valor", las normas establecidas en el Acuerdo sobre Valoración en Aduana no son pertinentes.

- **Arancel Mixto**

Arancel calculado sobre la base del valor de las mercancías importadas (derecho ad valorem) O de una unidad de medida de las mercancías importadas (derecho específico). A menudo se calcula seleccionando el valor más elevado, aunque hay casos en que se elige el más bajo (según lo establecido en el propio arancel mixto).

- **Arancel Compuesto**

Arancel calculado sobre la base del valor de las mercancías importadas (derecho ad valorem) Y de una unidad de medida de las mercancías importadas (derecho específico). Se suele calcular sumando un derecho específico y un derecho ad valorem.

- **Arancel Técnico/Otros Aranceles**

Algunos aranceles se calculan sobre la base de los contenidos específicos de las mercancías importadas, de los derechos pagaderos por los componentes o de determinados artículos conexos. (p. 1)

- i) Salvaguardias**

En vista de que el tema abarca todo lo relacionado a políticas económicas de gobierno, se debe mencionar a las salvaguardias, medida que afecta al sector comercial automotor. Conlleva entonces a que se defina y exponga los puntos más importantes relacionados a lo que son las salvaguardias y su aplicabilidad.

Sobre las salvaguardias la OMC (s.f.) puede mencionar que las medidas de salvaguardia se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador. Esas medidas, que en general adoptan la forma de suspensión de concesiones u obligaciones, pueden consistir en restricciones cuantitativas de las importaciones o aumentos de los derechos por encima de los tipos consolidados.

Según la OMC, el artículo 2 contiene las condiciones en las que pueden aplicarse medidas de salvaguardia. Esas condiciones son: i) un aumento de las importaciones y ii) un daño grave o una inminencia de daño grave causado por ese aumento.

j) Restricción de cupos de importación

Acerca de la restricción de cupos de importación, en la Comunidad Andina (CAN) dentro del acuerdo de Cartagena citado en (Cámara Nacional de Industrias, 2013) se menciona que “se entenderá por restricciones de todo orden cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario, mediante la cual un país miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral”.

k) Impuesto a los consumo especiales (ICE)

El Servicio de rentas internas (SRI, s.f.) Menciona que “es el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) que grava a ciertos bienes (nacionales o importados) y servicios, detallados en la Ley de Régimen Tributario Interno en su artículo 82”.

Es decir es una sobretasa que se gravan a los productos que no son de primera necesidad es decir productos suntuarios, que pueden ser joyas, vehículos, perfumes, etcétera.

l) Política arancelaria

(WIKIPEDIA, s.f.) Sostiene que “La política arancelaria es el instrumento de política económica mediante el cual un Estado define la estructura arancelaria que regirá el comercio exterior de mercancías”

Sobre ella recae, aspectos como la sujeción de las tarifas de aranceles, las cuales tienen ocurrencia en el comportamiento comercial de un país.

m) Organismos Internacionales

Debido a la ley de salvaguardias corresponde al Acuerdo SG de carácter internacional, restricciones de importación, ICE y demás políticas que afectan en forma interna y externa a Ecuador, induce a nombrar y exponer los organismos y entes reguladores implicados en este acuerdo, para profundización y mejor comprensión del tema, los cuales serán mencionados a continuación:

Ministerio de Comercio Exterior (COMEX)

El Comité de Comercio Exterior (COMEX, s.f.), es “el organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia” (p. 1)

Organización Mundial de Comercio (OMC / GATT)

La Organización Mundial del Comercio (OMC, s.f.), puede verse desde distintas perspectivas: Es una Organización para la apertura del comercio. Es un foro para que los gobiernos negocien acuerdos comerciales. Es un lugar en el que pueden resolver sus diferencias comerciales. Aplica un sistema de normas comerciales. En lo fundamental, la OMC es un lugar al que los gobiernos Miembros acuden para tratar de resolver los problemas comerciales que tienen unos con otros. Constituyen el núcleo de la OMC los denominados Acuerdos de la OMC, negociados y firmados por la mayoría de los países que mantienen intercambios comerciales. Esos documentos establecen las normas jurídicas fundamentales del

comercio internacional. Son en lo esencial contratos que obligan a los gobiernos a mantener sus políticas comerciales dentro de límites convenidos. Son negociados y firmados por los gobiernos, pero su finalidad es ayudar a los productores de bienes y servicios, a los exportadores y a los importadores a desarrollar sus actividades, si bien permitiendo que los gobiernos alcancen objetivos sociales y ambientales.

Países Miembros

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC, s.f.), existen 162 países que pertenecen a la Organización Mundial del Comercio, y son nombrados a continuación en la siguiente tabla:

Tabla 5

Países miembros de la Organización Mundial de Comercio OMC

Albania	Egipto	Letonia	República Democrática del Congo
Alemania	El Salvador	Liechtenstein	República Democrática Popular Lao
Angola	Emiratos Árabes Unidos	Lituania	República Dominicana
Antigua y Barbuda	Eslovenia	Luxemburgo	República Eslovaca
Arabia Saudita	España	Madagascar	República Kirguisa
Argentina	Estados Unidos de América	Macao, China	Rumania
Armenia	Estonia	Malasia	Rwanda
Australia	Ex República Yugoslava de Macedonia (ERYM)	Malawi	Saint Kitts y Nevis
Austria	Federación de Rusia	Maldivas	Samoa
Reino de Bahrein	Fiji	Malí	Santa Lucía
Bangladesh	Filipinas	Malta	San Vicente y las Granadinas
Barbados	Finlandia	Marruecos	Senegal
Bélgica	Francia	Mauricio	Seychelles
Belice	Gabón	Mauritania	Sierra Leona

CONTINÚA



Benin	Gambia	México	Singapur
Bolivia, Estado Plurinacional	Georgia	República de Moldova	Sri Lanka
Botswana	Ghana	Mongolia	Sudáfrica
Brasil	Granada	Montenegro	Suecia
Brunei Darussalam	Grecia	Mozambique	Suiza
Bulgaria	Guatemala	Myanmar	Suriname
Burkina Faso	Guinea	Namibia	Swazilandia
Burundi	Guinea-	Nepal	Tailandia
Cabo Verde	Guyana	Nicaragua	Taipei Chino
Camboya	Haití	Nigeria	Tanzanía
Camerún	Honduras	Níger	Tayikistán
Canadá	Hong Kong, China	Noruega	Togo
Chad	Hungría	Nueva Zelanda	Tonga
Chile	India	Omán	Trinidad y Tabago
China	Indonesia	Países Bajos	Túnez
Chipre	Irlanda	Pakistán	Turquía
Colombia	Islandia	Panamá	Ucrania
Congo	Islas Salomón	Papua	Uganda
República de Corea	Israel	Paraguay	Unión Europea
Costa Rica	Italia	Perú	Uruguay
Côte d'Ivoire	Jamaica	Polonia	Vanuatu
Croacia	Japón	Portugal	Venezuela
Cuba	Jordania	Qatar	Viet Nam
Dinamarca	Kazajstán	Reino Unido	Yemen
Djibouti	Kenya	República Centroafricana	Zambia
Dominica	Estado de Kuwait	República Checa	Zimbabwe
Ecuador	Lesotho	Nueva Guinea	

Fuente: (OMC, s.f.)

- **Asociación Latinoamericana de Integración**

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI, s.f.), es “un organismo intergubernamental que promueve la expansión de la integración de la región, a fin de asegurar su desarrollo económico y social, y tiene como objetivo final el establecimiento de un mercado común” (p. 1)

Países Miembros

Esta organización cuenta con 13 países como miembros:

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

- **Mercado Común del Sur**

Una de las integraciones muy importantes que se ha realizado con Ecuador es el Mercado Común del Sur.

(MERCOSUR, s.f.), es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia, ésta última en proceso de adhesión.

Oficialmente el Mercosur informa también que "Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Guyana y Surinam" integran el bloque como "Estados asociados" y que México y Nueva Zelanda son "Estados observadores". El mapa oficial del Mercosur incluye a los seis países mencionados en el primer párrafo, y los define como "Estados parte".

- **Comunidad Andina de Naciones**

La Comunidad Andinas de Naciones CAN (s.f.) menciona que "es una comunidad de países que se unieron voluntariamente con el objetivo de alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana". (p. 1)

Los países que la integran esta comunidad son: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

- **Unión de Naciones Sudamericanas**

La Unión de Naciones Suramericanas UNASUR (s.f.) es una organización con el objetivo de encontrar desarrollo integrado respecto político, social, económico, cultural y ambiental, por lo que menciona que "el objetivo último es y será favorecer un desarrollo más equitativo, armónico e integral de América del Sur".

2.3. Base legal

2.3.1. Bases políticas para el comercio internacional de vehículos

Para efectuar la presente investigación es necesario tomar en cuenta la normativa legal sobre la que están basadas las diferentes políticas de Estado que afectaron al sector automotriz durante los períodos 2013 al 2017, así pues es necesario mencionar lo siguiente:

- Constitución de República del Ecuador
- Acuerdo sobre Salvaguardias (Acuerdo SG) de la Organización Mundial de Comercio (OMC/ GATT)
- Convenios Internacionales

a) Constitución de República del Ecuador

La Constitución es la ley suprema de un Estado que establece su organización, su funcionamiento, su estructura política y los derechos y garantías de los habitantes de ese estado. Es la ley de las leyes o la madre de todas las demás normas, pues si las otras están en contradicción con ella, pueden ser declaradas inconstitucionales.

De acuerdo con el art. 276 de la Constitución de la República del Ecuador, se menciona lo siguiente: “Uno de los objetivos que el régimen de desarrollo tendrá es construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.”

De la misma manera, en el art. 261 se dispone que “El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento”.

Por último y de conformidad con lo antes expuesto, también se menciona en el art. 284, dos de los objetivos que tiene la política económica relacionados al tema, en los numerales 2 y 7 que exponen: “Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional y; mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo”.

b) Acuerdo sobre Salvaguardias (Acuerdo SG) de la Organización Mundial de Comercio (OMC/ GATT)

Según la Organización Mundial de Comercio (OMC, s.f.) “un Miembro de la OMC puede adoptar una medida de “salvaguardia” (es decir, restringir temporalmente las importaciones de un producto) para proteger a una rama de producción nacional específica de un aumento de las importaciones de un producto que cause o amenace causar daño grave a esa rama de producción”.

Lo antes mencionado está respaldado por el Acuerdo sobre Salvaguardias (Acuerdo SG) el cual establece normas para la aplicación de medidas de salvaguardia de conformidad con el artículo XIX del GATT de 1994.

En dicho acuerdo, en el art. 2 de las Condiciones menciona que:

Un Miembro sólo podrá aplicar una medida de salvaguardia a un producto si dicho Miembro ha determinado, con arreglo a las disposiciones enunciadas infra, que las importaciones de ese producto en su territorio han aumentado en tal cantidad, en

términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional que produce productos similares o directamente competidores.

c) Convenios Internacionales referidos al Sector Comercial Automotor

Existen varios acuerdos comerciales internacionales referidos al sector automotriz que son de gran interés según

- Acuerdo de Cartagena – COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN) (Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador)
- Convenio de complementación del Sector Automotor (Colombia, Ecuador y Venezuela)
- Acuerdo de complementación económica Guatemala - Ecuador
- Sistema Generalizado de Preferencias con la Unión Europea
- Sistema Generalizado de Preferencias con Canadá
- Sistema Generalizado de Preferencias con Japón
- Sistema Generalizado de Preferencias con Suiza
- Sistema Generalizado de Preferencias con Noruega
- Sistema Generalizado de Preferencias con Turquía
- Sistema Global de Preferencias comerciales entre países en desarrollo (Países miembros del grupo de los 77)
- Acuerdo regional de apertura de mercados – Ecuador, Panamá, México
- Acuerdo de alcance parcial Ecuador – México
- Acuerdo de complementación económica Ecuador – Cuba
- Acuerdo de complementación económica Ecuador – Chile

- Acuerdo de complementación económica MERCOSUR – CAN

2.4. Sistema de variable(s)

2.4.1. Definición Nominal

- Impacto en el sector automotriz
- Políticas económicas implantadas por el Estado para el comercio de vehículos nuevos durante los periodos 2013-2017.

2.4.2. Definición Conceptual

a) Impacto en el sector automotriz

El impacto está compuesto por los efectos a mediano y largo plazo que tiene un proyecto o programa aplicado al sector comercial automotriz y para su entorno, sean estos efectos o consecuencias deseadas (planificadas) o sean no deseadas.

b) Políticas económicas

(Economipedia, s.f.) Menciona que “la Política económica comprende las acciones y decisiones que las autoridades de cada país toman dentro del ámbito de la economía. A través de su intervención se pretende controlar la economía del país para proporcionar estabilidad y crecimiento económico, estableciendo las directrices para su buen funcionamiento”.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA PARA EL ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS PARA

EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Se utilizó la investigación descriptiva en este estudio debido a que, para llevarlo a cabo fue necesario medir, evaluar y recolectar datos sobre la evolución comercial del sector automotor año a año, producto de la adopción de diferentes políticas económicas entre 2013 y 2018. Para el desarrollo de un proyecto de investigación, no solo es necesaria la utilización de bases teóricas, pues es importante también la correcta aplicación de una metodología que permita que la investigación llegue a resultados confiables y verídicos. Por lo que es necesaria la aplicación de instrumentos y herramientas idóneas para llevar a cabo los objetivos de la presente investigación.

En este capítulo, se determinan todos los aspectos relacionados a la metodología que se lleva a cabo para este estudio, considerando el tipo de investigación, el diseño, la población, muestra y herramientas e instrumentos de recolección de datos, para el respectivo análisis de los mismos con la finalidad de llegar resultados válidos y confiables.

3.1. Naturaleza de la investigación

La presente investigación alcanza una naturaleza de enfoque cuantitativo de acuerdo a sus características. Según (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio , Metodología de la Investigación, 2006) mencionan que “un enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición

numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y teorías” (p. 5).

En razón de lo antes mencionado, la presente investigación se cimienta en un estudio y análisis de datos estadísticos y a la vez en un análisis descriptivo para generar perspectivas teóricas.

3.2. Tipos de Investigación

3.2.1. Investigación descriptiva

Danhke citado en (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006) menciona que “los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de las personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a análisis” (p. 102)

017 en Ecuador.

3.2.2. Investigación explicativa

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2008), una investigación explicativa “pretende establecer las causas de los eventos, sucesos o fenómenos que se estudian” (p. 108). Por lo que este estudio cumple con la presente ponencia, pues el objetivo, es determinar los efectos causados dentro del sector automotor por políticas económicas.

3.2.3. Investigación documental

Casares Hernández citado en (Bernal C. , 2010) afirma que la investigación documental depende fundamentalmente de la información que se obtiene o se consulta en documentos, entendiendo por estos todo material al que se puede acudir como fuente de referencia, sin que se altere su naturaleza o sentido, los cuales aportan información o dan testimonio de una realidad o acontecimiento. (p. 111)

El estudio adopta este tipo de investigación puesto que para la recolección de información se han recurrido a fuentes documentales como publicaciones de revistas, periódicos, resoluciones y diferentes medios que sustenten información para su debido análisis con el propósito de establecer relaciones y posturas respecto al estado actual del tema en estudio.

3.2.4. Investigación correlacional

Salkind citado en (Bernal Torres, 2006) menciona que “la investigación correlacional tiene como propósito mostrar o examinar la relación entre variables o relación entre variables” (p. 113). De esta forma la investigación también es de tipo correlacional, pues busca examinar y establecer el grado de relación entre dos variables (Impacto en el sector automotriz y las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos).

En conclusión, luego de plantear los tipos de investigación, el presente estudio denominado: “Las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y su impacto en el sector automotriz durante los períodos 2013-2017”, indica que es de carácter explicativo, descriptivo, documental y correlacional, según sus características.

3.3. Diseño de la investigación

Para el diseño de esta investigación, se determinó que ésta es de tipo no experimental, ya que Hernández, Fernández y Baptista (2008) mencionan que la investigación no experimental abarca “estudios que se realizan sin manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos” (p. 205).

Es una investigación no experimental, pues no se manipularon las variables, más bien se observaron las situaciones ya sucedidas entre las variable fijas durante los años comprendidos entre 2013 al 2017 para poder analizarlos, por lo que el estudio se convirtió en una investigación documental, descriptiva y correlacional, volviendo necesaria la utilización de la encuesta como técnica de recopilación de información mediante un cuestionario de preguntas cerradas.

3.4. Metodología de la investigación

3.4.1. Población y muestra

Para Méndez, (citado en Rodríguez Moguel, 2005) “Población es el conjunto de mediciones que se pueden efectuar sobre una característica común de un grupo de seres u objetos” (p. 79)

Sumando a esto, Freund, J. y Simon, G. (s.f.) mencionan que “Una población es finita si consta de un número finito fijo de elementos, medidas u observaciones y una población infinita, al menos hipotéticamente, contiene una infinidad de elementos” (p. 243)

Tomando en cuenta lo anteriormente expuesto, se determinó que la población del presente estudio es una población finita. Para esto, se han tomado los datos emitidos por el Ministerio de Industrias y Productividad al año 2015, donde se expone la lista de los importadores y sub partidas autorizadas que mantienen registro de Importador, como se puede visualizar a continuación:

Tabla 6*Importadores autorizados que mantienen registro de importador*

No.	IMPORTADORAS AUTORIZADAS	CIUDAD
1	AEKIA S.A	QUITO
2	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	GUAYAQUIL
3	ALVAREZ BARBA S.A.	QUITO
4	AMBACAR CIA. LTDA.	AMBATO
5	AUSTRAL CIA LTDA	CUENCA
6	AUTEC S.A.	QUITO
7	AUTOCOMERCIO ASTUDILLO Y ASTUDILLO CIA. LTDA.	CUENCA
8	AUTOMEKANO CIA. LTDA	AMBATO
9	AUTOMOTORES ANDINA SA	QUITO
10	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	QUITO
11	AUTOMOTORES ELCAMER S. A.	CUENCA
12	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	QUITO
13	AUTOMOTORES ZHONG XING CIA. LTDA.	CUENCA
14	AUTOSHARECORP S.A	GUAYAQUIL
15	CASABACA S.A.	QUITO
16	CETIVEHICULOS S.A.	GUAYAQUIL
17	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	QUITO
18	COMERCIALIZADORA AUTOLINE S.A.	AMBATO
19	DISTRIBUIDORA NACIONAL DE AUTOMOTORES S.A. DINA	QUITO
20	ECUAYUTONG S.A.	GUAYAQUIL
21	EUROVEHICULOS S.A.	GUAYAQUIL
22	GALAUTO GRUPO AUTOMOTRIZ GALARZA HERMANOS S.A.	GUAYAQUIL
23	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	QUITO
24	GERMANMOTORS S.A.	QUITO
25	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	CUENCA
26	IMVERESA IMPORTADORA DE VEHICULOS Y REPUESTOS S.A.	GUAYAQUIL
27	INTRANS ECUADOR S.A.	QUITO
28	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	QUITO
29	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	QUITO
30	MOSUMI S.A	QUITO
31	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	QUITO
32	PONCE YEPES CIA DE COMERCIO S.A.	QUITO
33	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	QUITO
34	RECORDMOTOR S.A.	QUITO
35	STARMOTORS S.A	QUITO
36	TEOJAMA COMERCIAL SA	QUITO
37	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	QUITO
38	VEHICULOS Y COMERCIO ASTUDILLO VYCAST CIA. LTDA.	CUENCA
	TOTAL	38

Fuente: (ADUANA, 2015)

Se considera una población finita porque la población está determinada única y exclusivamente en función de las matrices de cada empresa importadora de vehículos legalmente autorizadas, siendo ubicadas en las siguientes ciudades, como se puede apreciar en la tabla 8:

Tabla 7

Población importadoras de vehículos legalmente autorizados por ciudad

IMPORTADORAS DE VEHICULOS LEGALMETE AUTORIZADAS POR CIUDAD		
CIUDAD	IMPORTADORAS	%
QUITO	22	58%
GUAYAQUIL	7	18%
CUENCA	6	16%
AMBATO	3	8%
TOTAL	38	100%

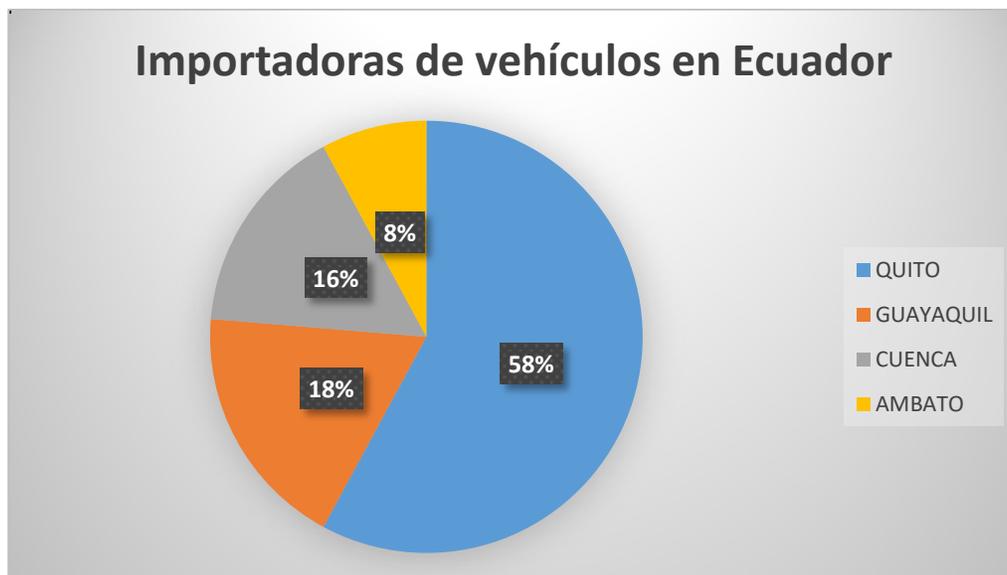


Figura 4. Población - número de importadoras autorizadas por ciudad

Según los datos encontrados, se pudo determinar que existen 38 importadoras de vehículos legalmente autorizadas, distribuidas así de acuerdo a su ubicación por ciudades: Quito con 22 importadoras representando el 58% del total de empresas

automotrices, Guayaquil con 7 siendo el 18%, Cuenca consta de 6 importadoras con un 16% y Ambato con 3 importadoras reflejando el 8% del total de empresas. Información que será utilizada para el cálculo de la muestra que servirá como pauta para la aplicación de encuestas pertinentes al proyecto.

Muestra

Para Juez, P y Diez, F. (1997), "la muestra es un subconjunto de individuos pertenecientes a una población, y representativos de la misma" (p. 95)

La población siendo finita con 38 elementos en este tema de estudio, por simple lógica, se podría considerar no aplicar la muestra; sin embargo, se debe tomar en cuenta que puede existir un margen de error, puesto que está la posibilidad de que alguna de las empresas legalmente autorizadas hasta el 2015 ya no consten para el año 2017 o sea difícil el contacto con alguna empresa. El objetivo de aplicar la fórmula de la muestra en esta investigación es para minimizar el margen de error y lograr mayor grado de acertabilidad, en todo caso, el margen de error que se obtenga será de carácter provisional.

Dicho esto, es necesario la aplicación de una fórmula que permita saber el número correcto de elementos que deberán ser encuestados, para cumplir con los objetivos de la investigación. Para esto, Herrera, M. (s.f.) menciona que "si la población es finita, es decir conocemos el total de la población y deseásemos saber cuántos del total tendremos que estudiar la fórmula sería":

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

N = Población (38)

Z = Nivel de confianza deseado (95% = 1.96 en este caso)

p = proporción estimada de éxito (en este caso 50% es decir 0.5)

q = proporción estimada de fracaso (en este caso 50% es decir 0.5)

e = error máximo admisible (en esta caso 0.05)

Como consiguiente la muestra del presente estudio será la siguiente:

$$n = \frac{(38)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(0.05)^2 * (38 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$
$$n = \frac{36.4952}{0.0925 + 0.9604}$$
$$n = 34$$

En conclusión el tamaño de la muestra objeto de estudio es de 34 empresas importadoras de vehículos del Ecuador, con el 95% de confiabilidad y un margen de error del 5%. Así pues, las 34 empresas objeto de estudio tomadas como muestra, representan el 89% de la población a investigar. En la tabla 9 se explica la forma de estratificación a aplicar en la muestra.

Tabla 8

Muestra: importadoras de vehículos legalmente autorizados por ciudad

IMPORTADORAS DE VEHICULOS LEGALMETE AUTORIZADAS POR CIUDAD				
CIUDAD	POBLACIÓN	% POBLACIÓN	MUESTRA	%MUESTRA
QUITO	22	58%	20	58%
GUAYAQUIL	7	18%	6	18%
CUENCA	6	16%	5	16%
AMBATO	3	8%	3	8%
TOTAL	38	100%	34	100%

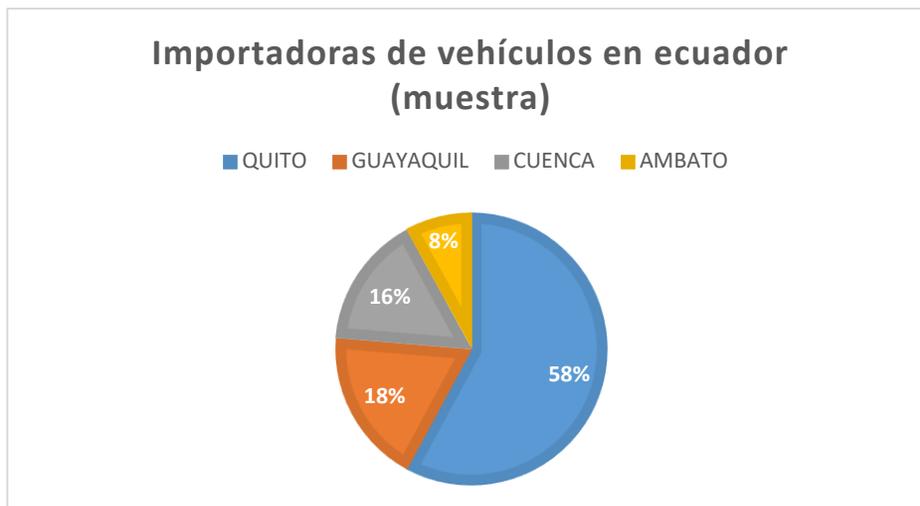


Figura 5. Muestra número de importadoras autorizadas por ciudad

Según los cálculos realizados, se aplicará el estudio a 20 de las 22 empresas matrices ubicadas en la ciudad de Quito, de igual forma a 6 de la 7 empresas en Guayaquil, 5 de las 6 empresas en Cuenca y a las 3 empresas ubicadas en Ambato, dando un total de 34 empresas a investigar, según el resultado del cálculo de la muestra.

3.4.2. Métodos e instrumentos

Definiendo que el presente estudio es de naturaleza cuantitativa y su investigación tiene un enfoque descriptivo, documental y correlacional con variable fijas, se utilizó la encuesta como técnica de recolección de datos para realizar el análisis del proyecto, y buscar el grado de relación entre las variables y el efecto que se produce entre ellas.

Así pues utilizando el cuestionario como un instrumento para recopilar la información se puede identificar el efecto económico y social que acarrió la aplicación políticas económicas hacia el sector comercial automotor para los años comprendidos entre 2013 y 2017, es decir si el nivel de oferta, demanda, plazas de trabajo,

rentabilidad, etc., han aumentado o disminuido, y estudiar a profundidad cada aspecto relacionado a las variables.

Para Hernández, Fernández y Baptista (2008), el cuestionario es “el instrumento más utilizado para recolectar los datos, y consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir” (p. 310).

Para esta investigación se ha desarrollado un modelo de encuesta, cumpliendo con todos los requisitos que amerita la misma, para el cumplimiento de los objetivos perseguidos realizando la respectiva validación del instrumento, la cual será explicada más adelante en la sección de confiabilidad y validez.

3.5. Hipótesis

- H1. Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el periodo 2013-2017.

- H0. Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno no han generado implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el periodo 2013-2017.

3.6. Grado de relación del instrumento con las variables

El objetivo principal de un instrumento de medición, en este caso la encuesta, es el de permitir la profundización de la investigación a través de la información que se recopile acerca de las variables que contiene la hipótesis y de esta manera comprobar la teoría planteada en el estudio. Así pues Fernández, Hernández y Baptista (2008) mencionan que “Un instrumento de medición adecuado es aquel que registra datos

observables que representa verdaderamente los conceptos y las variables que el investigador tiene en mente” (p. 276). Es por esto, que es necesario establecer la relación de cada una de las interrogantes del cuestionario con las variables determinadas en la hipótesis, como se muestra a continuación en la siguiente tabla:

Tabla 9
Operacionalización de variables

Variable dependiente: Impacto en el sector automotriz				
Definición conceptual	Aspectos	Indicador	Ítems	Técnica
	Participación de mercado	Nivel de participación en el mercado	Seleccione los tipos de vehículos que comercializa su empresa	Encuesta
	Dimensión económica	Porcentaje de variación de precios	¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?	Encuesta
	Dimensión económica y social	Nivel de eficiencia	¿Cuál cree Usted que ha sido el mayor efecto negativo al aplicar las políticas económicas dentro del sector automotriz?	Encuesta
	Dimensión social	Porcentaje de afectación al mercado laboral	¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?	Encuesta
	Dimensión económica	Preferencia de consumo de producto nacional	En cuanto a la procedencia del vehículo, ¿cuál cree Usted que es de preferencia del consumidor final al adquirir un vehículo?	Encuesta
	Dimensión económica	Nivel de ventas	¿En qué porcentaje cree usted que han reducido las ventas de su empresa automotriz?	Encuesta

CONTINÚA



	Dimensión económica	Porcentaje de afectación por tipo de vehículo	¿Qué tipos de vehículos que usted comercializa han sido los más afectados por la medida restrictiva?	Encuesta
	Dimensión económica	Nivel de eficiencia por años	¿En qué años se ha visto más afectada financieramente su empresa?	Encuesta
Variable Independiente: Políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos durante los periodos 2013 – 2017				
Definición conceptual	Categoría	Indicador	Ítems	Técnica
“La Política económica comprende las acciones y decisiones que las autoridades de cada país toman dentro del ámbito de la economía. A través de su intervención se pretende controlar la economía del país para proporcionar estabilidad y crecimiento económico, estableciendo las directrices para su buen funcionamiento” (Economipedia, s.f.)	Conocimiento	Nivel de dominio de tema	¿Tiene Usted pleno conocimiento acerca de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017 dentro del sector automotor?	Encuesta
	Alcance de las políticas económicas	Nivel de efecto en la variación de precios	¿Qué factores piensa Usted que contribuyeron a la variación de precios de los vehículos armados?	Encuesta
		Porcentaje de utilidad de aplicación de políticas económicas	¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?	Encuesta

3.7. Confiabilidad y validez

3.7.1. Validez

Según lo que menciona Bernal, C (2010) en su libro, “un instrumento de medición es válido cuando mide aquello para lo cual está destinado” (p. 247), que por lo general

siempre termina siendo de esta manera, ya que un cuestionario se elabora para responder a las interrogantes planteadas en un trabajo investigativo.

Como pilar fundamental para una investigación es la utilización de instrumentos que tengan la capacidad óptima para medir las variables a estudiar para la cual fue planteado, y a esto se lo define como validez.

En otras palabras, es la capacidad del instrumento de poder medir una variable de forma eficaz para la cual fue creada.

Según (Villavicencio Caparó & Ruiz García, 2016) la validez tiene 4 dimensiones, que se mencionan a continuación:

- Validez Lógica.- Evalúa de manera subjetiva si el cuestionario mide la variable que se quiere medir, desde la perspectiva de los sujetos a ser evaluados.
- Validez de contenido.- Se refiere a la medida en que el instrumento representa todas las dimensiones de la variable (ITEMS), se evalúa a través de la opinión de expertos. Se toma un número impar de expertos, tres o cinco.
- Validez de criterio.- Se aplica cuando queremos validar un instrumento nuevo, para una variable que ya tiene un instrumento validado.
- Validez de constructo.- Cuando no hay un gold estándar, debemos aplicar una estrategia para validar un nuevo instrumento, el primer paso es generar el constructo, es decir el modelo teórico que pretende abarcar todos los aspectos de un fenómeno.(p. 76)

Para el presente estudio, se toma en cuenta entonces la validez de contenido, pues se busca validar el instrumento que pueda medir las variables en forma confiable es decir que los ítems o preguntas propuestas reflejen el dominio del contenido que se desea medir, para lo cual se necesita un método de validación acorde a las características de la investigación.

Existen diversas metodologías que permiten establecer la validez de contenido de un instrumento, algunas son de tipo entrevistas cognitivas que se utilizan para psicología, opinión de estudiantes, evaluación de expertos y análisis estadísticos,

(Urrutia Egaña, Barrios Araya, & Gutiérrez Núñez, 2014), en su publicación mencionan los siguientes métodos:

- **Comité de expertos.**- Es una metodología que permite determinar la validez del instrumento por medio de un panel de jueces expertos para cada una de las áreas curriculares a considerar en el instrumento de evaluación, quienes deben analizar la coherencia de los ítems con los objetivos de los cursos, la complejidad de los ítems y la habilidad cognitiva a evaluar. Los jueces deben contar con capacitación en las técnicas de clasificación de preguntas para validez de contenido. Esta metodología es la más usada para realizar la validación de contenido.

De la misma forma también se describe otras metodologías que se podrían utilizar en forma conjunta o de manera individual, donde se destacan:

- **Modelo de Fehring:** que procura averiguar si el instrumento que se aplicará mide la variable que quiere medir con el dictamen de un grupo de expertos; este método es más usado en materia de enfermería, por la Asociación Americana de Diagnósticos de Enfermería (NANDA, por su nombre en inglés), para examinar la validez de las inferencias y sus resultados.

De igual manera, los mismos autores mencionan la **metodología Q**, que fue desarrollada por Thompson y Stephenson en el año 1935, para determinar den forma cualitativa y cuantitativa modelos comunes de opinión de los expertos de acuerdo a una situación o materia, donde mencionan que:

La metodología es llevada a cabo por medio del sistema de ordenamiento Q, el cual está dividido en etapas: la primera reúne a los expertos según lo aconsejado

por Waltz (entre 25 y 70), quienes seleccionan y ordenan las preguntas según sus puntos de vista sobre el tema en estudio, además, se les entrega evidencia bibliográfica como respaldo.

El **Método Delphi**, obtiene la opinión de un panel de expertos; cuando hay poca evidencia empírica, los datos no son lo suficiente mente claros o existen muchos factores de naturaleza subjetiva, por lo que admite que los expertos se expresen de manera libre debida a que sus opiniones son personales. De los métodos previamente expuestos, se eligió el método de comité de expertos siendo esta la metodología más usada para la validación de contenido. Permaneciendo en esta idea el procedimiento para aplicar esta metodología es la siguiente.

Conforme lo que mencionan (Urrutia Egaña, Barrios Araya, & Gutiérrez Núñez, 2014) para el proceso de elaboración de la matriz se utiliza la escala Likert de 3, 4 o 5 puntos en donde la evaluación de las posibles respuestas podrían clasificarse en diferentes tipos, por ejemplo: a) excelente, buena, regular y mala; b) esencial; útil; útil, pero no esencial ni necesaria. Lo anterior está en dependencia del tipo de matriz y de los objetivos específicos que se persigan. Posteriormente, se le entrega a cada experto (vía correo electrónico o presencialmente en una oficina facilitada por el investigador) la matriz de clasificación y el instrumento a evaluar.

Entonces, para determinar la validez de contenido mediante expertos, se proponen las siguientes fases: a) realizar una definición de los ítems que medirán las variables; b) determinar quiénes son los expertos que validaran el instrumento; c) exponer por parte de los expertos el juicio por medio de un procedimiento concreto y estructurado sobre la validez del contenido; d) analizar los resultados emitidos por los expertos y e) corregir el instrumento de medición (cuestionario) según la opinión de los expertos.

Tabla 10

Relación de variables para validación de expertos

DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM
Participación de mercado	Nivel de participación en el mercado	Seleccione los tipos de vehículos que comercializa su empresa
	Nivel de dominio de tema	¿Tiene Usted pleno conocimiento acerca de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017 dentro del sector automotor?
	Porcentaje de aceptación de una propuesta de estrategia financiera	¿Le interesaría conocer de alguna propuesta de estrategia financiera que le permita mitigar los riesgos producto de la imposición de políticas económicas por parte del Estado?
Variable dependiente: Impacto en el sector automotriz	Porcentaje de variación de precios	¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?
	Nivel de eficiencia	¿Cuál cree Usted que ha sido el mayor efecto negativo al aplicar las políticas económicas dentro del sector automotriz?
	Porcentaje de afectación al mercado laboral	¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?
	Porcentaje de preferencia de vehículos de ensamblaje nacional	En cuanto a la procedencia del vehículo, ¿cuál cree Usted que es de preferencia del consumidor final al adquirir un vehículo?
	Nivel de ventas	¿En qué porcentaje cree usted que han reducido las ventas de su empresa automotriz?
	Porcentaje de afectación por tipo de vehículo	¿Qué tipos de vehículos que usted comercializa han sido los más afectados por las medidas restrictivas?

CONTINÚA



	Nivel de eficiencia por años	¿En qué años se ha visto más afectada financieramente su empresa?
Variable Independiente: Políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos durante los periodos 2013 – 2017	Nivel de efecto en la variación de precios	¿Qué factores piensa Usted que contribuyeron a la variación de precios de los vehículos armados?
	Porcentaje de utilidad de aplicación de políticas económicas	¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?

a) Determinación de los expertos para validación del instrumento

Para la validación de los expertos se han elegido a 3 expertos, quienes colaborarán en la validación del instrumento, para poder plantear interrogantes que aporten a la obtención de conclusiones coherentes y válidas para el tema. Como expertos en el contenido se contó con la participación de la Ing. Elisabeth Jiménez e Ing. Julio Tapia; como expertos en la metodología a la PhD. Magda Cejas; siendo todos docentes del departamento de ciencias administrativas y del comercio de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE-L.

b) Exponer por parte de los expertos el juicio por medio de un procedimiento concreto y estructurado sobre la validez del contenido.

Para que el experto pueda dar su opinión acerca del instrumento de medición de variables y los ítems que lo componen, se ha realizado un check list, con cada uno de los aspectos que serán evaluados y detallando cada indicador según la calificación en una escala de Likert. Para esto se ha desarrollado una planilla de juicio de expertos ANEXO 1.

c) Análisis de validez

Para medir la validez de contenido de forma eficaz se tomaron cuatro criterios a evaluar: suficiencia, coherencia, relevancia y claridad. Los expertos calificaron en una escala de Likert, donde:

4 = alto nivel,

3 = moderado nivel,

2 = bajo nivel, y;

1 = no cumple con el criterio.

De esta forma se muestra a continuación en la siguiente tabla, donde también se visualiza la calificación promedio de cada experto respecto a cada ítem analizado. Todo el cálculo fue realizado mediante Microsoft Excel.

Tabla 11
Validez del instrumento

CRITERIO	EXPERTO	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	
SUFICIENCIA	EXPERTO 1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	EXPERTO 2	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	
	EXPERTO 3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
COHERENCIA	EXPERTO 1	4	3	4	3	3	3	2	4	4	4	4	4	
	EXPERTO 2	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	
	EXPERTO 3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	
RELEVANCIA	EXPERTO 1	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	
	EXPERTO 2	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	
	EXPERTO 3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	
CLARIDAD	EXPERTO 1	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	
	EXPERTO 2	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	
	EXPERTO 3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	
PROMEDIO DIMENSIONES													TOTAL	
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	
EXPERTO 1		3,75	3,5	3,75	3,25	3	3,25	3	3,75	3,75	3,5	3,75	3,75	42
EXPERTO 2		3,25	4	4	3,75	3,25	4	4	3,75	4	3,25	3,25	3,25	43,75
EXPERTO 3		4	3,75	4	3,75	3,75	3,5	3,25	4	3,75	3,75	4	4	45,5
VARIANZA		0,146	0,063	0,021	0,083	0,146	0,146	0,271	0,021	0,021	0,063	0,146	0,146	3,063

Para realizar la validación de la encuesta se ha optado por analizarla mediante el coeficiente alfa de Cronbach, donde se medirá el nivel de concordancia en la calificación promedio de cada ítem según la opinión de los expertos. Es cálculo se determina mediante la siguiente formula:

$$\alpha = \frac{K}{K - 1} \left[1 - \frac{\sum Vi}{Vt} \right]$$

Donde:

K: número de ítems

$\sum Vi$ = Suma de varianzas individuales

Vt= Varianza total

Así, el cálculo se dio de la siguiente forma:

$$\alpha = \frac{12}{12 - 1} \left[1 - \frac{1,271}{3,063} \right]$$

$$\alpha = 0,64$$

Para que la validez de un instrumento sea aceptable, se considera generalmente que el índice sea mayor a 0,70 y para que sea óptimo debe ser mayor a 0,80, en caso contrario se deberá considerar eliminar el ítem que permita que el índice de validez aumente y el instrumento medición cumpla en forma eficaz su objetivo en el análisis de variables. Por esta razón, debido a que el coeficiente que indican los resultados es 0,64 y es menor al valor aceptable, se procedió a realizar el cálculo del coeficiente al modificar el ítem, como se muestra.

Tabla 12

Validez – coeficiente alfa de Cronbach al modificar un ítem

ÍTEM	Alfa de Cronbach al modificar el ítem
P1	0,6901
P2	0,6605
P3	0,6456
P4	0,6679
P5	0,6901
P6	0,6901
P7	0,7347
P8	0,6456
P9	0,6456
P10	0,6605
P11	0,6901
P12	0,6901

La pregunta 7 arroja una varianza de 0,271 siendo el índice más alto y al modificar este ítem el coeficiente aumenta a 0,73.

En conclusión, el instrumento es aceptablemente válido en un 0,73, por lo tanto el cuestionario a aplicar es válido para la medición de las variables de la investigación

acerca de “Las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y su impacto en el sector automotriz”.

3.7.2. Confiabilidad

Para (Gómez, 2006) la confiabilidad de un instrumento de medición hace referencia al “grado en que su aplicación repetida al mismo sujeto u objeto produce resultados iguales” (p. 122), es decir que la confiabilidad está reflejada en el grado de exactitud de los datos recolectados.

La aplicación de la encuesta como instrumento de medición ha sido uno de los más utilizados en muchos trabajos investigativos con similares características, y han conseguido resultados veraces cumpliendo con el principio de confiabilidad.

Para respaldar la confiabilidad del cuestionario se utilizó un procedimiento mediante el coeficiente denominado alfa de Cronbach el cual es una medida de coherencia interna.

En un artículo de la Universidad de Valencia (García Bellido, Gonzáles Such, & Jornet Meliá, s.f.), mencionan que “el coeficiente Alfa de Cronbach es un modelo de consistencia interna, basado en el promedio de las correlaciones entre los ítems. Entre las ventajas de esta medida se encuentra la posibilidad de evaluar cuánto mejoraría (o empeoraría) la fiabilidad de la prueba si se excluyera un determinado ítem”. (p. 1)

El coeficiente alfa de cronbach puede tomar valores entre 0 y 1 donde: 0 significa confiabilidad nula y 1 significa confiabilidad total.

Para aplicar este coeficiente es necesario realizar una prueba piloto o validación de expertos y conforme a sus respuestas realizar una tabulación para aplicar el alfa de

Cronbach, donde el valor para que sea optimo un ítem es de 0.8 o más y aceptable a partir de 0.7.

Así, realizando una planilla de calificación denominada “Juicio de Expertos - Confiabilidad” (ANEXO 2), se calculó la confiabilidad del instrumento con la siguiente escala de Likert:

3 = de acuerdo,

2 = ni de acuerdo, ni en desacuerdo,

1 = en desacuerdo.

Tabla 13
Confiabilidad del instrumento

CONFIABILIDAD													
ÍTEM	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	I11	I12	TOTAL
EXPERTO1	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	34
EXPERTO2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	35
EXPERTO3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36
VARIANZA	0,000	0,000	0,000	0,333	0,000	0,000	0,333	0,000	0,333	0,000	0,000	0,000	1,000

Calculando el coeficiente de alfa de Cronbach:

$$\alpha = \frac{K}{K - 1} \left[1 - \frac{\sum Vi}{Vt} \right]$$

$$\alpha = \frac{12}{12 - 1} \left[1 - \frac{1}{1} \right]$$

$$\alpha = 0,00$$

Según el resultado arrojado, el coeficiente de alfa de Cronbach establece que el cuestionario no es nada confiable con la totalidad de los ítems, sin embargo es

imperativo tomar en cuenta que anteriormente se optó por modificar el ítem 7 para validar el instrumento; y como consecuencia, se modificará en este análisis, con el fin de verificar si también el resultado de la confiabilidad varía en forma positiva. Como menciona (Quero Virla, 2010) citando a Magnusson, 1978, en su publicación *Confiabilidad y coeficiente Alpha de Cronbach*, “mientras la validez se refiere a que se mide lo que se desea medir, la confiabilidad se refiere a la exactitud con que un instrumento de medida mide lo que mide”. De la igual forma, en la misma publicación menciona a (Cohen y Swerdlik, 2001) quienes aseveran que “tan solo se denota algo que es consistente, no necesariamente bueno o malo, si no tan solo consistente. (p. 249).

A partir de esta perspectiva, se deben tomar en cuenta las previsiones al momento de estimar e interpretar un coeficiente de consistencia interna, por lo que se realiza el cálculo del coeficiente al eliminar un ítem en la siguiente tabla.

Tabla 14
Confiabilidad – coeficiente de Cronbach al modificar un ítem

ÍTEM	Alfa de Cronbach al modificar el ítem
P1	0,00
P2	0,00
P3	0,00
P4	0,36
P5	0,00
P6	0,00
P7	0,36
P8	0,00
P9	0,36
P10	0,00
P11	0,00
P12	0,00
P4 Y P7	0,73
P4 Y P9	0,73
P7 Y P9	0,73

Se puede apreciar, que al alterar el ítem 7, el coeficiente aumenta, pero no en forma significativa para que la confiabilidad sea aceptable. Sin embargo; al modificar dos de los ítems que tiene mayor varianza, el coeficiente se transforma en un índice aceptable de confiabilidad.

Teniendo previamente la decisión de cambiar el ítem 7 durante a validación del instrumento, es necesario cambiar un ítem más para lograr la confiabilidad aceptable del cuestionario. El coeficiente arroja tres opciones de ítems que pueden ser intervenidos. Resuelto anteriormente modificar el ítem 7, se opta por cambiar también el ítem 9, en base a la tabla de validación, donde a pesar de tener una varianza de 0,021 siendo menor que la del ítem 4 que arroja una varianza de 0,083, su importancia es menor en cuanto a los criterios de calificación establecidos, puesto que el resultado de la varianza del ítem 9 se debe a una perfecta calificación en cuanto al criterio CLARIDAD, sin embargo el ítem 4 presenta una calificación perfecta en el criterio RELEVANCIA. A pesar de esto, por sugerencia de un experto durante la calificación, se toma la decisión de replantear el ítem 4, y modificar los ítems 7 y 9, para que la medición de la variable sea la más acertada, por lo que los resultados se determinan de la siguiente forma.

Tabla 15
Resultados cálculo de validez y confiabilidad

ÍTEMS MODIFICADOS	VALIDEZ	CONFIABILIDAD
P7 Y P9	0,74	0,73

Como conclusión, se puede determinar que el instrumento a aplicar dentro de esta investigación arroja un índice de validez de contenido de 0,74 y un coeficiente de confiabilidad de 0,73; valores que estiman una confiabilidad y validez aceptable para realizar la medición correcta de las variables.

Obtenido el resultado de validez y confiabilidad, se elaboró el cuestionario definitivo a ser aplicado en el estudio, realizando cambios según las sugerencias de los expertos que evaluaron el instrumento (ANEXO 4).

- **Plan de aplicación de la encuesta**

Para aplicar la encuesta a las empresas automotrices a investigar, se ha resuelto realizarla mediante la modalidad de llamadas telefónicas.

Se recurre a esta modalidad, debido a la dificultad de acudir a la ubicación de cada una de las empresas objeto de estudio, pues la lejanía es un gran problema para la movilización del encuestador puesto que las empresas a ser encuestas se encuentran en las ciudades de Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato.

Se procedió entonces a compilar los números de contacto con las diferentes empresas para cumplir con la recopilación de datos mediante el método de la encuesta telefónica, la cual tiene semejanza con la entrevista personal, excepto que se evita la confrontación cara a cara con los participantes y es imperativa la claridad y modulación de la voz para realizarla.

La aplicación de la encuesta a cada empresa automotriz estuvo planeada realizarla en el transcurso de 10 días laborables, estimando conseguir realizar 4 o 5 encuestas telefónicas por día, para cumplir con el objetivo.

Para respaldar la veracidad de la aplicación de la encuesta, se realizará una cédula, donde se relatará la hora, tiempo y fecha en que se realiza a cada encuestado, constando la respuesta de colaboración de la empresa hacia el encuestador.

3.8. Técnica de análisis de datos

3.8.1. Análisis de datos de la encuesta

Luego de la recolección de datos mediante la aplicación de la encuesta (Anexo 4 Encuesta) se utilizó el programa SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) versión 23, mediante el cual se tabularon los datos obtenidos a través del cuestionario para generar los gráficos estadísticos y poder analizarlos e interpretarlos, mismos resultados que serán expuesto como el microanálisis de la investigación en el capítulo 4.

- **Método de comprobación de la hipótesis**

Determinado anteriormente que el estudio es de carácter cuantitativo, es necesario utilizar un estadístico para probar la asociación entre las dos variables planteadas para la comprobación de la hipótesis. De la misma manera en que los estadísticos “Z”, con su distribución normal y “T”, con su distribución t de Student, sirven para someter a prueba hipótesis que involucran a promedios y porcentajes, el estadístico Chi-cuadrado, será utilizado en esta ocasión para someter a una prueba de hipótesis referidas a distribuciones de frecuencias.

Para esta comprobación se utilizarán dos ítems de cada variable, que serán sometidos para medir el grado de relación entre las mismas, y demostrar la aceptación de una de las dos hipótesis alternas.

Todo este proceso será realizado a través de Microsoft Excel y su respuesta será corroborada mediante el programa estadístico SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) versión 23, para evidenciar que los resultados sean los más acertados para la comprobación de la hipótesis.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DEL SECTOR COMERCIAL AUTOMOTOR CON LA ADOPCIÓN DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLANTADAS POR EL ESTADO

4. Análisis macroeconómico del comercio de vehículos nuevos de América Latina

4.1.1. Aspecto político legal

Dentro del marco político legal entre Ecuador y países involucrados con el sector comercial automotor, se detallan los siguientes convenios y acuerdos comerciales que permiten el comercio entre países:

Unión Europea

La Unión Europea ha celebrado varios acuerdos comerciales automotrices dentro de los cuales se encuentra incluido Ecuador entre los países Latinoamericanos.

- **Preferencias Arancelarias a países en desarrollo**

En este sentido la Comisión Europea ha generado diversas leyes, para contribuir con los objetivos de la UE, uno de ellos es el Reglamento del Código Aduanero Comunitario (2010) el cual establece preferencias comerciales a los países en desarrollo según su sistema de preferencias arancelarias generalizadas

De esta manera, para la aplicación de las condiciones sobre su origen, se toma en cuenta la clasificación de países menos desarrollados -PMD- y países en desarrollo. Para que los vehículos sean considerados como originarios, podrán utilizar partes importadas con un valor de hasta el 50% del total de su costo de fabricación antes del cálculo de impuestos.

Cabe recalcar que este sistema generalizado favorece solamente al sector público y a diferentes partidas que excluyen algunas subpartidas, entre las que exceptúan a las subpartidas que afectan al sector comercial automotor pues, pocos de estos países añaden a los vehículos comerciales en su lista de productos beneficiarios, tales como Japón, quien permite que la partida 87 en forma general sea beneficiada y no solamente a los vehículos especiales y de construcción, como es el caso de Canadá.

- **Cuba – Ecuador**

Un acuerdo de complementación económica celebrado entre estos dos países para otorgar mutuamente preferencias arancelarias a los productos que estén calificados como originarios de sus territorios, el cual consiste en una reducción porcentual de los gravámenes registrados del arancel nacional de Ecuador y el de Cuba según su registro oficial denominado Acuerdo de Complementación Económica N° 46 celebrado entre la República de Cuba y la República de Ecuador (2000).

Para el Sector Automotor, Cuba ofrece a los productos de fabricación en la que el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 70% del precio franco fábrica del producto, una preferencia ad-valorem en lo que respecta a los vehículos automóviles concebidos para el transporte de personas y los de carreras según las partidas arancelarias 87.03.22, 87.03.23, 87.03.24 y 87.03.32 de la NALADISA con excepción de los vehículos que transportan a más de 10 personas, entendiéndose como busetas, buses o minibuses; productos que no se benefician con esta preferencia.

De esta manera también ofrece preferencias arancelarias a los CKD de la partida 87.03, siempre que sean totalmente originarios del territorio ecuatoriano.

4.1.2. Aspecto económico

Es importante analizar el entorno económico que vive Ecuador frente a otras economías vecinas, para entender el nivel de variación de las cifras macroeconómicas, que directa o indirectamente vinculan al sector automotor.

- **Producto interno bruto PIB**

El producto interno bruto ha sufrido una desaceleración en los últimos años a nivel de América Latina y el Caribe, debido a la disminución del dinamismo comercial según la CEPAL (2019) en su informe anual, donde menciona que este comportamiento es causado por la reducción del crecimiento de la mayoría de las economías de América del Sur y la contracción de algunas de ellas, como es el caso de Argentina, Brasil, Ecuador y Venezuela.

En el siguiente gráfico se muestra la evolución del PIB en América Central y Latinoamérica, y se puede apreciar los cambios que se han dado en el periodo comprendido entre el año 2013 y 2017.

País	2013	2014	2015	2016	2017
Argentina	2,4	-2,5	2,7	-1,8	2,9
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6,8	5,5	4,9	4,3	4,2
Brasil	3,0	0,5	-3,6	-3,3	1,1
Chile	4,0	1,8	2,3	1,3	1,5
Colombia	4,6	4,7	3,0	2,0	1,8
Costa Rica	2,3	3,5	3,6	4,2	3,3
Cuba	2,8	1,1	4,4	0,5	1,6
Ecuador	5,0	3,8	0,1	-1,2	2,4
El Salvador	2,4	2,0	2,4	2,6	2,3
Guatemala	3,7	4,2	4,1	3,1	2,8
Haití	4,2	2,8	1,2	1,5	1,2
Honduras	2,8	3,1	3,8	3,8	4,8
México	1,4	2,8	3,3	2,9	2,1
Nicaragua	4,9	4,8	4,8	4,7	4,9
Panamá	9,6	5,1	5,7	5,0	5,3
Paraguay	8,4	4,9	3,1	4,3	5,2
Perú	5,9	2,4	3,3	4,0	2,5
República Dominicana	4,9	7,6	7,0	6,6	4,6
Uruguay	4,6	3,2	0,4	1,7	2,7
Venezuela (República Bolivariana de)	1,3	-3,9	-6,2	-16,5	-13,0
Subtotal de América Latina	2,9	1,2	-0,2	-1,0	1,3

Figura 6. Evolución del PIB en América Latina y el Caribe

Fuente: (CEPAL, 2019)

Según este cuadro estadístico, se puede constatar que efectivamente Ecuador ha decrecido importantemente su PIB en el año 2015 respecto del 2014 y aún más respecto al 2013 destacando que a razón de estas cifras, es uno de los países que más desaceleración económica tiene en ese periodo, pues en el año 2014 su PIB es del 3,8 y para el 2015 decrece inmensamente al 0,1, y aún más en el año 2016 presentando buena recuperación en el 2017 a un 2,4 positivo, determinando así que Ecuador ha sufrido problemas económicos realmente graves que han evitado su productividad y crecimiento, en comparación de otras economías.

Cabe señalar que no solamente Ecuador ha sufrido desaceleración notable, pues Brasil también ha presentado gran decrecimiento en un 4,1 de su PIB en lo que respecta al año 2014 y 2015, con lenta recuperación para el 2017, rescatando que esta

es una economía industrializada y se es considerada como la mayor economía de América Latina, la segunda de toda América y la séptima a nivel mundial según el FMI, además de ser reconocidos como uno de los mayores fabricantes automotores de América.

Lo mismo pasa con el resto de países, quienes sufren un decrecimiento menos notable pero no menos importante, pues cada economía incide a que América Latina haya disminuido tanto en su PIB general, lo que hace que se determine que el problema de crecimiento económico no es solamente de Ecuador, al contrario, cada estado ha sufrido diversas situaciones y contingencias que han hecho que su productividad se haya detenido o disminuido, ya sea por problemas de tipo de cambio, caídas de precios o fenómenos naturales como los que vivió Ecuador durante el período comprendido entre 2013 al 2017.

El año 2015 ha sido verdaderamente un año difícil para la economía ecuatoriana, con tantos acontecimientos negativos que han afectado de manera importante su crecimiento económico.

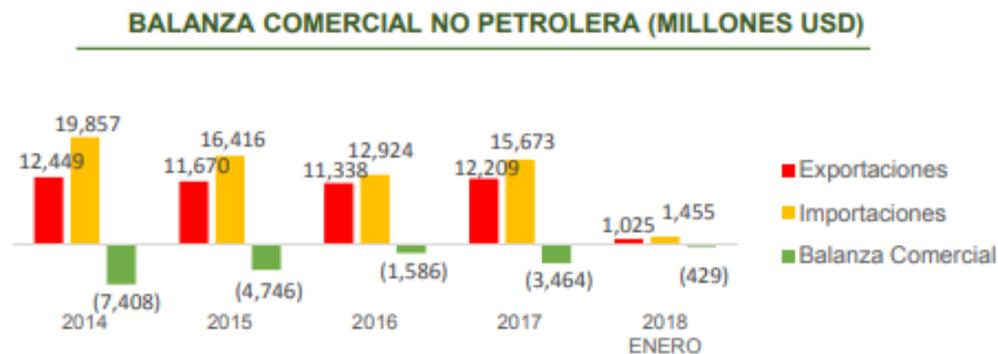


Figura 7. Evolución de la balanza comercial no petrolera Ecuador

Fuente: (PROECUADOR, 2018)

Como se muestra en la figura 12, la balanza de comercial para el año 2015 tuvo una gran diferencia con respecto al 2014, y el 2016 con respecto al 2015, periodo donde se aplican diversas políticas económicas impidiendo que el nivel de importaciones siga aumentando, políticas que serán analizadas posteriormente.

- **El sector automotriz**

El fortalecimiento del Dólar y El Sector Automotriz dentro de América Latina

Una de las desventajas de la industria automotriz de Ecuador frente a otros países latinoamericanos fabricantes de vehículos es el fortalecimiento del dólar debido a que favorece a la producción automotriz volviéndolos más competitivos, pues la depreciación de las monedas latinoamericanas hacen que las inversiones aumenten, así como las exportaciones. Esto se debe a que los costos transformados a dólares se vuelven relativamente más baratos.

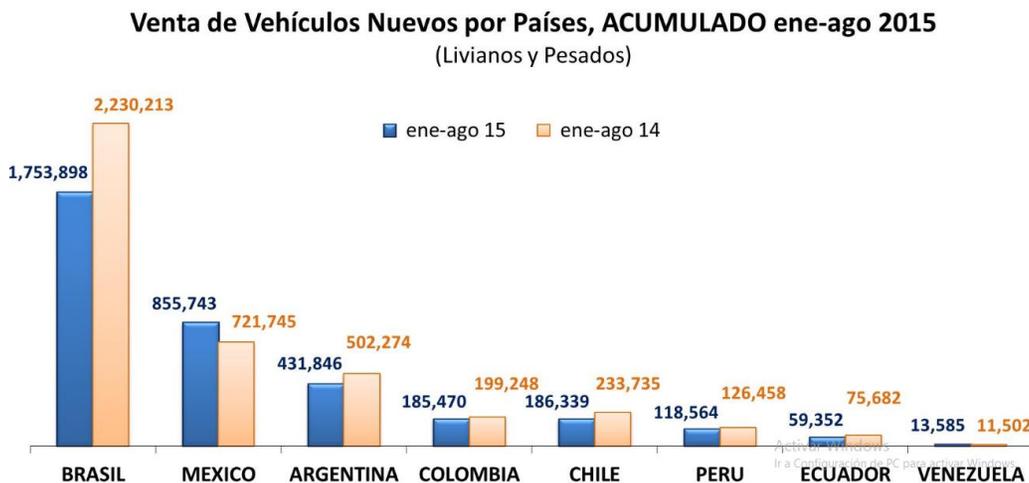


Figura 8. Venta de vehículos nuevos por países latinoamericanos

Fuente: (Revista Gana Mas, 2015)

Es el caso de los países como Brasil, México, Argentina, Colombia y Chile, quienes son los mayores fabricantes de autos en América Latina, la inestabilidad del dólar actúa en ventaja para su producción, ya que el modelo de economía de ensamblaje para el sector de estos países apuntan al crecimiento a nivel de Latinoamérica, disminuyendo la oportunidad de desarrollo de países como Perú, Ecuador y Venezuela en lo que respecta al sector automotor. México, es directamente el país más beneficiado con el encarecimiento del dólar, debido a que es un exportador directo de Estados Unidos, dueño de nuestra moneda, motivo por el cual hace que el estado mexicano apunte a ser el nuevo líder del sector automotriz dentro de los países latinoamericanos.

- Malestar comercial entre países

Las continuas ataduras que pone el Ecuador al comercio exterior, han sido razón para que existan varios reclamos por parte de los países con los que más se relaciona comercialmente, por lo que la OMC realizó un foro de debate con varios países para discutir la decisión de Ecuador frente a las importaciones.

Tabla 16
Clasificación de marcas según países donde se producen

MARCA	PAIS DONDE SE PRODUCE										
	MEXICO	COREA	JAPON	ALEMANIA	CHINA	EE.UU	ITALIA	COLOMBIA	BRASIL	INDIA	OTROS
AUDI	X			X	X					X	X
CHEVROLET	X				X	X		X	X		X
CHRYSLER						X					X
CITROEN					X						X
DAIHATSU			X		X			X			X
DODGE						X					X
DONGFENG					X						

CONTINÚA



FIAT	X		X	X		X	X	X
FORD	X	X	X	X			X	X
FORLAND			X		X	X		
GREAT WALL			X					X
HIGER			X					
HINO	X	X	X		X			X
HONDA	X	X	X			X		X
HUMMER			X	X				X
HYUNDAI		X	X	X		X	X	X
INTERNATIONAL	X			X	X		X	X
RENAULT			X		X	X	X	
KIA	X	X	X	X				X
MAHINDRA			X	X		X	X	X
MAN	X	X	X			X	X	X
MAZDA	X	X	X					X
MERCEDES BENZ		X		X		X		X
MITSUBISHI	X	X		X				X
NISSAN	X	X	X	X		X		X
PEUGEOT			X					X
PORSCHE		X						X
RANGE ROVER								X
TOYOTA	X	X	X	X		X	X	X
VOLKSWAGEN	X	X	X	X	X		X	X
WRANGLER (Jeep)				X				
ZHONG XING	X		X					

Estados Unidos:

Muestra su descontento con Ecuador, en torno a las medidas restrictivas que están afectando negativamente a las importaciones procedentes de Estados Unidos, pues aparte de las salvaguardias partes automóviles y restricción de cupos de importación de vehículos, se expenden nuevas normas de seguridad de los vehículos.

Unión Europea

La Unión Europea comparte el mismo planteamiento de Estados Unidos, y añade que se deben evitar las distorsiones comerciales mediante iniciativas de políticas internas.

Japón

Pone en duda las razones de salvaguardias y restricción de cupos para lograr objetivos con la Balanza de Pagos y efectos medioambientales, pues según una publicación de Diario Expreso (2016), Japón menciona que “la medida no solo prevé un trato diferente para las unidades completamente armadas y para las desarmadas (CKD) sino para los vehículos en circulación en Ecuador y los importados”.

Panamá

El estado de Panamá, teniendo una economía dolarizada rechaza los motivos que tuvo Ecuador para aplicar medidas restrictivas; alude que la medida ha impactado enormemente a las cifras de exportaciones e importaciones entre estos países.

México

Siendo un país destacado en la industria automotriz muestra su desagrado frente a tales restricciones, además del reglamento técnico que muestra distorsión con las reglamentaciones internacionales de certificación de origen.

4.1.3. Aspecto social

El crecimiento económico de un país, tiene una estrecha relación con los índices de demanda laboral, es decir que, el crecimiento económico surge como consecuencia de la productividad de una industria, y para que esta última se lleve a cabo se necesita

del aporte de individuos que trabajen y colaboren a la producción de bienes y servicios que aporten a la economía de un país.

Lamentablemente debido a los hechos negativos ya mencionados previamente, es natural que la demanda laboral no haya variado en forma positiva en el periodo comprendido entre el 2013 al 2017, sin embargo tampoco ha tenido gran disminución de la tasa de ocupación respecto a las economías emergentes.

Las economías avanzadas se denota una disminución muy importante del índice de desempleo, pues son países industrializados y con mayor desarrollo tecnológico, que no se dedican mayoritariamente a la producción de materias primas o productos primarios, sino a la fabricación de maquinarias y tecnología variada, al contrario de los países emergentes, en su mayoría de economía petrolera, quienes se dedican a la extracción primaria de minerales e hidrocarburos así como a la producción de bienes primarios. Lo que hace que al suscitarse un problema con el petróleo se produzca una desaceleración económica y arrastre consigo el incremento del desempleo como tal.

Para América Latina, la cual está conformada de países emergentes y subdesarrollados, afecta en gran importancia la apreciación del dólar y la baja del petróleo. Así pues en el año 2013 se muestra un ligero descenso de los índices de desempleo para que al año 2014 la tasa siga aumentando paulatinamente hasta el año 2017, período entre el cual comenzaron a suscitarse estos acontecimientos; entonces se puede visualizar notoriamente el aumento de la tasa de desempleo lo cual implica que miles de personas perderán su trabajo en la región como se muestra en la figura 21.

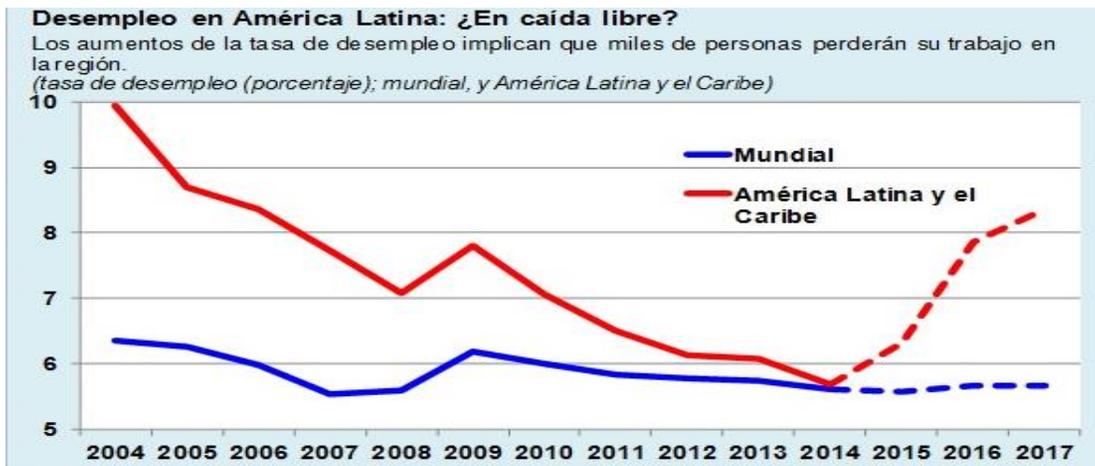


Figura 9. Desempleo en América Latina

Fuente: (FMI, OIT Y Autoridades Nacionales, 2016)

Cabe destacar que la importancia del aumento de la tasa de desempleo en América Latina se debe al incremento en los índices de Brasil, Venezuela y Argentina siendo más importante la recesión que vivió el estado de Brasil en ese periodo.

4.1.4. Aspecto tecnológico

El desarrollo tecnológico y la innovación van de la mano con la industria automotriz y la industria manufacturera, por lo que cada vez existen nuevas propuestas de vehículos con tecnologías más avanzadas que buscan lograr convertir a sus compañías creadoras en los líderes de mercado y esto hace que el mercado automotor sea un sector altamente competitivo.

Día a día, se exponen prototipos con ideas innovadoras que prometen avances en eficiencia, seguridad, ahorro, velocidad, aceleración y una convivencia amistosa con el medio ambiente.

En América Latina, el país que más destaca en este sector es México, debido a que posee una industria madura, dinámica y que se encuentra en constante crecimiento debido a las oportunidades que se le presentan a su favor, como se mencionó anteriormente. México, representa el 4% del PIB nacional y representa el 20% de la industria manufacturera.

De la misma manera Brasil también comparte el protagonismo, pues desde que Volkswagen llegó al territorio de Brasil y México, ha fortalecido el sector automotriz. En entre estos dos estados, se concentra el 90% de la producción de la región y el sexto y décimo lugar respectivamente como productor de vehículos a nivel mundial, según menciona Latino América Hoy (2012) en su publicación. En Brasil además de esta marca fabrica vehículos Fiat, General Motors, Ford y Honda. Así mismo, México produce General Motors, Nissan, Chrysler y Ford Motors.

Argentina también ha desarrollado su mercado en torno a la marca Volkswagen y pretende generar una fuerte competencia de mercado con su proyecto denominado “El futuro de la industria automotriz en el mundo (2012)” donde planea el proceso de fuerzas impulsoras y tecnológicas que promuevan la calidad de vida, la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales. Aquí, una de sus estrategias es la de crear nuevas alianzas estratégicas que permitan aumentar la escala de producción por plataformas para desarrollar tecnologías comunes ya sea de vehículos o de motores.

Por otro lado Toyota se ha apoderado de los mercados de Perú y Centroamérica con países como Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Panamá. Para Ecuador, Colombia y Venezuela, la marca Chevrolet es la que domina.

Respecto a Colombia, este país se ve inmerso en la innovación tecnológica, pues la marca Chevrolet ha hecho que su desarrollo se vea proyectado con el compromiso ambiental en la producción de vehículos híbridos, que a pesar de que es un tema nuevo para Colombia y aún afectan a las finanzas de las empresas, representa una de las apuestas para que este país entre en este mercado.

En la siguiente gráfica se muestra el ranking de los 30 mayores fabricantes de vehículos del mundo durante el 2014, donde se puede apreciar que China, Estado Unidos y Japón se muestran como los líderes del mercado automotriz, mismos que cuentan con maquinarias de alta tecnología que permiten crear más tecnología y vehículos innovadores que se ajustan a las exigencias constantes del consumidor.

Clasif.	Pais	Vehículos (2014)	% Variac. 2013-2014
1º	China	23.722.890	7,3
2º	Estados Unidos	11.660.699	5,4
3º	Japón	9.774.558	1,5
4º	Alemania	5.907.548	3,3
5º	Corea del Sur	4.524.932	0,1
6º	India	3.840.160	-1,5
7º	México	3.365.306	10,2
8º	Brasil	3.146.118	-15,3
9º	España	2.402.978	11,1
10º	Canadá	2.393.890	0,6
11º	Rusia	1.886.646	-13,6
12º	Tailandia	1.880.007	-23,5
13º	Francia	1.817.000	4,4
14º	Reino Unido	1.598.879	0,1
15º	Indonesia	1.298.523	7,6
16º	República Checa	1.251.220	10,4
17º	Turquía	1.170.445	4,0
18º	Irán	1.090.846	46,7
19º	Eslovaquia	993.000	1,8
20º	Italia	697.864	6,0
21º	Argentina	617.329	-22,0
22º	Malasia	596.600	-0,8
23º	Polonia	593.904	0,6
24º	Suráfrica	566.083	3,7
25º	Bélgica	516.832	2,6
26º	Rumania	391.422	-4,8
27º	Taiwán	379.223	12,0
28º	Uzbekistán	245.660	-0,4
29º	Hungría	227.030	2,1
30º	Australia	180.311	-16,5

Figura 10. Los mayores fabricantes de vehículos del mundo

Fuente: (Organización Internacional de Constructores de Automóviles OICA, 2015)

Es importante destacar que según la 15ª Encuesta Global de Ejecutivos Automotrices 2014: Estrategias para un mercado de rápida evolución citada en la publicación de Manufactura México (2014) se menciona que “los fabricantes de vehículos experimentan cambios importantes: de alianzas estratégicas a crecimiento basado en la producción y el volumen de ventas y hacen énfasis en generar soluciones y tecnología de movilidad para la subsistencia de los Fabricantes de Equipos Originales (OEM) en la cadena de valor automotriz”. Y reconoce el creciente poder de Brasil, Rusia, India y China (BRIC) y el desarrollo de tecnología alternativa que influye significativamente a este sector. Así pues, según la mencionada encuesta se determinan las 5 tendencias automotrices a nivel mundial:

- Híbridos conectables
- Conducción autónoma
- Opciones de transportación
- Ventas en línea
- Desarrollo de mercados emergentes BRIC

Tendencia automotriz para el 2018 y 2019

Según S&P Global Ratings mencionado (Metalmecánica Internacional, 2018) “en el 2018 y 2019 se considera como los años de estabilidad para los proveedores de la industria automotriz, sustentando en factores como mejoras en las condiciones macroeconómicas, medidas continuas para optimizar la eficiencia en costos, y el mantenimiento de las posiciones líderes en el mercado”.

Latino América, es un mercado que depende en gran parte del mercado norteamericano, específicamente en marcas como Ford, FCA y General Motors, las mismas que representan una gran parte de los ingresos de los proveedores.

4.1.5. Aspecto ambiental

El impacto ambiental que generan las industrias sobre el medio ambiente y los recursos naturales, es de vital importancia y exigen que se controle de manera rigurosa para la conservación de la vida.

Siendo unos de los tres pilares fundamentales del desarrollo sostenible, conjuntamente con el bienestar social y económico, resulta imperativo la aplicación de una política ambiental que resuelva convenios y normas a cumplir para garantizar el pleno compromiso con el ecosistema.

Las Naciones Unidas han realizado un aporte muy importante en este aspecto, debido a que es su ámbito multilateral ha adoptado instrumentos que ayuden a la consolidación del derecho ambiental y lo vuelvan parte esencial dentro de los acuerdos que celebran casa uno de sus países miembros. Entre los programas, agencias especializadas y organizaciones relacionadas, se destacan:

- Programa de la Naciones Unidas para el medio ambiente
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
- Organización Internacional del Trabajo
- Organización Mundial Marítima
- Organización Mundial de la Salud
- Organización mundial del Comercio

Todos estos presentan acuerdos multilaterales en beneficio del medio ambiente, tales como:

- Clima, atmósfera y desertificación,
- Diversidad Biológica,
- Productos químicos y desechos, aprovechamiento eficaz de recursos y;
- Examen Constante del ambiente

- **Organización Mundial del Comercio y el medio ambiente**

La OMC hace parte de sus principios el cuidado el medio ambiente y su preservación, por lo que en razón de esto, los acuerdos de la OMC permiten a sus países miembros adoptar medidas de protección del medio ambiente, la salud y preservación de animales y vegetales, que serán aplicativas en forma igualitaria a los nacionales y a las extranjeras.

- **Norma ISO 14001:2015**

Con el fin de proteger y preservar el medio ambiente en lo que respecta a las empresas del sector automotriz, se presenta el estándar internacional ISO 14001, que puede ser aplicable a este sector, puesto que el crecimiento de la población y la demanda de productos industrializados es más constante, lo que conlleva al incremento en el consumo de recursos usados en su fabricación y que vulneran al ecosistema tales como el acero, plástico, gasolina, diésel, etc.

Con esta norma se procura que los productos sean más respetuosos con el medio ambiente y se logre que las empresas automotrices garanticen a sus clientes su

compromiso ambiental y la buena gestión de los recursos, con el fin de evitar su despilfarro.

El aspecto ambiental hoy en día se encuentra inmerso en debates y discusiones de todo nivel, que ha formado parte de las políticas de los gobiernos como uno de los temas núcleo de las decisiones gubernamentales, y que rinden esfuerzos para mejorar la articulación y compatibilidad de las políticas industriales, energéticas y ambientales.

Uno de los motivos poderosos por lo que se efectuó el marco regulatorio de aranceles, es con el fin de reducir la contaminación ambiental y proteger los recursos naturales, afectados por la emisión de gases contaminantes que generan los vehículos. El gobierno busca hacer parte de la cultura empresarial su real compromiso con la responsabilidad social, económica y ambiental.

La industria automotriz representa uno de los sectores industriales que causan un efecto contaminante en el medio ambiente, motivo por el cual se rigen normas internacionales y nacionales que ayudan a controlar las emisiones exageradas de gases nocivos para la salud.

Es así que el Ministerio de Ambiente acogiéndose al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, emite reglamentos a fin de gestionar adecuadamente las sustancias químicas en el país.

- **Norma Automotriz Euro 2**

Es un conjunto de requisitos que regulan los niveles máximos de emisión de gases de la combustión interna de los vehículos nuevos vendidos dentro del conjunto de los países miembros de la Unión Europea.

La norma euro 2 se refiere al control de contaminantes para los vehículos de turismo y vehículos industriales ligeros.

- **Normas INEN 2 204: 2002: Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de gasolina.**

Esta norma establece los límites permitidos de emisiones de contaminantes producidos por vehículos automotores que funcionan con gasolina. Así emiten el porcentaje permitido de emanación de CO₂ de acuerdo al cilindraje de un vehículo con el año en el que fue fabricado.

Año modelo	% CO*		ppm HC*	
	0 - 1 500 **	1 500 - 3 000 **	0 - 1 500 **	1 500 - 3 000 **
2000 y posteriores	1,0	1,0	200	200
1990 a 1999	3,5	4,5	650	750
1989 y anteriores	5,5	6,5	1 000	1 200

* Volumen
**Altitud = metros sobre el nivel del mar (msnm).

Figura 11. Límites máximos de emisiones permitidos para vehículos con motor de gasolina.

Fuente: (NORMAS INEN , 2002)

Todas estas norman se han mantenido hasta la actualidad, sin embargo prometen mayores exigencias para cumplir con el principio de cuidado ambiental.

4.2. Análisis meso económico de Ecuador y la región centro de América Latina.

4.2.1. Aspecto político

Comunidad Andina De Naciones (CAN)

- **Convenio de Complementación en el sector automotor**

Convenio celebrado en Perú por los países de Ecuador, Colombia y Venezuela, con el objetivo de generar una política comercial que permita aprovechar el mercado regional, ampliando su competitividad. Este convenio beneficia a la industria del sector automotor pues ofrece:

- El intercambio de tecnología que permita el incremento de competitividad y productividad.
- Inversión productiva, programas de desarrollo de proveedores
- Entregar a los consumidores, productos de mayor calidad y buen precio.

Para estos efectos se crea un Comité Automotor entre los países participantes, que vigilará el cumplimiento de lo estipulado en los artículos del convenio y contribuirá al desarrollo de la industria automotriz así como recomendará a los gobiernos las acciones necesarias para lograr su propósito. Así mismo en este convenio se estipula un arancel externo común para cada país y permite su modificación según lo amerite.

Dicho contrato permite proyectar al desarrollo de la industria del sector automotor y su productividad, mediante la implementación de aranceles a países externos y fomentando el libre comercio entre los países participantes. A pesar de que la República de Venezuela haya decidido terminar este convenio en 2010, este acuerdo se encuentra vigente entre Ecuador y Colombia.

- **Normas de origen –CAN**

Se crea un programa de liberación andino que permite el libre comercio, suprimiendo gravámenes y restricciones para aquellos productos calificados como originarios de un país miembro. Para llevar a cabo esta calificación, se estipulan las decisiones 416 y 417 donde se establecen los criterios que deben cumplir los bienes para ser calificados como originarios de un país y puedan aplicarse a este beneficio.

Para el sector automotor se emite la resolución 323 donde se determinan los requisitos específicos de origen suprimiendo las resoluciones anteriores 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Así mismo se presenta la resolución 336 que trata de un acuerdo sobre los procedimientos para la implementación del requisito específico de origen del sector automotor.

- **Resolución 323**

La Secretaria General de la Comunidad Andina resuelve en su Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena (1999) en la resolución 323, emitir requisitos específicos para que los bienes del sector automotor sean considerados originarios de un país, para esto la Secretaria los clasifica en tres categorías:

Categoría 1: Vehículos para transporte de pasajeros hasta 16 personas y los transportes de mercancías con carga máxima hasta 4537 toneladas.

Categoría 2a: vehículos para transporte de pasajeros de más de 16 personas.

Categoría 2b: Comprende los demás vehículos no incluidos en las categorías anteriores.

Donde se fija como requisito específico de origen un porcentaje de integración subregional IS para todos los bienes automotores y CKDs que constan en las subpartidas NANDINA en el ANEXO 1 y 2 de esta resolución. Para su cálculo, se emite un fórmula que permitirá establecer el porcentaje:

$$IS = (MO / (MO + MNO)) \times 100$$

Donde:

IS: Integración subregional.

MO: Sumatoria del valor de los materiales originarios de la Subregión, incluyendo CKD compuesto exclusivamente por partes o piezas originarias.

MNO: Sumatoria del valor de los materiales y CKD no originarios de la Subregión.

La siguiente tabla demuestra los porcentajes mínimos de integración subregional exigidos según sus categorías.

CATEGORÍA 1		
Año Calendario	Colombia, Perú y Venezuela	Bolivia y Ecuador
2000	24,8	14,3
2001	25,8	15,7
2002	26,8	17,1
2003	27,8	18,6
2004	28,8	20,0
2005	30,4	21,4
2006	31,5	22,1
2007	32,6	22,9
2008	33,7	23,6
2009	34,6	24,3

Figura 12. Porcentajes mínimos de integración subregional exigidos según sus categorías

Fuente: Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Resolución 323, 1999

A partir 2009, la Resolución 323 no ha tenido ninguna reforma por lo que se sobre entiende que el último porcentaje mínimo vigente es el emitido en ese año.

- **Resolución 336**

La Secretaria General de la Región Andina (2000) en su Resolución 336, emite un acuerdo sobre los procedimientos para la implementación del requisito de origen del sector automotor, en donde se fijan documentos tales como reportes semestrales, informes anuales y las planillas que deberán ser llenadas para la calificación de los productos originarios del sector automotor, los mismos que tendrán una fecha tope de entrega según esta resolución y serán presentados a los organismos competentes de cada país, con el respaldo de una empresa especializada en auditaje y control contratada directamente por las compañías automotrices.

Asociación Latinoamericana de Integración ALADI

Esta asociación ha celebrado varios convenios y resoluciones referentes a desgravación arancelaria y complementación económica, así como promoción comercial. La ALADI califica a Bolivia, Ecuador y Paraguay, como países menos desarrollados de la región, y como ventaja para estos países ofrecen un sistema preferencial para que puedan participar plenamente en el proceso de integración.

• **Acuerdo de complementación económica**

En lo que al sector comercial respecta, la mayoría de los países participantes no ofrecen preferencias arancelarias de exportación, a excepción de Cuba, con quien se celebra acuerdos de preferencia arancelaria mutuos.

Mercado Común del Sur MERCOSUR

- **Acuerdo de complementación económica MERCOSUR – CAN**

Este convenio permite beneficiar a los países participantes de los dos conjuntos de una reducción arancelaria denominada preferencia ad valorem, siempre que cumplan con las normas de origen.

Para el sector automotor se emiten requisitos específicos de origen REOS, por lo cual, se determina un Índice de Contenido Regional ICR para el caso de los estados parte de MERCOSUR como Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay y el porcentaje de integración subregional IS para los estados de la CAN como Colombia, Ecuador y Venezuela, mismo que ya fue mencionado en los acuerdos anteriores.

Este convenio aplica su porcentaje de preferencia ad valorem según la NALADISA, nomenclatura de la ALADI. A continuación se presentará un cuadro que resume los porcentajes estipulados a favor de Ecuador por parte de los demás países suscritos en este acuerdo y viceversa.

Tabla 17*Preferencias arancelarias a Ecuador MERCOSUR*

NALADISA	DESCRIPCIÓN	PREFERENCIA AD VALOREM			
		ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
87021000	Con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	55	55	87	67
87029000	Los demás	55	55	87	67
87032100	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³	55	55	87	67
87032200	De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³	55	55	87	67
87032300	De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 3.000 cm ³	55	55	87	67
87032400	De cilindrada superior a 3.000 cm ³	55	55	87	67
87033100	De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm ³	55	55	87	67
87033200	De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 2.500 cm ³	55	55	87	67
87033300	De cilindrada superior a 2.500 cm ³	55	55	87	67
87039000	Los demás	55	55	87	67
87060000	Chasis de vehículos automóviles de las partidas Ns. 87.01 a 87.05, equipados con su motor.	55	55	87	67
87071000	De vehículos de la partida N. 87.03	55	55	87	67
87079000	Las demás	55	55	87	67
8708...	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas nos 87.01 a 87.05.	88 - 100	55 - 100	67 - 100	67-75

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2004)

En esta tabla se visualiza hasta que porcentaje del total de su costo de fabricación se puede considerar como un producto originario de un territorio y como consecuencia sea beneficiario de la preferencia arancelaria propuesta a favor de Ecuador.

Tabla 18*Preferencia arancelaria otorgada por Ecuador a países de MERCOSUR*

NALADISA	DESCRIPCIÓN	PREFERENCIA AD VALOREM			
		ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
87021000	Con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	30	30	67	58
87029000	Los demás	30	30	67	58
87032100	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³	30	30	40	58
87032200	De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³	30	30	40	58
87032300	De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 3.000 cm ³	30	30	67	58
87032400	De cilindrada superior a 3.000 cm ³	30	30	40	58
87033100	De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm ³	30	30	67	58
87033200	De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 2.500 cm ³	30	30	40	78
87033300	De cilindrada superior a 2.500 cm ³	30	30	67	58
87039000	Los demás	30	30	67	58
87060000	Chasis de vehículos automóviles de las partidas Ns. 87.01 a 87.05, equipados con su motor.	30	30	87	58
87071000	De vehículos de la partida N. 87.03	30	30	67	58
87079000	Las demás	30	30	40	58
8708...	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas nos 87.01 a 87.05.	30-67-100	30-67-100	40-67-87	78 – 90

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2004)

Este cuadro muestra el porcentaje que Ecuador califica como originarios a los productos provenientes de otros países y concederá una preferencia arancelaria a favor de los mismos.

Se destaca así, que a Ecuador se le exige mayor porcentaje de originalidad para que sus productos automotrices sean beneficiarios de la preferencia arancelaria que a

Argentina y Brasil con respecto a Ecuador; sin embargo para Uruguay y Paraguay se exige mayor porcentaje de originalidad provocándose mayores barreras entre países menos competitivos que los anteriores ya mencionados.

Plan nacional de desarrollo “Toda una Vida” 2017-2021

Cada gobierno para su período de mandato genera un plan nacional que sirve como instrumento sujeto a políticas, programas y proyectos públicos; para la programación y ejecución del presupuesto general del estado. Este plan consta de 9 objetivos dirigidos a las necesidades de crecientes y desarrollo en todos sus aspectos. Cada objetivo tiene políticas y metas a cumplir durante un período determinado.

La participación de la industria automotriz se ubica dentro del sector manufacturero, sector que tienen cabida dentro del objetivo 5 del Plan nacional de desarrollo “Toda una Vida” emitido por (SENPLADES, 2017), objetivo que titula: “Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria”, donde se menciona la meta de “Incrementar de 1,29 a 1,40 la relación del valor agregado bruto manufacturero sobre valor agregado bruto primario a 2021” (p. 83).

Meta que es respaldada por las siguientes políticas según la (SENPLADES, 2017): Promover la productividad, competitividad y calidad de los productos nacionales, como también la disponibilidad de servicios conexos y otros insumos, para generar valor agregado y procesos de industrialización en los sectores productivos con enfoque a satisfacer la demanda nacional y de exportación, fomentar el desarrollo industrial nacional mejorando los encadenamientos productivos con participación de todos los actores de la economía. Incrementar la productividad y generación de valor agregado creando incentivos diferenciados al sector productivo, para satisfacer la demanda interna, y diversificar la oferta exportable de manera estratégica y; promover la investigación, la formación, la capacitación, el desarrollo y la transferencia tecnológica, la innovación y el emprendimiento, la protección de

la propiedad intelectual, para impulsar el cambio de la matriz productiva mediante la vinculación entre el sector público, productivo y las universidades. (p. 83)

En conclusión, a pesar de que existan preferencias arancelarias de algunos países en beneficio de Ecuador, y que se creen convenios en fin de apoyar al crecimiento de los países menos desarrollados, como lo expresan cada una de las asociaciones internacionales mencionadas anteriormente, se determina fácilmente que en lo que se refiere al sector automotor y a la búsqueda de apertura de comercios internacionales automotrices, para Ecuador no es tan fácil verse inmerso en la aplicación de dichas preferencias, pues se exigen un porcentaje alto de originalidad que no alcanza cómodamente, debido a que compite con países que son más industrializados, y hacen que pierda competitividad, sin embargo el gobierno busca apoyar la industrialización de sus sectores según su plan de desarrollo.

4.2.2. Aspecto económico

Comunidad Andina de Naciones

Colombia como país vecino y miembro de la Comunidad Andina de las Naciones de quien también es parte Ecuador, menciona que las importaciones provenientes de Colombia han dado una caída sustancial por las medidas impuestas con mayor rigor en 2015, pues en lo que al sector automotriz se refiere, Colombia resultaba doblemente afectado con el sobre-arancel y la restricción de cups de importación. Para la (CAN, 2017) “en el año 2017, los países andinos que presentaron crecimiento en la importación de vehículos nuevo fueron: Ecuador en 121,2%, Bolivia en 16,8% y el Perú en 8,2%; en tanto, Colombia se registró una disminución en la importación de vehículos nuevos de 2,7% con relación al año anterior”.

COMUNIDAD ANDINA: IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS, 2008-2017
(Unidades)

Pais	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % 2017/2016
Total	306 119	205 457	350 644	432 994	478 590	509 941	518 573	435 930	408 538	463 193	13,4
Bolivia	5 791	5 924	9 726	21 545	24 822	31 335	38 131	42 883	45 660	53 312	16,8
Colombia	129 898	91 832	148 851	197 515	204 487	229 631	249 372	196 358	164 156	159 739	-2,7
Ecuador	70 322	40 649	68 874	59 826	46 365	48 684	47 919	35 684	31 136	68 860	121,2
Perú	100 108	67 052	123 193	154 108	202 916	200 291	183 151	161 005	167 586	181 282	8,2

Nota: No incluye la importación de vehículo automotor menor (motocicleta, motocarro, tricimoto, moto sky, cuatraltrack, golf cart, trimóvil, torpedo, motoniveladora, ATV), ni ambulancias, excavador, grúa y cisterna.

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia, Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana y Asociación Automotriz del Perú.

Figura 13. Importación de vehículos dentro de la Comunidad Andina

Fuente: (CAN, 2017)

Se demuestra el descenso de importaciones que Ecuador realiza a partir del año 2014 y un incremento notable en el 2017 en lo que respecta al grupo de la CAN

Para la marca Renault dentro del mercado Ecuatoriano, además de que se redujeron los cupos de importación su precio se encarecía debido a que se le aplicaba el 21% de sobretasa arancelaria como consecuencia de las salvaguardias, a los productos importados desde Colombia, y entre ellos la mencionada marca, por mencionar un caso.

La misma situación se daba en lo que respecta a los CKD's, afectando a la producción automotriz de Colombia y Ecuador en relación a las ensambladoras de ambos países que como miembros de la CAN se califican como los únicos referentes en la industria automotriz de la CAN como se muestra en el gráfico 14.

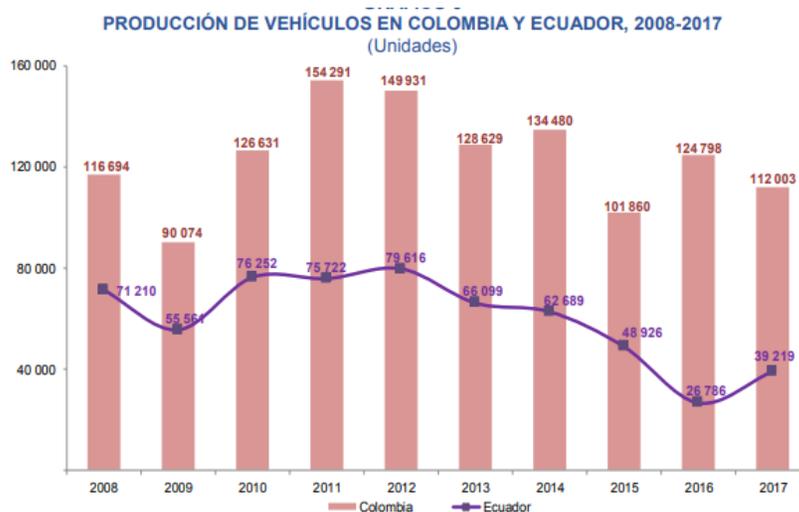


Figura 14. Producción de vehículos de Ecuador y Colombia

Fuente: (CAN, 2017)

En Ecuador, se puede apreciar un descenso de producción de vehículos a partir del 2013 hasta el 2016 para aumentar en un 46,4% en el año 2017 con 39219 unidades.

Las empresas fabricantes de automóviles y camionetas en Ecuador, fueron: Omnibus BB quien produce la marca Chevrolet y SUZUKI, Aymesas fabricante de la marca Kia. Es importante mencionar que, a partir del año 2017 ingresaron dos nuevas ensambladoras de vehículos, como son: Fisum con la producción de las camionetas Amarok de la marca Volkswagen, y Armacar empresa que produce SUV S3 de la marca Jac. Es de señalar, que la producción de vehículos en Ecuador es dirigida principalmente al mercado interno.

4.2.3. Aspecto social

- **Mercado laboral en Ecuador**

La dinámica del ciclo económico para una persona común, se refleja en el incremento o disminución de las plazas de trabajo, para el periodo 2013 al 2017, tiempo donde se vivió una crisis económica importante, con el fortalecimiento del dólar y la baja del precio del petróleo, la aplicación de políticas, etc. , han hecho de este escenario, una situación que puede afectar al mercado laboral, trayendo como consecuencia la disminución de plazas de trabajo o el cierre de negocios que acarrearán despidos.

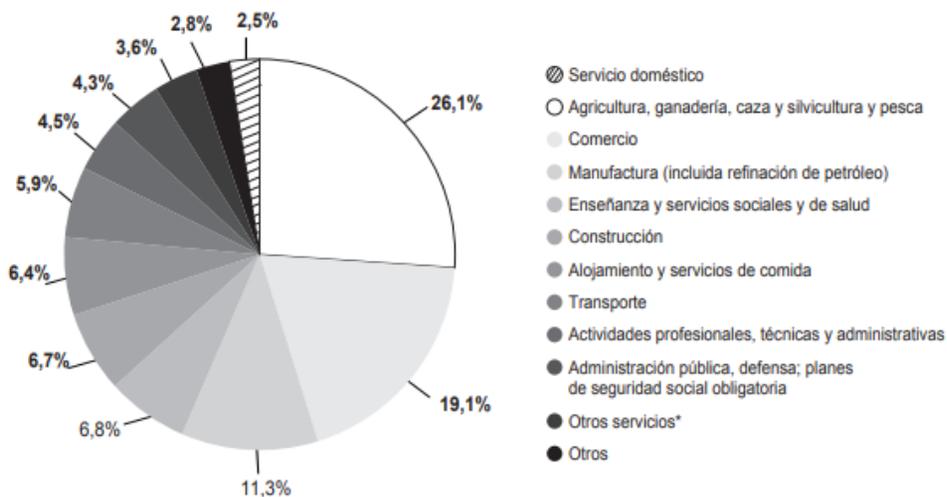


Figura 15. Distribución del mercado laboral por actividad económica

Fuente: (INEC, 2016)

La figura 28 indica a distribución del mercado laboral según la actividad económica, donde se aprecia notoriamente que el 30,4% de mercado laboral constituye colaboradores en las empresas productivas, manufactureras y comercializadoras; y es ahí donde se ubica el sector automotor, tanto en el ámbito manufacturero con sus

empresas dedicadas al ensamblaje de vehículos y fabricación de partes automotrices, como en el ámbito comercial con la venta de vehículos.

Conforme los problemas generados por la disminución del PIB, es natural que se genere una repercusión en la tasa de desempleo del país, así; se registra un aumento del 0.97 puntos porcentuales a diciembre del 2015 con respecto a diciembre del 2014, expresando una diferencia significativa para estos periodos, según el Instituto de Estadísticas y Censos (INEC).

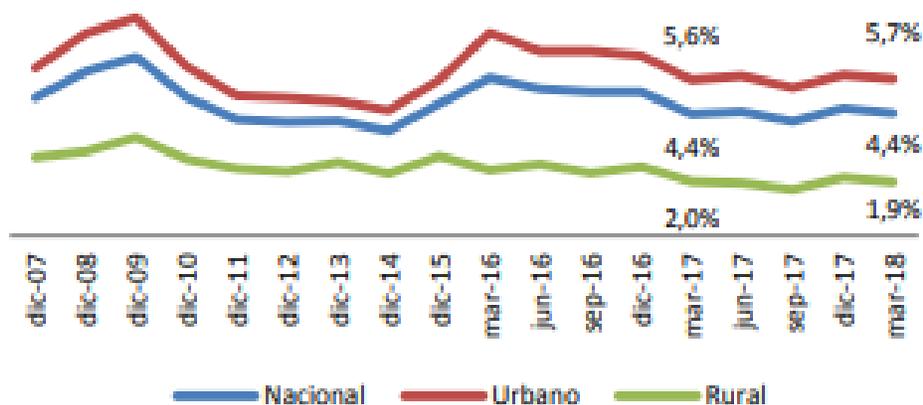


Figura 16. Evolución de la tasa de desempleo

Fuente: (INEC, 2015)

Se puede visualizar entonces, que el incremento de la tasa de desempleo se da a partir del año 2014 y aumenta en 2015 hasta el primer trimestre del año 2016; sin embargo disminuye estadísticamente en menor magnitud para el 2017 manteniéndose casi en forma lineal durante todo ese año.

La evolución de las tasa de empleo no ha variado notablemente dentro de Ecuador, lo cual se ha debido al crecimiento poblacional y al aumento de personas que

ya están en edad de trabajar, mas no a aumento de nuevos campos laborales, pues de ser así no incrementaría la tasa de desempleo, cifra que si presenta una variación importante.

Según el Censo Nacional Económico (2010), último censo realizado en Ecuador, existen 29.068 establecimientos que se dedican a actividades del sector automotriz, de los cuales el 70% se dedica al mantenimiento y reparación de vehículos, mientras que el 30% se dedica a la venta de autopartes, combustible y vehículos.

Sector Automotriz				
	Manufactura	Comercio	Servicios	Total
Número de Establecimientos	401	29.068	118	29.587
Personal Ocupado:	5.194	84.155	663	90.012
Hombres	4.756	69.543	482	74.781
Mujeres	438	14.612	181	15.231

Figura 17. Número de personas empleadas en el sector automotriz

Fuente: (Censo Nacional Económico, 2010)

Así pues se observa que existían 84155 personas ocupadas en el sector comercial automotriz, sólo 5194 personas ocupadas en la manufactura automotriz y 663 ocupadas para servicios automotrices hasta el año 2010, y que debió haber seguido creciendo conforme el crecimiento de la industria automotriz. Concluyendo que la cantidad mínima de personal ocupado es el número calculado en 2010.

4.2.4. Aspecto tecnológico

La tecnología en Ecuador

La Balanza Comercial demuestra que Ecuador aún es país primario exportador, pues nuestra economía aún depende de la venta de materias primas y la extracción de petróleo y minerales.

Sin embargo, dentro del sector automotriz se ha generado gran desarrollo tecnológico en los últimos 30 años, con la participación de las ensambladoras por alto grado de tecnificación que reconocen su calidad, ya que las empresas multinacionales han aportado grandemente en la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas fabricantes de autopartes y ensambladoras de vehículos.

Es así que se apoya a la inserción de nueva tecnologías para el sector metalúrgico con la producción de acero plano, mismo que servirá para sustituir las importaciones directas como para lograr un incremento de la producción nacional en productos tales como autopartes y carrocerías.

- **Parque Industrial Yachay**

La empresa pública Yachay celebró una ronda de Innovación Automotriz, donde se reunieron más de 100 empresarios, para celebrar compromisos con el desarrollo del sector automotriz y metalmecánico de Ecuador. Resolvieron entonces el arrendamiento con la empresa SETRU que es parte del grupo SECOHI, para dedicarse a la fábrica de ensamblaje de autobuses, vehículos tácticos y piezas de vehículos, integrando así nueva tecnología como aporte mutuo entre los participantes.

- **Nuevas opciones**

El compromiso por el cuidado del medio ambiente han obligado a la innovación de sector automotriz, por lo que el mercado se diversifica con nuevas opciones como vehículos híbridos y eléctricos, que demandan mayor inserción de tecnología que permita cumplir con las expectativas del consumidor. En Ecuador el 2009, llega el Toyota Prius, primer vehículo como alternativa para ahorrar combustible y emisiones.

Pero el plan no es solo comercializar híbridos, sino con el paso del tiempo lograr la venta de vehículos eléctricos, y a un futuro un poco lejano convertirlos a vehículos a hidrógenos, una visión de que algún día se llegue a vehículos de condición autónoma.

4.2.5. Aspecto ambiental

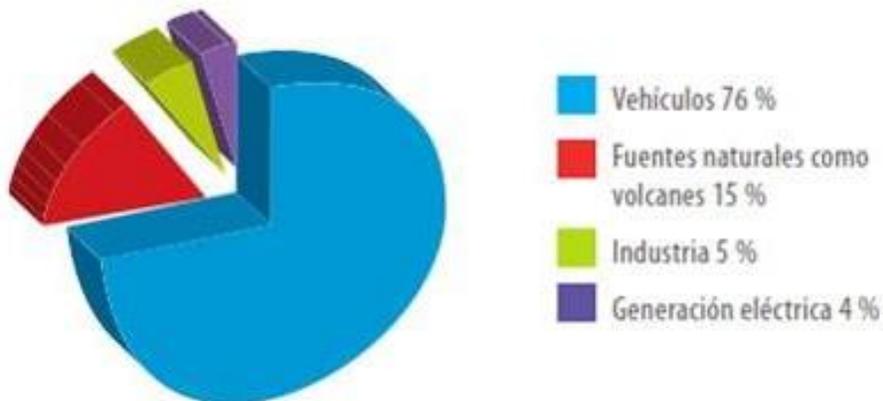


Figura 18. Contaminación ambiental en Ecuador

Fuente: (Lección de Ciencias Naturales)

La contaminación vehicular constituye el mayor porcentaje de contaminación ambiental por la emanación de gases y humo contaminante.

El parque automotor consta con más de 2'200.000 vehículos circulantes en el país, y de estos, 218.000 vehículos tienen más de 35 años de uso. Con estas cifras es difícil controlar el nivel de contaminación ambiental, pues la mayoría de personas no cuentan con disponibilidad económica para adquirir un vehículo nuevo o para comprar uno de menor kilometraje y menos antiguos.

Por este motivo, es un reto para el sector automotriz la producción de vehículos híbridos y eléctricos que producen menor cantidad de CO₂ y son amables con el medio ambiente.

Vehículos Eléctricos: Autos con la capacidad de moverse mediante baterías y un motor que convierte la electricidad en potencia. Emanan menos polución que los autos alimentados con diésel o gasolina, por lo que son una alternativa menos contaminante y evitan la contaminación acústica.

Vehículos Híbridos: Vehículos que funcionan mediante la combinación del motor de motor técnico de combustión y con un motor eléctrico. Siendo esta iniciativa de carácter amigable con el medio ambiente.

4.3. Análisis de las políticas económicas de gobierno para el comercio de vehículos nuevos en Ecuador periodo 2013 – 2017

4.3.1. Políticas de gobierno 2013 en el sector comercial automotriz

- **Restricción cuantitativa a la importación de vehículos armados**

El estado ecuatoriano, apoyándose en el artículo 72 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, que es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2013) donde se menciona “regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los caso provistos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano” (p.1), además el literal p) donde resalta “aprobar la medida que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental”; adopta la política de restricción de cupos de importación para el año 2013 mediante la Resolución 101 emitida por el (COMEX, 2013).

Dicha resolución ratifica las cuotas asignadas mediante la Resolución 66 emitida por el (COMEX, 2012) para que sean aplicadas anualmente mientras se mantiene vigente la restricción cuantitativa conforme el Anexo 1 de la resolución 101 (ANEXO 5). La restricción cuantitativa fue aplicada a 16 subpartidas de vehículos, y los cupos fueron fijados a cada importador legalmente autorizado por unidades de vehículos y por valor permitidos.

- **Proyecto de Reforma RTE INEN 034 (Elementos mínimos de seguridad para vehículos automotores)**

El Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO, 2013), a través del registro oficial emite el proyecto de reforma RTE INEN 034, programa la incorporación de nuevos elementos de seguridad a los vehículos entre los que se encuentran: luces de encendido, sistema de frenado, limitador de velocidades, anclajes de asientos,

cinturones de seguridad, protecciones para impactos, y demás normas de seguridad que plantea este proyecto en razón de cumplir con el resguardo y protección de los transportistas y conductores de vehículos.

Sin embargo, este tipo de normas de seguridad con especificaciones para cada tipo de vehículo generan el incremento de costos para los vehículos que oscilan entre los precios más económicos, como menciona la (AEADE, 2013) en un artículo de su revista anual “evidenciamos también el efecto económico del proyecto en los precios de los vehículos considerando el actual esquema impositivo y que en el rango de precios de USD 10.000 a USD 20.000 se concentra el 46,8% de la demanda”. (p. 13)

4.3.2. Políticas de Gobierno 2014 en el sector comercial automotriz

- **Cupos de importación**

Para el año 2014, se mantiene la misma resolución 66 de año 2013 emitida por el COMEX referido a los cupos de importación permitidos por el estado para la importación de vehículos armados y sus partes de ensamblaje.

- **Proyecto de reforma RTE INEN 034**

También se aplica con mayor rigor el proyecto de reforma RTE INEN 034 con el fin de apoyar a la iniciativa de vehículos más seguros.

- **Re encauche de neumáticos**

Además se genera la resolución 009 emitida por el (COMEX, 2014) que trata sobre el registro de importadores de neumáticos de las sub partidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00, donde se menciona la obligatoriedad de que los importadores de

neumáticos re encauchen el 30% de la cantidad anual proyectada de su importación, para lograr así que se genere un plan de reciclaje en favor del cuidado del medio ambiente, oportunidad para que los costos de los vehículos sean favorables a la baja.

4.3.3. Políticas de Gobierno 2015 en el sector comercial automotriz

- **Cupos de importación**

El COMEX emite la resolución 49 en el que se resuelve la prórroga de la vigencia de los cupos de importación para vehículos ensamblados y CKD, hasta el 31 de diciembre del 2015, además de que se realiza una reforma para el año mencionado en el que se reduce en un 40% el cupo de importación de vehículos armados en relación a la resolución emitida el 2013, y para los CKD en un 20%. Hecho negativo para las empresas comerciales automotrices, para muchos, esta medida afecta en gran medida a la diversificación de sus productos, al fisco del mismo estado y a las ventas.

- **Salvaguardias**

En la misma fecha, también el (COMEX, 2014) resuelve emitir la resolución 50 referida a aprobar la aplicación de una medida correctiva en los términos del artículo 98 del Acuerdo de Cartagena para los productos originarios del Perú y Colombia. Donde se estipula que el derecho aduanero ad valorem equivalente será del 7% como máximo para los productos originarios del Perú y para Colombia del 21%. Situación que hizo que los dos países vecinos mostraran su inconformidad con la medida de salvaguardias; medida impuesta para enfrentar un desequilibrio de mercado producto del encarecimiento del dólar frente a las monedas de Perú y Colombia, perdiendo ventaja competitiva dentro de esta zona.

Respecto a esta medida, el sector automotor se ve afectado en los vehículos comerciales y sus partes que fueron gravados con el 45% y el 15% (carrocerías de vehículos automóviles y chasis respectivamente), acarreado como consecuencia una perturbación en los costos de los sectores productivos, y de la misma forma al sector metalmeccánico que aporta como equipo aliado al sector automotor.

De la misma manera la sobretasa del 25 al 45% en los neumáticos de vehículos comerciales y la sobretasa estipulada para los repuestos que incurrieron entre el 5 al 45%, hicieron que afecte al sector automotriz, puesto que se convirtió en una desventaja en el costo de mantenimiento vehicular.

- **Reformas arancelarias**

El COMEX emite una resolución No. 51 (2014) publicado en el Registro Oficial N. 416 el 14 de enero, donde menciona un incremento arancelario a subpartidas del sector automotor. Incrementa el arancel de importaciones al 15% para CKD's de automóviles y SUV's de gasolina y vehículos híbridos. Se grava con 5% a tractocamiones, con 10% a chasises en CKD de camiones.

La AEADE (2014) en razón de las políticas implantadas por el estado temen por el efecto negativo en los ingresos de sus empresas afiliadas, por lo que menciona que “en base a los análisis técnicos identificamos, la nueva restricción cuantitativa impuesta con resolución 49 del COMEX ocasionará una reducción drástica de los ingresos de las empresas del sector de aproximadamente USD 800 millones”. Cifra que afecta significativamente el sector comercial automotriz.

4.3.4. Políticas de Gobierno 2016 en el sector comercial automotriz

- **Cupos de importación**

El Ministerio de Comercio Exterior emite la resolución 50 (2016) que trata sobre la cuota global para la importación de vehículos en CBU (vehículos armados) y CKD (autopartes), donde se menciona “establecer una cuota global para importación de vehículos equivalente a \$655'680.927, 37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades de vehículos, distribuidas para cada una de las subpartidas que constan en el anexo de la resolución. Teniendo vigencia hasta el 31 de diciembre del 2016.

- **Salvaguardias**

Los vehículos con cilindraje menos a 1000 CC., se excluyen de las salvaguardias.

- **Reforma RTE INEN 034**

Se mantiene el proyecto de reforma RTE INEN 034 con el fin de apoyar a la iniciativa de vehículos más seguros.

- **Aranceles**

Así mismo en la Resolución 51, se promueve la producción nacional con la disminución del porcentaje de arancel nacional ad valorem a los CKD que tenga un porcentaje de producto ecuatoriano y según ese índice se aplica un descuento arancelario.

4.3.5. Políticas de Gobierno 2017 en el sector comercial automotriz

- **Cupos de importación**

Se anuncia la eliminación de cupos de importación de vehículos livianos, debido a la no prorrogación de la resolución 50 del COMEX.

- **Reforma RTE INEN 034**

Se mantiene el proyecto de reforma RTE INEN 034 con el fin de apoyar a la iniciativa de vehículos más seguros.

- **Reforma íntegra de aranceles**

Se publica la resolución 20 emitida por el (COMEX, 2017) donde se resuelve “reformular íntegramente el arancel del Ecuador, expedido con la resolución 59 adoptada por el pleno del COMEX el 17 de mayo del 2012”, gravando con porcentajes del 35% y el 40% de arancel para los vehículos armados y CKD según sub partida y a la vez según su cilindraje.

- **Tarifa preferencial arancelaria para las importaciones de vehículos para ensamblar.**

A través de la resolución 028 del (COMEX, 2018) se aplica la tasa mínima de arancel CKD importado para ensamblaje de vehículo con cronograma por períodos, así como la tarifa preferencial por porcentaje de participación local en el armado del vehículo.

4.3.6. Análisis comparativo del sector automotriz 2013- 2017.

Durante los años 2013 al 2017, Ecuador se vio sumergido en una ola de problemas económicos, con el desequilibrio de la Balanza de Pagos, producto de la baja del precio del petróleo a nivel mundial y al fortalecimiento del dólar, por lo que el presidente vigente tomó la decisión de emitir medidas de protección de la economía ecuatoriana, apoyándose en la ley de salvaguardias como respuesta al desfase de la Balanza y la restricción de cupos de importación de vehículos en fin de apoyar a la producción industrial nacional y evitar mayor contaminación ambiental.

Como consecuencia de estos acontecimientos, el COMEX emite las siguientes resoluciones respecto al sector comercial de vehículos y autopartes para los años 2013 al 2017.

Tabla 19

Resoluciones 2013-2017 COMEX sector automotor

RESOLUCIÓN	FECHA	DESCRIPCION	OBJETO	FECHA DE REGISTRO
1	07/01/2013	Cuotas asignadas en la Resolución 66 para ser aplicadas anualmente mientras este en vigencia la restricción cuantitativa de importación de vehículos	Restricción cuantitativa de importación.	17/03/2013
110	17/09/2013	Apruébase como medida excepcional, la cuota de importación de vehículos, clasificados en las subpartidas mencionadas en la Resolución N° 66 del COMEX, para el año 2013		15/06/2012
116	19/11/2013	Certificado de reconocimiento INEN	Documento de control	

CONTINÚA



49	29/12/2014	Prorrogar la vigencia hasta el 31 de diciembre del 2015 de las resoluciones No. 65 y 66 del año 2012 y 011- 2014, así como de sus respectivas reformas, de conformidad con los Anexos 1 y 2 de la presente resolución.	Cupos de importación de vehículos y CKD	
50	29/12/2014	Apruébese la aplicación de una medida correctiva en los términos del artículo 98 del Acuerdo de Cartagena para los productos originarios de Perú y Colombia	Salvaguardia	
51	29/12/2014	Reformar el Arancel Nacional de Importaciones, de conformidad con el Anexo 1 de la presente resolución	Arancel	
50	30/12/2015	Establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalentes a USD 655'680,927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas	Restricción de Importación	
19	05/05/2015	Reformar el anexo 2 de la Resolución 049-2014 del pleno del COMEX	Restricción de Importación	19/05/2015
18	04/08/2015	Reforma de la Resolución COMEX 51 de 27 de marzo de 2012	Restricción de Importación	05/05/2015
16	04/08/2015	Reformas a la Resolución 011-2015 relativa a Salvaguardia por Balanza de Pagos	Reformas Arancelarias	15/04/2015
13	20/03/2015	Se establece devolución condicionada de tributos mediante procedimiento simplificado	Tributos	06/04/2015
11	06/03/2015	Establecimiento de una sobretasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificadas en las subpartidas.	Reformas Arancelarias	11/03/2015
8	11/02/2015	Reforma Arancelaria respecto a Vehículos Eléctricos	Reformas Arancelarias	20/03/2015
6	03/02/2015	Aplicación de Resolución 042-2014 (UE)	Identificación de mercadería originaria de la Unión Europea	13/02/2015
5	29/12/2014	Excluir de la aplicación de la medida correctiva prevista en la Resolución 050-2014 del Pleno del COMEX, a las mercancías clasificadas en las subpartidas arancelarias previstas en el Anexo 1	Cupos de importación de vehículos y CKD	13/02/2015
3	03/02/2015	Sustituir el Anexo 1 de la Resolución 049-2014 del pleno del COMEX, de conformidad con el Anexo 1	Cupos de importación de vehículos	13/02/2015

CONTINÚA



2	20/01/2015	Exclusión de la aplicación de la Resolución 050-2014 del Pleno COMEX a determinadas subpartidas arancelarias	Salvaguardia	30/01/2015
1	21/01/2016	Modificar la sobretasa arancelaria constante en las subpartidas arancelarias del Anexo único de la Resolución 11_2015 del Pleno del Comex, que constan con 45% reduciéndolas a 40% de sobretasa.	Reformas Arancelarias	
21	22/08/2017	Disponer las sanciones autorizadas por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, que conforme a lo dispuesto en su auto de 03 de diciembre del 2013, se suspendan a la república de Colombia las preferencias en materia de origen en un 10% para diez productos a libre elección del Ecuador	Reformas Arancelarias	26/09/2017

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2017)

Durante los últimos años el sector automotor se ha enfrentado a una severa reducción del mercado como consecuencia de los efectos recesivos de la economía y de la limitación a las importaciones de vehículos livianos y de autopartes, así como las salvaguardias e incremento de aranceles de vehículos comerciales.

A estas gestas se suma un entorno problemático frente a las nuevas políticas y reglamentación técnica de seguridad de los vehículos, que podían tener una repercusión en la cantidad de vehículos importados y ensamblados que en el país no puedan comercializarse.

Además de que el Gobierno estableció un nuevo y complejo sistema de cupos de importación para el año 2016 y empezó a analizar otras medidas de consecuencias impredecibles para el sector, como la posibilidad de crear un timbre cambiario para las importaciones, donde, como menciona Gonzalo Maldonado en una publicación de el diario El Comercio (2015) “Antes de importar, las empresas tendrían que comprar un ‘timbre’. El precio de ese ‘timbre’ se fijaría mediante una subasta en la cual todos los

agentes económicos (públicos y privados) participarían en igualdad de condiciones. El sistema financiero manejaría aquel mecanismo”, situación realmente preocupante para el mercado automotor. Sin embargo para el año 2017, con la eliminación de la política más importante para el sector automotor y sin dejar de restar importancia las demás, la restricción de cupos de importación, se ha logrado una gran recuperación en cuanto a ventas realizadas en ese año.

- **Volumen ventas del mercado durante el periodo 2013–2017.**

El mercado automotor comercial ecuatoriano se basa en la venta de vehículos de producción nacional (vehículos ensamblados) y vehículos importados.

Composición de las ventas de vehículos En unidades / porcentaje de participación 2000-2017					
Año	Ensamblaje local	%	Importación	%	Total
2000	10.441	55,00%	8.542	45,00%	18.983
2001	20.316	35,67%	36.634	64,33%	56.950
2002	21.047	30,34%	48.325	69,66%	69.372
2003	22.768	39,19%	35.327	60,81%	58.095
2004	22.230	37,58%	36.921	62,42%	59.151
2005	29.528	36,72%	50.882	63,28%	80.410
2006	31.496	35,17%	58.062	64,83%	89.558
2007	32.591	35,51%	59.187	64,49%	91.778
2008	46.782	41,52%	65.902	58,48%	112.684
2009	43.077	46,44%	49.687	53,56%	92.764
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	77.840	55,64%	139.893
2012	56.395	46,44%	65.051	53,56%	121.446
2013	55.509	48,77%	58.303	51,23%	113.812
2014	61.855	51,52%	58.205	48,48%	120.060
2015	43.962	54,07%	37.347	45,93%	81.309
2016	31.775	50,00%	31.780	50,00%	63.555
2017	40.138	38,20%	64.939	61,80%	105.077

Figura 19. Composición de ventas de vehículos 2000 - 2017

Fuente: (AEADE, 2017)

La influencia que han tenido las restricciones arancelarias se denotan en el comportamiento de las ventas realizadas en años anteriores en comparación los años entre 2013 y 2017, periodo en que se vivió un escenario difícil para el sector automotriz.

Las ventas realizadas en el periodo 2013 ascendieron a 113.812 unidades vendidas entre vehículos importados y vehículos de ensamblaje nacional. Se puede observar que la evolución del sector comercial automotriz se estuvo manteniendo un crecimiento hasta el año 2014 con 120.060 unidades, sin embargo para el periodo 2015, se muestra una diferencia importante disminuyendo a 81.309 unidades vendidas, representando aproximadamente un porcentaje del 33% menos que el año anterior, y decae aún más para el año 2016 obteniendo ventas de 63.555 unidades.

Con el comportamiento en ventas que se muestra desde el año 2013 al 2016, y previo a las políticas analizadas anteriormente, se constata que son los años con mayor crisis de mercado dentro del periodo analizado, exceptuando al año 2017 que muestra una rotunda mejoría en ventas hasta casi doblar el volumen de vehículos comercializados con respecto al año 2016.

Lo que se puede rescatar de este comportamiento de mercado es que el número de venta de vehículos de ensamblaje local ha sido mayor que el número de ventas de vehículos importados, corroborando la aspiración del gobierno, de proteger de la industria local y el sector productivo.

Empresas ensambladoras tales como Aymesa, Maresa, Ciauto y Omnibuss BB, únicas productoras de vehículos dentro de Ecuador, han ensamblado 43926 unidades de vehículos en el 2015, representando una disminución con respecto al 2014, pues en ese año se produjeron 62689 unidades, cifras que a razón del sobre arancel a algunas

subpartidas de CKD's, han influido en los costos de producción de los vehículos. De la misma manera ha afectado en la producción del año 2016 con 26786. Sin embargo para el año 2017 aumenta a 39219 unidades de vehículos producidos.

Producción anual de vehículos en unidades por ensambladora y segmento																				
En unidades, 2014-2017																				
Ensambladora*	Automóviles				Camionetas				SUV				Van				Total			
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
AYMESA	5,077	2,924	360	560	-	-	-	900	4,798	3,742	4,234	5,913	200	-	-	-	10,075	6,666	4,594	7,373
MARESA	-	-	-	-	5,990	3,784	-	-	-	1,896	-	-	-	-	-	-	5,990	5,680	-	-
OMNIBUS BB	23,557	18,702	13,537	18,815	13,467	10,796	5,522	9,279	9,600	7,082	3,133	3,752	-	-	-	-	46,624	36,580	22,192	31,846
Total	28,634	21,626	13,897	19,375	19,457	14,580	5,522	10,179	14,398	12,720	7,367	9,665	200	-	-	-	62,689	48,926	26,786	39,219

* No se dispone de información de la ensambladora CIAUTO

Figura 20. Producción anual de vehículos por ensambladora y segmento

Fuente: (AEADE, 2017)

La empresa ensambladora que más participa en la producción de vehículos es Ómnibus BB, representante de la marca Chevrolet, seguida por Aymesa (KÍA), Maresa (Mazda) y por último la ensambladora CIAUTO nueva en la industria con la marca Great Wall.

- **Distribución del Mercado**

Ventas anuales de vehículos por segmento En unidades, 2000-2017							
Año	Automóviles	SUV	Camionetas	Camiones	Van	Buses	Total
2000	7.645	4.514	4.588	1.527	477	232	18.983
2001	22.936	13.541	13.765	4.580	1.431	697	56.950
2002	29.296	12.910	16.103	7.290	2.664	1.109	69.372
2003	27.565	9.050	14.113	3.837	2.947	583	58.095
2004	28.474	10.009	14.198	3.557	2.372	541	59.151
2005	41.695	12.647	17.734	5.264	2.054	1.016	80.410
2006	42.932	15.968	19.251	8.669	1.563	1.175	89.558
2007	38.565	19.769	20.660	9.570	1.917	1.297	91.778
2008	46.846	22.710	27.963	11.521	2.207	1.437	112.684
2009	35.869	24.727	21.336	7.919	1.895	1.018	92.764
2010	57.278	32.972	27.808	9.180	3.702	1.232	132.172
2011	62.585	31.712	27.469	10.788	5.678	1.661	139.893
2012	53.526	27.118	23.922	10.954	4.463	1.463	121.446
2013	47.102	27.067	22.047	11.085	5.159	1.352	113.812
2014	47.851	30.634	23.244	11.673	5.355	1.303	120.060
2015	30.344	21.664	15.071	8.263	4.404	1.563	81.309
2016	27.771	17.045	11.071	3.948	2.298	1.422	63.555
2017	45.696	33.736	15.203	5.722	2.866	1.854	105.077

Figura 21. Ventas anuales de vehículos por tipo de vehículos

Fuente: (AEADE, 2017)

Los vehículos automóviles representan la mayoría de las ventas que se realizan en Ecuador, seguidos de vehículos SUV que constituyen los vehículos todo terreno, continuando con las camionetas que abarcan camionetas livianas y grandes como para transporte de carga; los camiones de transporte liviano y medio y por último las vehículos VAN representando furgonetas y vehículos de transporte para más de 6 personas.

Se aprecia entonces que entre los años 2013 al 2017, el 2014 es el año con mayor nivel de ventas con 120060 unidades; punto de enfoque para comparar los años

siguientes, donde para el 2015 las ventas se reducen a 81309 unidades, teniendo una diferencia de 38751 unidades menos en ventas, hecho suscitado con la decisión del gobierno de aplicar salvaguardias, incremento de aranceles y restricción de cupos de importación.

Para el año 2016 las ventas disminuyen aún más a 63555 unidades de vehículos, constituyendo 17754 unidades menos que el anterior año, producto de la prorrogación de las medidas restrictivas de importación para ese año, provocando que la demanda de vehículos aumente y la oferta disminuya dentro del comercio automotor.

Con la supresión de varias medidas restrictivas para el 2017, se aprecia una notable mejoría en el nivel de unidades de vehículos vendidos con una cifra de 105777 vehículos, lo que significa mayores ingresos para las empresas automotrices y como consiguiente mayor rentabilidad y estabilidad financiera.

Ventas anuales de vehículos en principales provincias En unidades / porcentaje de participación 2007-2017													
Año	Pichincha	%	Guayas	%	Azuay	%	Tungurahua	%	Manabí	%	Otras provincias	%	Total
2007	39.310	42,83%	23.438	25,54%	6.780	7,39%	6.357	6,93%	2.071	2,26%	13.822	15,06%	91.778
2008	46.947	41,66%	29.315	26,02%	7.497	6,65%	8.272	7,34%	2.672	2,37%	17.981	15,96%	112.684
2009	39.403	42,48%	22.991	24,78%	6.620	7,14%	6.731	7,26%	2.040	2,20%	14.979	16,15%	92.764
2010	53.394	40,40%	33.838	25,60%	9.069	6,86%	10.484	7,93%	3.231	2,44%	22.156	16,76%	132.172
2011	54.905	39,25%	36.916	26,39%	8.999	6,43%	10.106	7,22%	4.510	3,22%	24.457	17,48%	139.893
2012	48.715	40,11%	32.621	26,86%	7.380	6,08%	8.739	7,20%	4.003	3,30%	19.988	16,46%	121.446
2013	46.478	40,84%	30.824	27,08%	6.461	5,68%	8.016	7,04%	3.956	3,48%	18.077	15,88%	113.812
2014	49.702	41,40%	32.373	26,96%	7.114	5,93%	8.235	6,86%	4.078	3,40%	18.658	15,46%	120.060
2015	32.566	40,05%	22.268	27,39%	4.986	6,13%	5.495	6,76%	3.108	3,82%	12.886	15,85%	81.309
2016	24.556	38,64%	18.657	29,36%	4.009	6,31%	3.922	6,17%	3.156	4,97%	9.255	14,56%	63.555
2017	41.027	39,04%	29.180	27,77%	7.181	6,83%	6.738	6,41%	5.047	4,80%	15.904	15,14%	105.077

Figura 22. Ventas anuales de vehículos según las principales provincias de mercado

2000 – 2017

Fuente: (AEADE, 2017)

La mayor parte de ventas realizadas a nivel de las provincias principales con mayor giro comercial automotriz se encuentra en Pichincha constituyéndose en alrededor del 40% del total de participación en el mercado, seguido del Guayas con una intervención del 28%, Azuay con aproximadamente el 6%, Manabí con el 4.5% y el 15% el resto de provincias.

Esta posición es lógica en este punto de la investigación puesto que las empresas legalmente autorizadas para importación a Ecuador, están concentradas dentro de la ciudad de Quito con 21 empresas, Guayas con 7 empresas, Ambato con 3 y Azuay con 5. Cabe recalcar que cada una de estas empresas tienen diferentes sucursales y puntos de ventas dentro de todo el país, pero su mayor concentración en Pichincha.

- **Evolución de los precios durante el periodo 2013–2017.**

Precios promedio de venta de vehículos por subsegmento En dólares, 2010-2017									
Segmento	Subsegmento	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Automóviles	Hatchback	16.225	16.131	17.161	18.738	19.705	21.399	20.639	20.835
	Sedán	19.241	20.023	20.651	21.886	24.501	23.863	23.656	24.399
	Station Wagon	21.525	19.374	20.892	20.004	19.475	19.990	-	-
	Coupé	53.468	57.714	65.801	73.397	95.268	117.928	133.595	141.549
SUV	5P	36.760	34.880	37.816	41.875	44.182	44.230	45.543	43.087
	3P	17.999	18.713	22.431	22.016	24.349	25.373	-	58.793
Camionetas	CD 4X2	25.957	26.919	28.868	30.945	30.341	31.602	32.587	31.678
	CD 4X4	31.955	33.674	35.772	38.466	39.077	41.185	44.787	48.690
	CS 4X2	19.932	21.076	24.721	24.702	25.528	27.750	28.412	28.201
	CS 4X4	27.123	28.024	29.642	31.242	36.652	36.099	37.754	39.727
Camiones	Ultraliviano	25.282	26.003	27.609	29.330	28.939	28.683	30.407	31.079
	Liviano	36.289	39.025	41.775	41.621	41.382	41.059	41.419	51.752
	Mediano	64.324	64.920	70.477	73.604	72.717	73.591	75.945	80.959
	Pesado	99.319	98.737	105.515	112.651	110.561	109.752	114.866	119.685
	Tracto	105.892	92.353	100.136	111.243	110.310	111.238	128.469	130.814
Van	Mini Van	14.762	14.519	15.271	16.751	17.430	18.392	20.149	50.759
	Van	33.064	31.160	33.237	34.942	37.947	44.826	49.821	29.979
Buses	Bus	66.850	74.416	84.282	91.647	103.638	92.509	99.698	89.544
	Minibus	39.605	40.391	50.902	53.825	52.695	54.213	51.347	48.392

Figura 23. Evolución de precios durante 2013-2017

Fuente: (AEADE, 2017)

Año a año el precio de los vehículos como de todo producto en algún momento va subiendo o bajando importantemente o no dependiendo de la variación de la inflación que es natural dentro de una economía de acuerdo al escenario en el que se esté desarrollando.

Durante el año 2013 al 2017, los incrementos o disminuciones de precios de los vehículos oscilan entre \$1000 o \$2000 dólares más o menos que el precio anterior, más sin embargo se puede observar una variación inquietante a partir del año 2013 con respecto a los automóviles de lujo, como los modelo coupé que en el 2017 casi dobla su precio en relación al año 2013, incrementando año a año con un estimado de \$10.000 dólares. Lo mismo sucede con las camionetas CS 4x4 aunque en menor dimensión, pues sus precios se estiman alrededor de \$4000 de variación para cada año.

Otro vehículo que aumenta su precio de manera excesiva para el 2017 es la MINIVAN, vehículo que a partir del año 2013 al 2016 aumenta alrededor de \$2000 dólares conforme cumple un período, sin embargo para el año 2017 aumenta al doble del precio que el 2016.

De todo esto se rescata que los vehículos mayormente afectados son los de lujo que aceptando que son productos suntuarios están sujetos a un elasticidad de demanda renta. Las camionetas CS 4X4 están dirigidas a la producción y desenvolvimiento agrícola, y los de transporte de más de 6 pasajeros afectarían a la oferta de servicios.

Del resto de vehículos se puede mencionar que sus precios van subiendo y bajando conforme el paso de los años, donde intervienen factores como nuevos modelos, utilidad, precios, comodidad y economía.

4.4. Diagnóstico del micro ambiente del sector automotriz del Ecuador

4.4.1. Resultados de la encuesta aplicada al sector comercial automotriz

A. Ciudad donde se ubica la empresa

Tabla 20

Tabla de distribución – pregunta general A

Ciudad donde se ubica la empresa				
	Frecuencia	%	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Quito	21	58,3	58,3	58,3
Guayaquil	7	19,4	19,4	77,8
Ambato	3	8,3	8,3	86,1
Cuenca	5	13,9	13,9	100,0
Total	36	100,0	100,0	

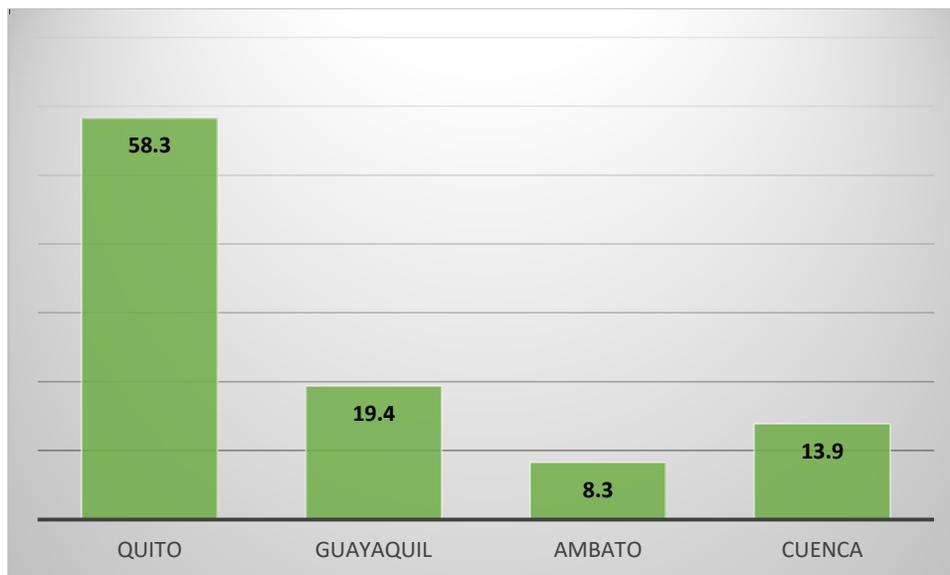


Figura 24. Ubicación de empresas comercializadoras de vehículos en Ecuador

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas el mayor número de estas se encuentran ubicadas en Quito representando así el 58.3%, seguido por Guayaquil que representa el 19.4%, Cuenca con el 13.9% y finalmente Ambato el 8.3%.

Análisis:

Quito muestra una mayor participación de mercado, en relación a las demás ciudades, puesto que consta con más de la mitad de las empresas registradas. Guayaquil siendo una de las ciudades principales de Ecuador, secunda su participación en menor escala, seguida de Cuenca. Es de resaltar que la intervención de Ambato en este mercado es notorio y más aún porque está en competencia con las tres más importante ciudades del país.

Diagnóstico:

El mercado automotor está fortaleciéndose año a año dentro de Ecuador, permitiendo que más ciudades participen de este mercado y colaboren al crecimiento de la industria.

B. Años en el mercado automotriz

Tabla 21

Tabla de distribución – pregunta general B

Años en el Mercado Automotriz				
	Frecuencia	%	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
5 a 10	2	5,6	5,6	5,6
10 o más	34	94,4	94,4	100,0
Total	36	100,0	100,0	

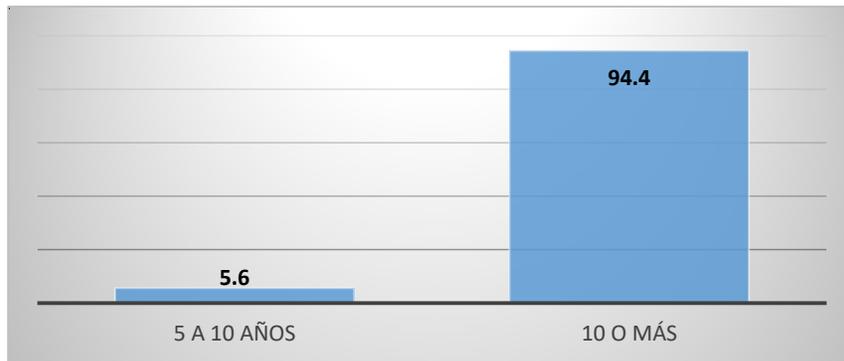


Figura 25. Años en el mercado automotriz

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas el 94.4% se encuentra dentro del mercado automotriz alrededor de 10 años o más, y el 5.6% se encuentra con un tiempo de 5 a 10 años.

Análisis:

Las empresas comercializadoras de vehículos en su mayoría tienen una trayectoria de más de 10 años dentro del país, y tan solo dos empresas son relativamente nuevas dentro de este mercado.

Diagnóstico:

La estadísticas indican entonces; que el mercado comercial automotor dentro del país, a pesar de las diferentes contingencias que pudieron haber atravesado, cada uno en su propio escenario, se mantiene y presta la apertura a que nuevas empresas surjan y se mantengan a pesar de tener menor trayectoria.

Preguntas de investigación de campo

1. ¿Tiene Usted pleno conocimiento acerca de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017 dentro del sector automotor? Tales como:

- Restricción de Cupos de Importación
- Aplicación de Salvaguardias
- Costos de Importación
- Reformas al ICE
- Políticas medioambientalistas

Tabla 22

Tabla de distribución – pregunta 1

¿Tiene usted conocimiento acerca de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	36	100,0	100,0	100,0

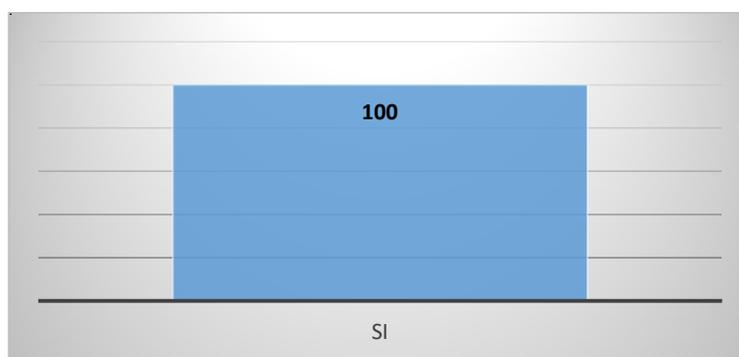


Figura 26. P1. Conocimiento de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos.

Interpretación:

El 100% de las empresas encuestadas tienen conocimiento acerca de la aplicación de las políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017.

Análisis:

La totalidad de empresas encuestadas se encuentran atentas al panorama que brinda el gobierno respecto a las políticas impuestas dentro del sector comercial automotriz así como la atinada comunicación de las disposiciones que se emiten legalmente.

Diagnóstico:

Un perfecto conocimiento de las reformas, leyes y reglamentaciones concernientes al sector automotriz, permite a las empresas prevenirse frente a posibles eventos que afectarían sus operaciones en materia.

2. Seleccione los tipos de vehículos que comercializa su empresa

- 2.1 Automóviles
- 2.2 Camionetas
- 2.3 Van's (Camionetas o furgonetas)
- 2.4 Suv's (Vehículo utilitario deportivo – todo terreno)
- 2.5 Camiones
- 2.6 Buses

Tabla 23

Tabla de distribución – pregunta 2

¿Seleccione los tipos de vehículos que comercializa su empresa?		
	Frecuencia	Porcentaje *
Automóviles	28	77,77
Camionetas	17	47,22
Vans	13	36,11
Suvs	26	72,22
Camiones	10	27,77
Buses	5	13,88

* Porcentaje individual por tipo de vehículo que comercializan las empresas encuestadas

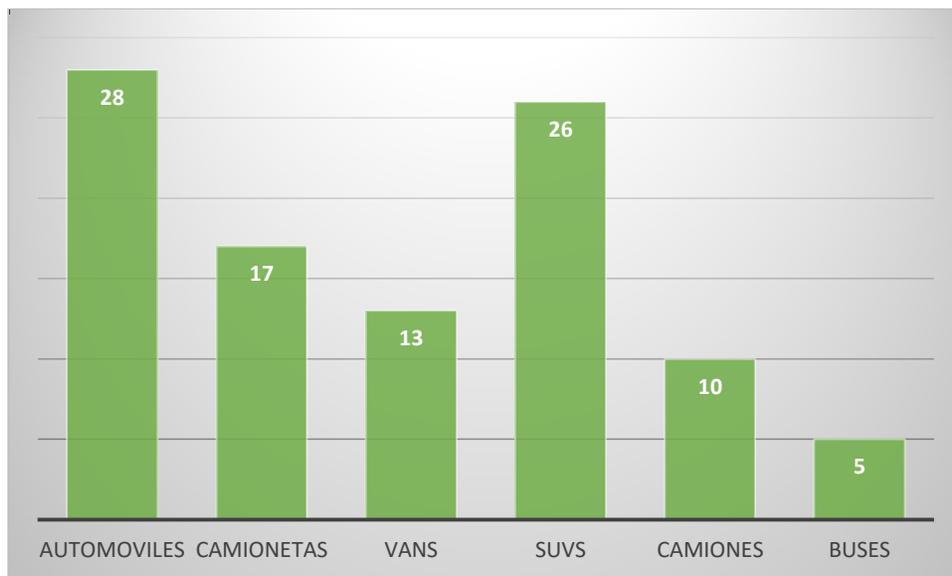


Figura 27. P2. Tipos de vehículos que comercializan las empresas

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas 28 comercializan automóviles, 17 camionetas, 13 VANS, 26 SUVS, 10 camiones y solo 5 empresas comercializan buses.

Análisis:

Los automóviles y SUV's son los más comercializados dentro del mercado automotor abarcando las tres cuartas partes de este sector comercial, por otro lado las camionetas también son bienes bastante comerciados, pues 17 de las empresas automotrices de Ecuador venden entre su oferta es modelo de vehículo. Las VAN's, camiones y buses son vendidos en menor escala.

Diagnostico:

Los vehículos automóviles, SUV's y camionetas con los segmentos más comercializados dentro del mercado automotor ecuatoriano, cabe recalcar que su demanda es más alta debido a que son vehículos de consumo masivo, vehículos que son para usos personal. Sin embargo el otro grupo de vehículos comercializados en menor escala como los buses, VAN's y camiones son destinados mayormente para la producción y prestación de servicios es decir que son de carácter productivos y son adquiridos según la necesidad de consumo de servicios de transporte, ya sea de personas o productos.

3. ¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?

Tabla 24

Tabla de distribución – pregunta 3

La aplicación de las políticas de estado ha influido significativamente en el precio de sus vehículos				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	36	100,0	100,0	100,0

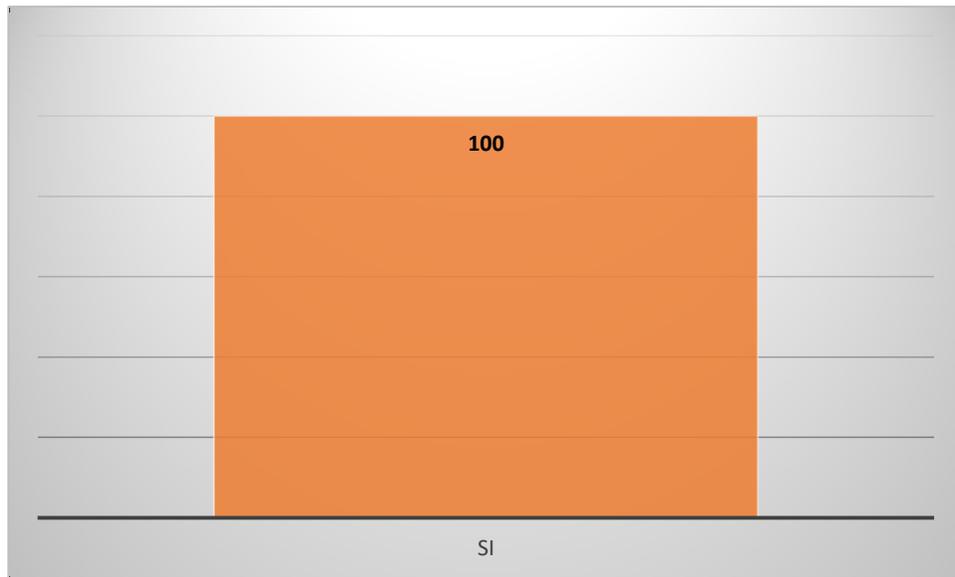


Figura 28. P3. Grado de influencia en el precio de sus vehículos

Interpretación: El 100% de las empresas encuestadas respondieron que ha existido variación en el precio de los vehículos.

Análisis:

Se puede determinar que los precios de los vehículos de todas las empresas automotrices encuestadas han variado, producto de la aplicación de políticas económicas al sector automotor.

Diagnóstico:

La variación significativa de los precios de los vehículos se debe a los distintos cambios de políticas que se ha tenido en el transcurso del tiempo desde el año 2013 al 2017, algunas de las políticas con mayor relevancia que han producido afectación son la limitación de cupos a la importación, las salvaguardias y aranceles, produciendo el encarecimiento de los vehículos dentro del mercado.

4. ¿Ha variado significativamente para usted, el nivel de rentabilidad de su empresa con la adopción de políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017 dentro del sector automotor?

Tabla 25

Tabla de distribución – pregunta 4

¿Ha variado significativamente el nivel de rentabilidad de la empresa con la adopción de políticas económicas?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	36	100,0	100,0	100,0

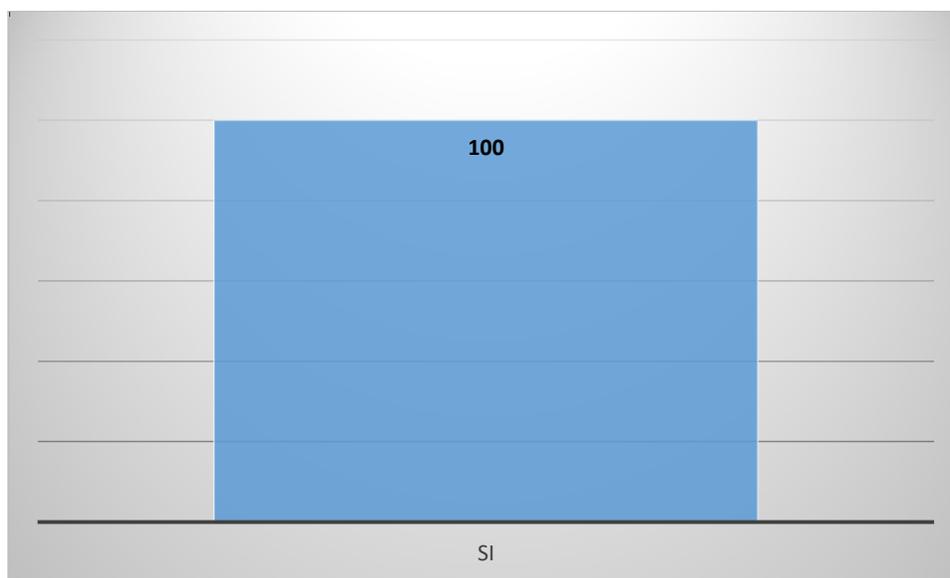


Figura 29. P4. Variación del nivel de rentabilidad

Interpretación:

El 100% señala que el nivel de rentabilidad ha variado de manera significativa con la adopción de las políticas económicas aplicadas a los vehículos dentro de los periodos del 2013 al 2017.

Análisis:

Todas las empresas encuestadas coinciden en que el nivel de rentabilidad ha variado significativamente durante los años 2013 al 2017.

Diagnóstico:

Se demuestra en efecto que la rentabilidad de cada una de las empresas ha sufrido variaciones producto de la aplicación de varias políticas económicas, es decir; que durante los años 2013 al 2017 las decisiones de los gobernantes han causado un efecto significativo en el nivel de rentabilidad.

5. ¿Cuál cree Usted que ha sido el mayor efecto negativo al aplicar las políticas económicas dentro del sector automotriz?

- 5.1. Disminución de plazas de trabajo
- 5.2. Nivel Bajo de ventas
- 5.3. Disminución del PIB Nacional
- 5.4. Reducción de Ingresos para el Estado
- 5.5. Otros (especifique)

Tabla 26

Tabla de distribución – pregunta 5

¿Cuál cree Usted que ha sido el mayor efecto negativo al aplicar las políticas económicas dentro del sector automotriz?		
	Frecuencia	Porcentaje*
Disminución de plazas de trabajo	14	38,88
Nivel bajo de ventas	32	88,88
Disminución del PIB nacional	9	25,00
Reducción de ingresos para el estado	21	58,33

* Porcentaje individual por tipo de vehículo que comercializan las empresas encuestadas

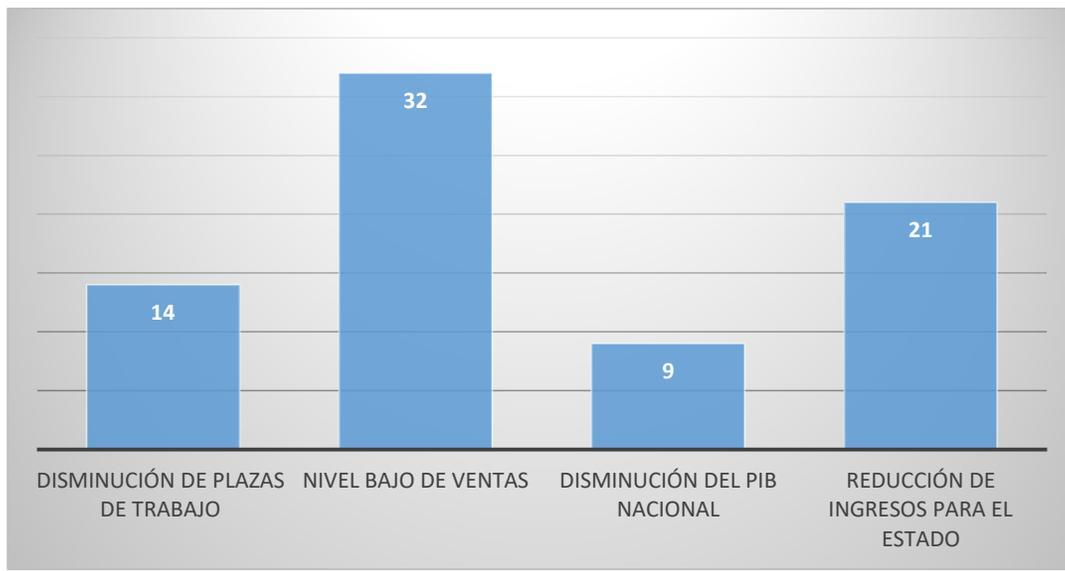


Figura 30. P5. Efecto negativo al aplicar las políticas económicas dentro del sector automotriz

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas, 32 consideran que el mayor efecto negativo al aplicar las políticas económicas a generado un nivel bajo en ventas, 21 que ha existido una reducción de ingresos para el estado, 14 que ha surgido una disminución de plazas de trabajo y 9 que se ha producido una disminución del PIB nacional.

Análisis:

La mayoría de empresas coinciden en que el mayor efecto negativo de aplicar las salvaguardias es el nivel bajo de ventas y la reducción de ingresos para el estado, y en un menor porcentaje coinciden en que la disminución de plazas de trabajo y las disminución del PIB nacional han constituido un efecto adverso.

Diagnóstico:

La disminución de ventas dentro del mercado ecuatoriano y la reducción de ingresos para el estado reflejan los efectos negativos más contundentes de la aplicación de políticas económicas, pues a ciencia cierta saben los encuestados que las repercusiones de cada decisión afectan directamente a sus ventas.

6. ¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?

Tabla 27

Tabla de distribución – pregunta 6

Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	14	38,9	38,9	38,9
No	22	61,1	61,1	100,0
Total	36	100,0	100,0	

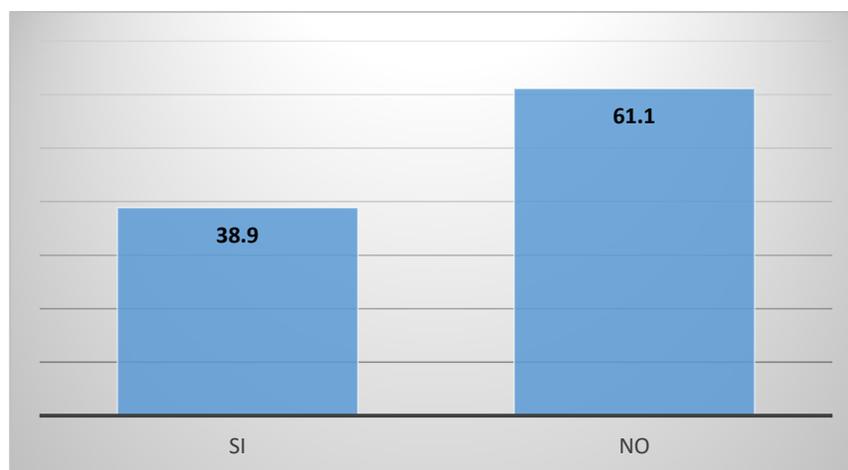


Figura 31. P6. Reducción de empleados

Interpretación: El 61,1 % de las empresas encuestadas afirma que no han tenido que prescindir de sus empleados y el 38,9% afirma que sí.

Análisis:

Algunas de las empresas encuestadas si ha tenido que prescindir de algunos empleados para poder reducir los gastos operativos de su empresa y en su mayoría no se han realizado despidos durante los últimos cinco años.

Diagnóstico:

Uno de los efectos adversos que han suscitado, producto de las políticas económicas han sido despidos para reducción de gastos operativos. Resulta un indicador bastante importante, pues al no tener ingresos suficientes para costear los gastos para pago a empleados lamentablemente surge la dura decisión de prescindir de los servicios de algunos colaboradores.

7. En cuanto a la fabricación automotriz, ¿cuál cree Usted que es de preferencia del consumidor al adquirir un vehículo?

7.1. Vehículos de ensamblaje nacional

7.2. Vehículos armados importados

Tabla 28

Tabla de distribución – pregunta 7

En cuanto a la fabricación automotriz: ¿Cuál cree usted que es de preferencia del consumidor al adquirir un vehículo?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Vehículos armados importados	20	55,56	55,56	55,56
Vehículos de ensamblaje nacional	16	44,44	44,44	100
Total	36	100	100	

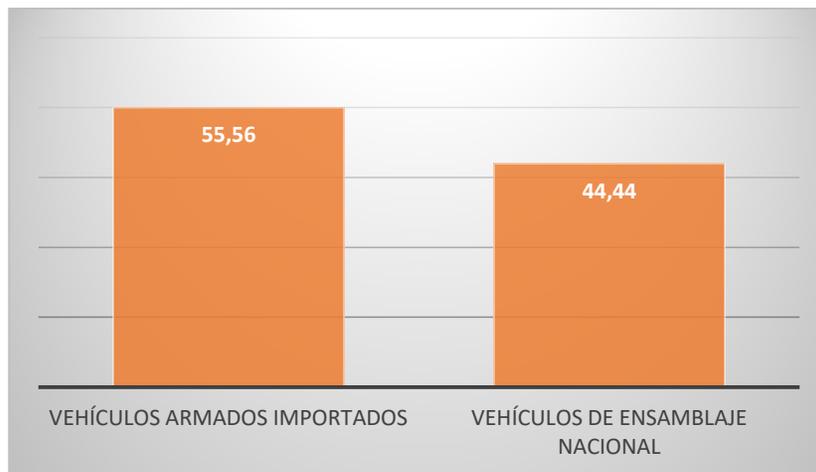


Figura 32. P7. Preferencia de vehículos de ensamblaje nacional

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas el 44.44% considera que el consumidor prefiere vehículos de ensamblaje nacional y el 55.56% optan por vehículos armados importados.

Análisis:

La mayoría de empresas encuestadas coinciden en que los consumidores prefieren comprar vehículos completamente armados y en menor escala prefieren vehículos de ensamblaje nacional.

Diagnóstico:

No existe mucha relevante diferencia entre las preferencias de vehículos según su ensamblaje, pues los costos oscilan por los mismo precios, sin embargo se tiene la idea de que la preferencia de los consumidores de adquirir vehículos de ensamblaje nacional, se debe a que representan un valor menor de adquisición, pues resultan ser vehículos de menor costo porque es armado en territorio ecuatoriano en comparación con el costo de los vehículos que ingresan completamente armados.

8. ¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?

Tabla 29

Tabla de distribución – pregunta 8

¿Considera usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	3	8,3	8,3	8,3
No	33	91,7	91,7	100,0
Total	36	100,0	100,0	

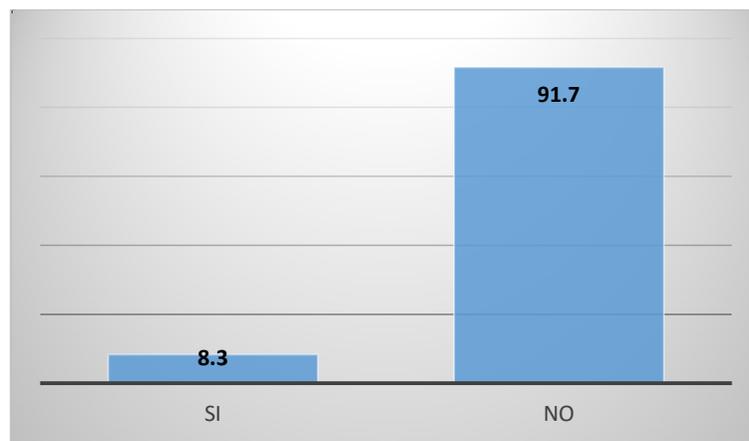


Figura 33. P8. Importancia de las políticas económicas para proteger la industria automotriz

Interpretación:

De las 36 personas encuestadas el 8.3% si considera que es necesario la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional, mientras que el 91,7% no considera que sea necesario dichas salvaguardias.

Análisis:

Según los ratios indicados, la mayoría menciona la poca aceptación que tienen las empresas encuestadas en relación a la decisión del gobierno de adoptar políticas económicas para proteger la industria automotriz ecuatoriana.

Diagnóstico:

Las empresas rechazan las decisiones tomadas durante los años 2013 al 2017 con respecto al sector automotor, pues consideran que no fueron totalmente acertadas, debido a que simplemente hicieron que la oferta de vehículos disminuya, y las ventas reduzcan tanto para las empresas comerciantes y productoras de vehículos.

9. ¿Qué factores piensa Usted que contribuyeron a la variación de precios de los vehículos armados?

- 9.1. Restricción de Cupos de Importación
- 9.2. Efecto de Aplicación de Salvaguardias a 2800 productos priorizando así el consumo de otros productos distintos de los vehículos.
- 9.3. Costos de Importación
- 9.4. Reformas al ICE
- 9.5. Políticas medioambientalistas
- 9.6. No hubo variación
- 9.7. Otros (especifique)

Tabla 30

Tabla de distribución – pregunta 9

¿Qué factores piensa Usted que contribuyeron a la variación de precios de los vehículos armados?		
	Frecuencia	Porcentaje
Restricción de cupos de importación	33	91,66
Efecto de aplicación de salvaguardias a 2800 productos	14	38,88
Costos de importación	33	91,66
Reformas al ICE	21	58,33
Políticas medioambientales	6	16,66

* Porcentaje individual por tipo de vehículo que comercializan las empresas encuestadas

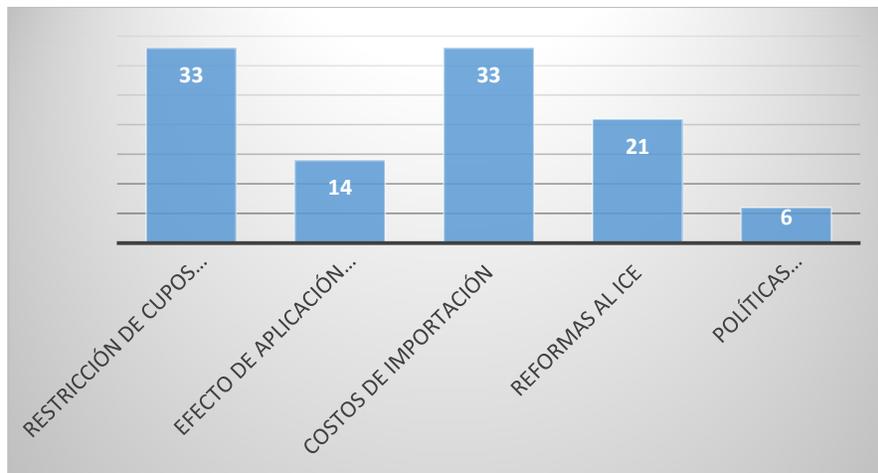


Figura 34. P9. Factores de variación de precios de vehículos

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas 33 empresas opinan que la variación de precios se genera por la restricción de cupos de importación y los costos de importación, 21 empresas consideran que las reformas al ICE es otro factor importante, 14 piensan que la variación de precios se produce por el efecto de aplicación de salvaguardias a 2800 productos y 6 opinan que es por las políticas medioambientales.

Análisis:

La mayoría de las empresas encuestadas coinciden en que la restricción de cupos de importación y sus costos hicieron que varíen los precios de los vehículos, al igual que las reformas arancelarias y las salvaguardias. En menor proporción responden que las políticas medioambientales han perjudicado al precio de la los vehículos.

Diagnóstico:

Las empresas automotrices como agentes directamente afectados por las decisiones tomadas por el gobierno durante los años 2013 al 2017, perciben claramente qué factor es el que más efecto negativo ha causado en el rendimiento de sus entidades, y acusan directamente a la restricción de cupos de importación, las salvaguardias y reformas arancelarias, por lo cual se calificarían como políticas innecesarias y perjudiciales para este mercado.

10. ¿Qué tipos de vehículos que usted comercializa han sido los más afectados por la medida restrictiva durante el período comprendido entre los años 2013 al 2017?

- 10.1. Automóviles
- 10.2. Camionetas
- 10.3. Van's (Camionetas o furgonetas)
- 10.4. Suv's (Vehículo utilitario deportivo – todo terreno)
- 10.5. Camiones
- 10.6. Buses

Tabla 31

Tabla de distribución – pregunta 10

¿Qué tipos de vehículos que usted comercializa han sido los más afectados por la medida restrictiva durante el período comprendido entre los años 2013 al 2017?		
	Frecuencia	Porcentaje*
Automóviles	22	61,11
Camionetas	15	41,66
Vans	9	25,00
Suvs	13	36,11
Camiones	15	41,66
Buses	8	22,22

* Porcentaje individual por tipo de vehículo que comercializan las empresas encuestadas

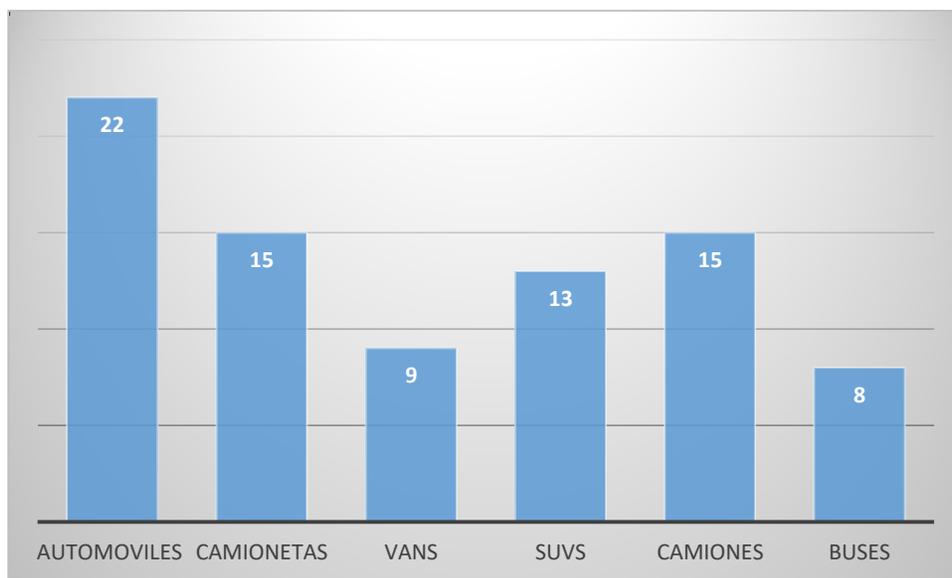


Figura 35. P10. Vehículos más afectados por políticas económicas

Interpretación:

De las 36 empresas encuestadas 22 consideran que los automóviles han sido los vehículos más afectados por las medidas restrictivas, 15 empresas opinan que también las camionetas y los camiones, 13 consideran que las SUVs, 9 indican que los más afectados para sus empresas fueron las VANS y 8 empresas indican que los buses.

Análisis:

Los vehículos, camionetas, camiones y SUV`s resultan ser los más afectadas por las políticas económicas, y en menor razón las VAN`s y los buses.

Diagnóstico:

Siendo los automóviles y camionetas los vehículos más comercializados dentro del país, son también lo más afectados, por las medidas restrictivas, corroborando entonces la poca necesidad de ese tipo de decisiones. Las VAN`s y los buses constituyen vehículos para desarrollarse en autos de servicios de transporte. En todo caso, todos los modelos existentes en venta han sido afectados pero en mayor escala los automóviles y camionetas.

11. ¿En qué años se ha visto más afectada financieramente su empresa?

Tabla 32

Tabla de distribución – pregunta 11

¿En qué años se ha visto más afectada financieramente su empresa?		
	Frecuencia	Porcentaje
2013	3	8,33
2015	33	91,66
2016	34	94,44

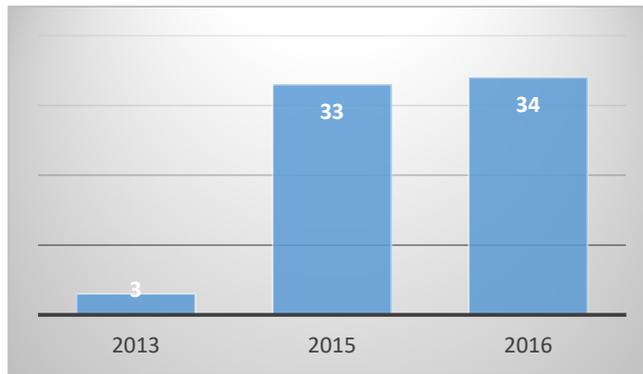


Figura 36. P11. Período de mayor afectación financiera en la empresa.

Interpretación:

Para 34 empresas en el año 2016 fue donde mayor afectación financiera se tuvo, sin embargo opinan 33 empresas que fue en el año 2015 que también tuvo gran afectación y 3 empresas coinciden que también en el año 2013.

Análisis:

Casi la totalidad de la empresas consideran que los períodos 2015 y 2016 fueron los años más difíciles de manejar por su repercusión financiera, aun que tres de estas empresas también consideran que se debe tomar en cuenta el efecto de año 2013.

Diagnóstico.

Los años 2015 y 2016 son el punto fuerte de análisis sobre la situación financiera de la empresa para medir el nivel de afección de las empresas.

12. ¿Le interesaría conocer de alguna propuesta que le permita mitigar los riesgos producto de la imposición de políticas económicas por parte del Estado?

Tabla 33

Tabla de distribución – pregunta 12

¿Le interesaría conocer de alguna propuesta que le permita mitigar los riesgos producto de la imposición de políticas económicas por parte del Estado?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	36	100,0	100,0	100,0

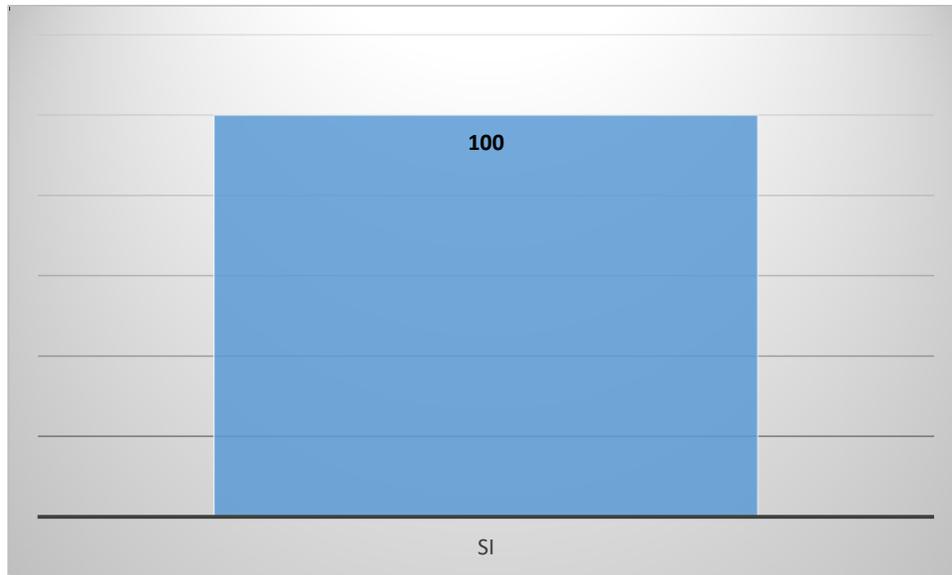


Figura 37. P12. Interés por conocer propuesta financiera

Interpretación:

De las 36 empresas el 100% tiene interés en conocer propuestas que permitan mitigar los riesgos producto por la imposición de políticas económicas.

Análisis:

Todas las empresas coinciden en que cada propuesta financiera que se le presente como forma de estrategia para enfrentar riesgos de la empresa es bienvenida.

Diagnóstico:

Es necesaria la aplicación de una propuesta financiera que mitigue posibles riesgos surgidos por la adopción de políticas económicas de estado.

4.4.2. Informe final encuestas

- **Objetivo de la investigación**

Determinar el grado de influencia de la aplicación de políticas económicas implantadas por el estado dentro del sector comercial automotriz durante los periodos comprendidos entre los años 2013 al 2017.

- **Segmento o sectores**

El estudio se enfoca en la situación comercial de las empresas dedicadas a la comercialización de vehículos nuevos durante los periodos comprendidos entre los años 2013 al 2017.

- **Población**

La población está representada por el número de empresas importadoras de vehículos autorizadas que mantienen registro de Importador dando un total de 38.

- **Muestra**

Dado que la población es de 38 elementos, por breve lógica no es necesaria la aplicación de la técnica del muestreo; sin embargo fue aplicada para minimizar el margen de error y lograr mayor grado de acertabilidad, puesto que está la posibilidad de que alguna de las empresas legalmente autorizadas hasta el 2015 ya no consten para el año 2017 o sea difícil el contacto con alguna empresa. Debido a esto se obtuvo un tamaño de la muestra de 34 empresas, sin embargo se pudo aplicar las encuestas a 36

empresas del total de las 38 legalmente autorizadas que mantienen el registro de importador. No se logró tener contacto con las dos empresas restantes debido a la falta de disposición de su parte.

- **Metodología**

Para llevar a cabo la investigación, se utilizó un cuestionario que consta de preguntas, cerradas, de confirmación y abiertas como instrumento de investigación, y para llevarlas a cabo se las realizó mediante llamadas telefónicas a cada una de las empresas participantes del sector.

- **Resultados críticos**

Luego de aplicadas las encuestas a las compañías respectivas, se han obtenido los siguientes resultados más relevantes:

- Los empresarios encuestados en su totalidad se muestran en desacuerdo con la ley impuesta por el gobierno, puesto que afirman que con la crisis económica que se vive, poner restricciones para la importaciones hace el que costo aumente y por ende el precio de venta se encarezca, afectando así a la demanda del producto
- Para las empresas automotrices, existen dos factores relevantes que incidieron en el precio de los vehículos, uno las salvaguardias, debido a que se aplica un sobre arancel a una serie de sub partidas entre los que se encuentran los CKD'S necesarios para en ensamblaje, así como los accesorios y neumáticos, y dos, la restricción de cupos de importación, limitando el ingreso de vehículos importados disminuyendo la oferta automotriz, incrementando el precio de vehículos.
- Se denota que en la mitad de la industria automotriz han existido despidos y renuncias. Supieron manifestar que estos despidos son de carácter administrativo y en

negocios de concesionarios, pues al reducirse el nivel de ventas, las comisiones por venta de vehículo eran bajas o no existían, ya que a raíz de la incertidumbre de precios la demanda ha bajado notablemente, y como consecuencia por bajos ingresos se incurrieron a renuncias y despidos por exceso de personal.

- El factor principal para que las ventas automotrices hayan reducido se debe al precio de vehículo, pues la disminución de la oferta de vehículos hace que se encarezcan además del aumento de los costos de importación. La marca también incide en la preferencia de compra, debido a que su encarecimiento hace que se prefieran otras marcas de vehículos que son reconocidas como más económicas.

- La mayoría de empresas que participan en el mercado automotriz fueron afectadas negativamente, debido a que son empresas netamente comercializadoras, mas no productoras, como es el caso de las únicas cuatro ensambladoras existentes en el país, y que como son fabricantes de partes y ensambladores permiten producir y ofertar mayormente su producción al público consumidor.

- **Síntesis**

Por medio del análisis realizado, se concluye que el sector automotriz ha sufrido reducciones en sus ventas y en consecuencia la disminución de su rentabilidad con la aplicación impositiva de aranceles y salvaguardias, misma decisión que se tomó para equilibrar la balanza de pagos. Este hecho ha incrementado el costo de importaciones trayendo consigo el incremento del precio de comercio de vehículos, provocando disminución de ventas, ingresos y empleo.

- **Diagnóstico final**

Según los resultados obtenidos de las encuestas realizadas al sector comercial automotriz, se determina que las empresas requieren de estrategias financieras para poder mantenerse en el sector y mitigar posibles riesgos frente las decisiones impositivas que realiza el gobierno con el objetivo de proteger la economía ecuatoriana, al suscitarse un escenario económico inestable.

4.5. Comprobación de la hipótesis

- **Variable independiente**

Políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos durante los periodos 2013 – 2017

- **Variable dependiente:**

Impacto en el sector automotriz

- **Comprobación de la hipótesis**

La verificación de la hipótesis se comprobó a través de la aplicación del estadígrafo de significación χ^2 , en función de los datos analizados e interpretados obtenidos en la encuesta aplicada al Sector Comercial Automotriz.

- **Formulación de la hipótesis**

Las hipótesis que se comprobarán en este proyecto de investigación, son las siguientes:

- **H1.** Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el periodo 2013-2017.

- **H0.** Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno no han generado implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el periodo 2013-2017.

Elección de la prueba

Para establecer la correspondencia de las variables se eligió cuatro preguntas de la encuesta, dos por cada variable de estudio, lo que permitió efectuar el proceso de combinación.

Cálculo matemático.

Tabla 34

Frecuencia observada

PREGUNTAS	SI	NO	TOTAL
P3.- ¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?	36	0	36
P6.- ¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?	14	22	36
P4.- ¿Ha variado representativamente el nivel de rentabilidad de su empresa con la adopción de políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017 dentro del sector automotor?	36	0	36
P8.- ¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?	3	33	36
TOTAL	89	55	144

Tabla 35*Frecuencia esperada*

PREGUNTAS	SI	NO	TOTAL
P3.- ¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?	22,25	13,75	36
P6.- ¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?	22,25	13,75	36
P4.- ¿Ha variado representativamente el nivel de rentabilidad de su empresa con la adopción de políticas económicas aplicadas a vehículos entre los años 2013 al 2017 dentro del sector automotor?	22,25	13,75	36
P8.- ¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?	22,25	13,75	36
TOTAL	89	55	144

Cálculo de Xi2**Tabla 36***Cálculo de Xi2*

FRECUENCIA OBSERVADA (FO)	FRECUENCIA ESPERADA (FE)	FO-FE	(FO-FE) ²	(FO-FE) ² /FE
36	22,25	13,75	189,06	8,50
14	22,25	-8,25	68,06	3,06
36	22,25	13,75	189,06	8,50
3	22,25	-19,25	370,56	16,65
0	13,75	-13,75	189,06	13,75
22	13,75	8,25	68,06	4,95
0	13,75	-13,75	189,06	13,75
33	13,75	19,25	370,56	26,95
Xi2				96,11

Determinación de los grados de libertad**Elección de la prueba estadística: Chi-cuadrado**

Nivel de significancia: Se utilizará el nivel Alfa ∞ del 5% equivalente al 0.05

Distribución muestral

Tabla 37

Grados de libertad

GI =	K - 1
GI =	(f-1) (c - 1)
GI =	(4 - 1) (2 - 1)
GI =	(3) (1)
GI =	3

Tabla 38

Cálculo del Xi2 tabular

Grados Libertad	Probabilidad de un valor superior - Alfa (α)				
	0,1	0,05	0,025	0,01	0,005
1	2,71	3,84	5,02	6,63	7,88
2	4,61	5,99	7,38	9,21	10,60
3	6,25	7,81	9,35	11,34	12,84
4	7,78	9,49	11,14	13,28	14,86
5	9,24	11,07	12,83	15,09	16,75
6	10,64	12,59	14,45	16,81	18,55
7	12,02	14,07	16,01	18,48	20,28
8	13,36	15,51	17,53	20,09	21,95
9	14,68	16,92	19,02	21,67	23,59
10	15,99	18,31	20,48	23,21	25,19

Fuente: Pearson K.

Obteniendo como resultado del cálculo de Xi2 es 96,11 con un nivel de significación del 0,05; y con 3 grados de libertad; la Xi2 tabular s de 7,81, representada la campana de gauss a continuación:

Definición de la zona de rechazo.

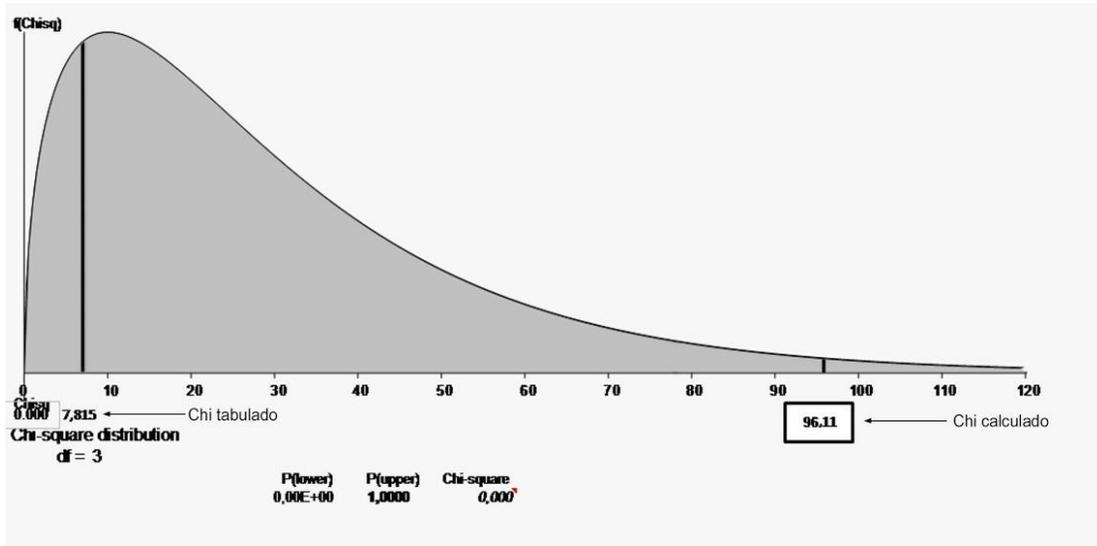


Figura 38. Campana de Gauss

Decisión:

Como el valor calculado es mayor al dado por la tabla estadística, es decir que 96,11 es mayor que el 7.815, se acepta la Hipótesis Alternativa H_1 , en consecuencia: “Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el periodo 2013-2017.”

- **Comprobación de hipótesis SPSS**

Estadísticos					
		¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?	¿Ha variado significativamente para usted, el nivel de rentabilidad de su empresa con la adopción de políticas económicas aplicadas a vehículos	¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?	¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?
N	Válido	36	36	36	36
	Perdidos	0	0	0	0

Figura 39. Estadísticos SPSS

Tabla de frecuencias

¿La aplicación de las políticas de estado ha influido en el precio de sus vehículos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	36	100,0	100,0	100,0

¿Ha variado significativamente para usted, el nivel de rentabilidad de su empresa con la adopción de políticas económicas aplicadas a vehículos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	36	100,0	100,0	100,0

¿Ha tenido que prescindir de algunos empleados como una medida para reducir los gastos operativos de su empresa?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	14	38,9	38,9	38,9
	No	22	61,1	61,1	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

¿Considera Usted necesaria la aplicación de salvaguardias y restricción de cupos de importación al sector automotor para proteger la industria automotriz nacional?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	3	8,3	8,3	8,3
	No	33	91,7	91,7	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Figura 40. Tablas de frecuencia SPSS

Correlación de variables

Pruebas de chi-cuadrado					
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)	Significación exacta (bilateral)	Significación exacta (unilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	5,143 ^a	1	,023		
Corrección de continuidad ^b	2,720	1	,099		
Razón de verosimilitud	6,104	1	,013		
Prueba exacta de Fisher				,051	,051
Asociación lineal por lineal	5,000	1	,025		
N de casos válidos	36				
a. 2 casillas (50,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1,17.					
b. Sólo se ha calculado para una tabla 2x2					

Figura 41. Prueba de chi-cuadrado

Según las notas metodológicas de Chi- cuadrado de (Rodríguez, 2004) establece que para una prueba de hipótesis entre dos variables se utilizará el estadístico Chi-cuadrado de Pearson y para las tablas con cualquier número de filas y columnas, se selecciona Chi-cuadrado para calcular el chi-cuadrado de Pearson y el chi-cuadrado de la razón de verosimilitud. “(si) el p-valor asociado a la razón de verosimilitud Ji-cuadrado (“Significance=0,00000”) también es menor que $P\alpha = 0,05$. En consecuencia, al nivel de significación 0,005, también se rechazará la hipótesis nula de independencia entre las variables”. (p. 1). Por tanto se aprueba la hipótesis alterna H1.

4.6. Informe final de Investigación del sector comercial automotriz - Análisis FODA

4.6.1. Tema de la investigación

“Las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y su impacto en el sector automotriz durante los períodos 2013-2017”

4.6.2. Objetivo

- Investigar sobre las políticas económicas implantadas por el estado para el comercio de vehículos nuevos y sus implicaciones económicas, financieras y sociales desde los periodos 2013 hasta el 2017.

4.6.3. Métodos, técnicas, procedimientos y materiales empleados.

Tipo de investigación: De carácter explicativo, descriptivo, documental y correlacional.

- Instrumento: Encuesta aplicada a 36 empresas importadoras de vehículos

- **Hipótesis:**

H1: Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el período 2013 al 2017.

H0: Las políticas económicas insuficientes adoptadas por el gobierno no generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos durante el período 2013 al 2017.

4.6.4. Resultados finales

Resultados externos

- Al limitar las importaciones de vehículos se produjo un efecto rebote en las ventas generales del sector, pues el porcentaje de restricciones de importación se asemeja a la disminución de exportaciones, provocando una disminución de ventas a nivel general.

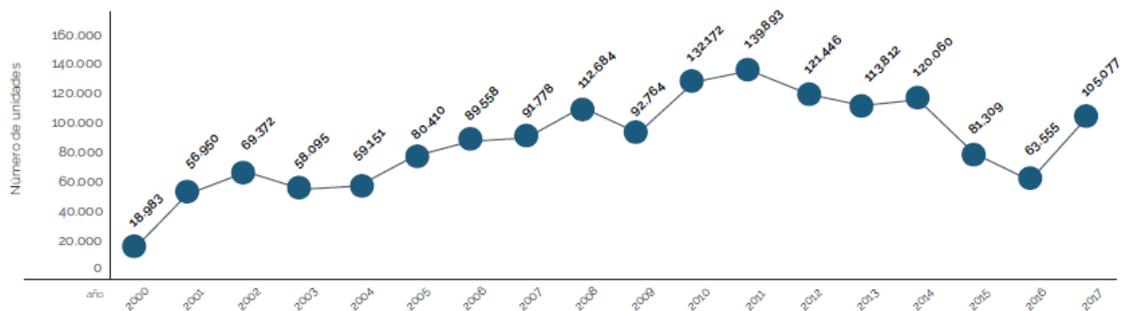


Figura 42. Ventas anuales de vehículos (unidades) 2000 – 2017

Fuente: (AEADE, 2017)

- Las salvaguardias a partes y accesorios automotrices y la reducción a 83000 cupos de importación han sido provechosas para el crecimiento del sector automotriz en cuanto al ensamblaje, pues se inculco la sustitución de mercadería importada por productos elaborados en el país.
- La industria automotriz representa uno de los sectores que causan un efecto contaminante en el medio ambiente, motivo por el cual se rigen normas internacionales y nacionales que ayudan a controlar las emisiones exageradas de gases nocivos para la salud.

- El sector automotor aporta al mercado laboral con más de 120000 personas ocupadas tanto en el área comercial, manufacturero y de servicios automotrices.
- Se apoya a la inserción de nueva tecnologías y productividad para el sector industrial ecuatoriano mediante políticas gubernamentales que buscan desarrollo sostenible.
- El reto para el sector automotriz es la producción de vehículos híbridos y eléctricos que producen menor cantidad de CO2 y son amables con el medio ambiente.

Resultados internos

- Reducción del mercado como consecuencia de los efectos recesivos de la economía y de la limitación a las importaciones de vehículos livianos y de autopartes, así como las salvaguardias e incremento de aranceles de vehículos comerciales.
- La disminución de la oferta de vehículos encarece su precio consiguiendo que la preferencia del consumidor se dirija a otras marcas de vehículos que son reconocidas como más económicas.
- Las empresas comercializadoras fueron mayormente afectadas en forma negativa a diferencia de las ensambladoras.
- La variación significativa de los precios de los vehículos se debe a los distintos cambios de políticas que se ha tenido en el transcurso del tiempo desde el año 2013 al 2017.
- La rentabilidad de cada una de las empresas ha sufrido variaciones producto de la aplicación de varias políticas económicas.

- No existe relevante diferencia entre las preferencias de vehículos de ensamble respecto al armado importado.
- Las empresas automotrices califican a la restricción de cupos de importación, las salvaguardias y reformas arancelarias como políticas innecesarias y perjudiciales para el mercado causado disminución del rendimiento.
- La disminución de personal dentro de empresas automotrices son de carácter administrativo y en negocios de concesionarios.

4.6.5. Resumen diagnóstico – FODA

Tabla 39

FODA del sector automotriz

ANÁLISIS INTERNO	FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<p>Comercialización de marcas de renombre a nivel nacional.</p> <p>El sector automotriz es uno de los sectores más productivos del país y aporta al fisco por concepto de aranceles, impuesto a la renta y a los vehículos motorizados.</p> <p>Fortalecimiento de la producción nacional (vehículos de ensamble nacional) frente a mercados extranjeros (vehículos importados).</p> <p>Respaldo del gobierno nacional para el desarrollo de la industria manufacturera.</p>	<p>Susceptibilidad inminente frente a imposición de políticas económicas al sector.</p> <p>Alta dependencia de proveedores de la región para ensamble de vehículos.</p> <p>Aranceles a productos de exportación.</p> <p>Falta de tecnología para producción de piezas automotrices.</p>
ANÁLISIS EXTERNO	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<p>Cercanía a varios países destinos de exportación: Colombia, Perú, Venezuela, Bolivia.</p> <p>Eliminación de aranceles a exportaciones de países miembros de la CAN.</p> <p>Reducción de un porcentaje del arancel ad valorem por utilizar componentes de producción nacional.</p>	<p>Eventos adversos de carácter económico (caída del precio del petróleo, fortalecimiento del dólar, etc.)</p> <p>Disminución del poder adquisitivo del consumidor.</p> <p>Velocidad del cambio tecnológico.</p> <p>Inestabilidad política y económica.</p> <p>Incremento de nuevas cargas tributarias.</p> <p>Creación de leyes y/o reglamentos internacionales que afectan los costos de operación</p>

CAPÍTULO V:

PROPUESTA DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS PARA EL SECTOR COMERCIAL DE VEHÍCULOS.

5.1. Conocimiento de la eficiencia como pilar fundamental en la fijación de precios en el sector comercial de vehículos.

5.1.1. Presentación de la propuesta financiera

Considerando que uno de los objetivos del plan nacional de desarrollo sostenible de Ecuador, es impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico, mediante la aplicación de políticas con la meta de mejorar el índice de productividad nacional al 2021, se propone lograr la reducción de costos de importación de vehículos a través del incremento del componente nacional en el ensamblaje de vehículos y aprovechamiento de las preferencias arancelarias.

Es decir promover la producción e inserción de piezas automotrices de naturaleza local en nuevos vehículos de marcas internacionales con ensamblaje nacional, consiguiendo una reducción de aranceles que permiten bajar el costo del vehículo ensamblado en Ecuador versus el valor de un vehículo armado importado, impulsando de este modo la producción nacional.

5.1.2. Justificación

Si para el comercio de vehículos armados importados, una de las amenazas es el incremento de nuevas cargas tributarias o reglamentos que afectan los costos del producto; la oportunidad radica en la misma idea de reducción del porcentaje de arancel al utilizar componentes de producción nacional.

De la misma forma, para las empresas ensambladoras y autopartistas; si la debilidad es la alta dependencia de proveedores para el ensamble de vehículos y la falta de un nivel de tecnología para la producción de piezas automotrices; su fortaleza radicaría en la posibilidad de poder enfrentar competitivamente a los vehículos armados procedentes de otros países con la misma calidad de ensamble y sean aceptados de igual forma según su marca dentro del comercio interno nacional.

A la vez, el gobierno nacional respalda la industria manufacturera mediante su “Plan Nacional de Desarrollo Toda una Vida” y busca promover la investigación, capacitación, desarrollo, innovación y la transferencia tecnológica para el país.

Es por esto que se determina la idea de que más modelos y marcas automotrices de renombre se asocien con las empresas ensambladoras para generar un trabajo conjunto, es decir que se plantee la idea de que la empresa automotriz extranjera se coligue con una ensambladora nacional para que parte del vehículo que entrará al mercado cuente con componentes de producción nacional, y se beneficie de las preferencias arancelarias que brinda el gobierno a productos que tienen cierto porcentaje de participación de producto nacional y de la misma forma las empresas nacionales de ensamblaje y autopartistas asimilen su tecnología, instalen más plantas de ensamblaje, aporten al crecimiento laboral y oferten productos con la misma calidad a un precio competitivo.

5.1.3. Descripción

Para que un vehículo goce de la preferencia arancelaria de importación es necesario que cumpla con un porcentaje de producto incorporado en el ensamblaje del mismo.

En este contexto el Comité de Comercio Exterior expresa los porcentajes de arancel mínimo para importaciones en CKDs, así como el porcentaje de arancel preferencial según el volumen del material originario ecuatoriano (MOE)

AYMESA es una empresa ensambladora de vehículos multi- marca, que se encuentra posicionada en la industria ecuatoriana desde el año 1973, manufacturando vehículos de marcas reconocidas a nivel mundial.

Las marcas que actualmente ensambla dicha empresa son de KÍA Motors con sus modelos Kía Sportage, Kía Pregio y Kía Cerato Forte; y de Hyundai el modelo Hyundai Grand i10.

- **Material local e importado un Kía Cerato**

Para determinar el MOE en el vehículo Cerato a continuación se detalla los materiales que conforman el costo del vehículo ensamblado Cerato constituido por el material local como importado:



Figura 43. Autopartes del modelo Kía Cerato

Fuente: (Cedars Internacional, s.f)

- **Material Importado Cerato**

Los materiales importados para Cerato consideran los países de Corea y otros que no pertenecen a la región andina.

Tabla 40

Porcentaje de participación del material importado en el modelo Kía Cerato

Porcentaje de participación del material importado en el modelo Cerato	
Descripción (Nombre Técnico)	% Material /Total
CKD CERATO MT	75,4211%
ESPUMA ZOCALO LADO 1	0,0153%
ESPUMA ZOCALO LADO 2	0,0184%
ESPUMA ZOCALO LADO 3	0,0244%
ESPUMA ZOCALO LADO 4	0,0115%
ESPUMA ZOCALO LADO 5	0,0102%
ESPUMA ZOCALO PTA DE	0,0344%
ACEITE HIDRAULICO PS	0,0182%
GRASA DE LITIO CASMO	0,0001%
LIQUIDO LIMPIA-PARAB	0,0102%
ACEITE TRANSMISION 7	0,0396%
SELLANTE SOLDABLE -	0,0072%
SELLANTE ADHESIVO SO	0,0092%
SELLADOR ADHESIVO -	0,0179%
SELLADOR ADHESIVO -	0,0120%
ACEITE ANTI-SALPICAD	0,0001%
TOTAL	75,6498%

Fuente: Aymesa S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

- **Material original nacional y regional**

Considera el material que se produjo en el país o en alguno de los países pertenecientes a la región andina.

Tabla 41*Porcentaje de participación del material local en el modelo Kía Cerato*

PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL MATERIAL LOCAL EN EL MODELO CERATO	
DESCRIPCIÓN (NOMBRE TÉCNICO)	% MATERIAL /TOTAL
SELLANTE PLAST D	0,1754%
SELLANTE PLAST A	0,1203%
CERA TEC PP 159	0,0035%
CAMARA DE RETRO	0,2605%
ALFOMBRA DE PISO	0,3535%
TAPICERIA PISO BAUL	0,1886%
TAPICERIA BAUL LATERAL.	0,1860%
TAPICERIA BAUL LATERAL.	0,17320%
INSONORIZANTE DE MOTOR	0,19980%
ISONORIZANTE DE BATERIA	0,03520%
ISONORIZANTE DEL TECHO	0,06040%
INSONORIZANTE PARA DASH P	0,22120%
PLACA ASFALTADA PISO C	0,02020%
PLACA ASFALTADA PISO C	0,01970%
PLACA ASFALTADA PISO P	0,01990%
PLACA ASFALTADA PISO P	0,01750%
PLACA ASFALTADA LLANTA	0,01750%
CONJUNTO ALARMA TD	0,23240%
KIT DE MOQUETAS TD	0,07940%
PARABRISAS DELANTERO	0,50230%
VIDRIO PUERTA DELANTERA IZQUIERDA	0,10530%
VIDRIO PUERTA DELANTERA DERECHA	0,10530%
VIDRIO PUERTA POSTERIOR IZQUIERDA	0,09750%
VIDRIO PTA POSTERIOR DERECHA	0,09750%
BATERIA CMF45L	0,27290%
EMBLEMA MARCA CERATO	0,02230%
ARNES PRINCIPAL	1,19760%
ARNES DEL PISO	0,84100%
ARNES PUERTA DELANTERA IZQUIERA	0,19800%
ARNES PUERTA DELANTERA DERECHA	0,14190%
ARNES PUERTA POSTERIOR IZQUIERDA	0,09200%
ARNES PUERTA POSTERIOR DERECHA	0,09460%
ARNES POSTERIOR TIERRA	0,00820%
ARNES TIERRA	0,03440%
ARNES FRONTAL	0,68340%
WIRING HARNESS FLOOR	1,13330%
ARNES BATERIA	0,22550%
ARNES DE CAJA	0,02180%
ARNES DE MOTOR TIERRA	0,02630%
ARNES-FEM	0,03320%
RADIO 2 DIN & MASCAR	3,40100%
EMBLEMA FORTE	0,02230%
CONJ. SISTEMA ESCAPE	1,83100%
PLACA ASFALTADA PISO C	0,02020%
PLACA ASFALTADA PISO C	0,01970%
CONJUNTO ASIENTOS CUERO	5,20630%
CONJUNTO ENS. ARO ACERO	5,45790%
REFRIGERANTE DE MOTO	0,07350%
TOTAL	24,35040%

Fuente: Aymes S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

El MOE para el modelo Kía Cerato es de 24.35% del total del ensamblado del vehículo cumpliendo con el porcentaje establecido para ser beneficiario del arancel mínimo preferencial del 15% vigente en el año 2016. Cabe recalcar que para la calificación y validación del porcentaje de participación nacional o regional fue necesaria la auditoría de un delegado de la Secretaría del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, quien bajo una serie de procesos emite el resultado de cumplimiento con el porcentaje de MOE en un vehículo.

5.1.4. Estructura de la propuesta

AYMESA S.A. propone el desarrollo de partes locales del modelo Kía Cerato, en base a estudios de empresas, infraestructuras y tecnología disponibles localmente. En la siguiente tabla se detalla el costo en CKD y el costo local estimado.

Nombre	Tipo	Costo CKD	Costo local estimado	Imagen real
CONSOLA	PLÁSTICO	52.34	59.23	
PANEL INFERIOR IZQ. - TABLERO	PLÁSTICO	3.8	4.30	
PARASOL IZQ.	PLÁSTICO	14.73	16.67	
PARASOL DER.	PLÁSTICO	15.49	17.53	
TAPICERÍA-BANDEJA POST.	PLÁSTICO	6.11	6.91	
TAPICERÍA TRANSVERSAL POST.	PLÁSTICO	3.24	3.67	
DUCTO- POST. IZQ.	PLÁSTICO	1.7	1.92	
DUCTO- POST. DER.	PLÁSTICO	1.7	1.92	
BARRA- PANEL DE INSTRUMENTOS	METÁLICO	39.93	45.19	
GUANTERA	PLÁSTICO	16.56	18.74	

Figura 44. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato

Fuente: Aymesa S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

MASCARILLA-PANEL DE INSTRUMENTOS	PLÁSTICO	6.96	7.88	
MODULO DE ENFRIAMIENTO	METÁLICO PLÁSTICO	209.18	236.73	
MANGUERA SUP. RADIADOR	CAUCHO	3.8	4.30	
MANGUERA INF. RADIADOR	CAUCHO	3.16	3.58	
SOPORTE- AMORT. BUMPER DEL.	METÁLICO	18.57	21.02	
PITO	ELÉCTRICO	4.85	5.49	
EJE DEL. IZQ.	METÁLICO	131.9	149.27	
EJE. DEL. DER.	METÁLICO	131.9	149.27	
BARRA ESTABILIZADORA	METÁLICO	17.07	19.32	
PARACHOQUE DEL.	PLÁSTICO	20.6	23.31	
PARACHOQUE POST.	PLÁSTICO	20.14	22.79	
PARACHOQUE POST. INF.	PLÁSTICO	20.14	22.79	
AMORTIGUADOR - PARACHOQUE POST.	ESPUMAFLEX	5.76	6.52	

Figura 45. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato

Fuente: Aymesa S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

SOPORTE- AMORT. BUMPER POST.	PLÁSTICO	20.14	22.79	
MOLDURA- COMPUERTA	PLÁSTICO	5.98	6.77	
TAMBOR DE FRENO	METÁLICO	19.43	21.99	
TANQUE DE COMBUSTIBLE	METÁLICO	179.73	203.40	
PUNTA DE EJE DER.	METÁLICO	88.81	100.51	
PUNTA DE EJE IZQ.	METÁLICO	86.5	97.89	
CUBIERTA SUPERIOR - CAPOT	PLÁSTICO	6.66	7.54	
GUARDAPOLVO DEL. IZQ.	PLÁSTICO	3.91	4.42	
GUARDAPOLVO DEL. DER.	PLÁSTICO	3.83	4.33	
GUARDAPOLVO DEL. IZQ.	PLÁSTICO	4.97	5.62	
TANQUE Y BOMBA LAVAPARABRISAS	PLÁSTICO	8.61	9.74	
GUARDAFANGO DER. GUARDAFANGO IZQ.	METÁLICO	10.01	11.33	
PANEL-CAPOT	METÁLICO	71.11	80.47	
BARRA DE CAPOT	METÁLICO	71.11	80.47	

Figura 46. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato

Fuente: Aymesa S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

PARLANTES	ELÉCTRICO	15.28	17.29	
ARNESES	ELÉCTRICO	113.18	128.09	
DISCO DE EMBRAGUE	METÁLICO	24.63	27.87	
PLATO DE EMBRAGUE	METÁLICO	22.04	24.94	

Figura 47. Detalle de partes propuestas para desarrollo local modelo Cerato

Fuente: Aymesa S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

La producción de estas piezas corresponden al 14% que se añadiría al MOE, el total del costo del material en CKD es de \$ 1505,56, mientras que el costo estimado del desarrollo de piezas en el modelo Cerato es de \$ 1703,83. El costo de producción local es del 11.64% más que el costo de CKD importado, porcentaje que será comparado más adelante respecto a la preferencia arancelaria.

AYMESA desarrolló el plan de inserción de más contenido local en el modelo Cerato en un período de cinco años, que según se vayan fabricando las piezas se irá incrementado periódicamente el porcentaje del MOE, conforme la siguiente tabla de proyección preparada por la empresa ensambladora.

Nombre en Español	AÑOS				
	2016	2017	2018	2019	2020
CONSOLA				59.23	
PANEL INFERIOR IZQ. - TABLERO		4.30			
PARASOL IZQ.		16.67			
PARASOL DER.		17.53			
TAPICERÍA-BANDEJA POST.			6.91		
TAPICERÍA TRANSVERSAL POST.			3.67		
DUCTO- POST. IZQ.		1.92			
DUCTO- POST. DER.		1.92			
BARRA- PANEL DE INSTRUMENTOS		45.19			
GUANTERA		18.74			
MASCARILLA-PANEL DE INSTRUMENTOS			7.88		
MODULO DE ENFRIAMIENTO		236.73			
MANGUERA SUP. RADIADOR		4.30			
MANGUERA INF. RADIADOR		3.58			
SOPORTE- AMORT. BUMPER DEL.		21.02			
PITO			5.49		
EJE DEL. IZQ.				149.27	
EJE. DEL. DER.				149.27	
BARRA ESTABILIZADORA		19.32			
PARACHOQUE DEL.					23.31
PARACHOQUE POST.					22.79
PARACHOQUE POST. INF.					22.79
AMORTIGUADOR - PARACHOQUE POST.					6.52
SOPORTE- AMORT. BUMPER POST.		22.79			
MOLDURA- COMPUERTA			6.77		
TAMBOR DE FRENO		21.99			
TANQUE DE COMBUSTIBLE					203.40
PUNTA DE EJE DER.				100.51	
PUNTA DE EJE IZQ.				97.89	
CUBIERTA SUPERIOR - CAPOT		7.54			
GUARDAPOLVO DEL. IZQ.				4.42	
GUARDAPOLVO DEL. DER.				4.33	
GUARDAPOLVO DEL. IZQ.				5.62	
TANQUE Y BOMBA LAVAPARABRISAS				9.74	
GUARDAFANGO DER. GUARDAFANGO IZQ.					11.33
PANEL-CAPOT					80.47
BARRA DE CAPOT					80.47
PARLANTES	17.29				
ARNESES				128.09	
DISCO DE EMBRAGUE					27.87
PLATO DE EMBRAGUE					24.94
TOTAL PARTES LOCALIZADAS POR AÑO	\$ 17.29	\$ 443.53	\$ 30.71	\$ 708.38	\$ 503.91
Incremento del Material Originario Ecuatoriano	24.5%	27.5%	27.7%	32.5%	35.8%

Figura 48. Propuesta de desarrollo de partes y piezas Cerato para el futuro

Fuente: Aymesa S.A., 2016 en (Lozano García, 2016)

Se aprecia el incremento periódico de MOE hasta el año 2020 llegando al porcentaje de participación del 35,8%, según el plan de desarrollo de partes y piezas Cerato, sumando en base al año 2016, el 11.30% más de MOE para el año 2020.

Es necesario recalcar que se replanteó el porcentaje mínimo de participación local para el año 2019 con un cronograma de aplicación del arancel mínimo para importaciones de CKD, así como el porcentaje de preferencia arancelaria según el porcentaje de MOE.

De esta forma, según el plan de AYMESA; en el año 2019 el MOE del modelo Kía Cerato es del 32,5% que como lo estipula la Resolución 025 del COMEX, el arancel de importación que se aplicaría a este vehículo sería el mínimo establecido del 13%, puesto que sobrepasa el 30% de MOE exigido para gozar de dicha preferencia arancelaria.

En este contexto, si el costo de importación de CKD para ensamblaje es del 11.64% menos que los costos de desarrollo local, el porcentaje preferencial de importación es del 13%, representando un 27% menos de arancel estipulado para CKD sin preferencia. Ahora, calculando los costos de importación con los aranceles fijados para cada caso, el costo sería de la siguiente forma:

Calculo del costo de importación Kía Cerato

Tabla 42

Cálculo de costos de importación con preferencia arancelaria por porcentaje de MOE

Costos de importación CKD con preferencia	
Período	2019
Base imponible CIF	\$ 9.800,00
(+) 13% Arancel Ad Valorem	\$ 1.274,00
(+) 0,5% FODINFA	\$ 49,00
(=) Costo Ex ADUANA	\$ 11.123,00
(+) 25% Margen mínimo presuntivo de com.	\$ 2.780,75
Base imponible ICE	\$ 13.903,75
(+) 5% ICE	\$ 695,19
(=)Costo de Importación	\$ 11.818,19

Donde el arancel con tasa preferencial es calculado a partir del valor CIF de

importación del total de CKD más el valor de MOE, valor tomado del costo de AYMESA. De este valor CIF también se calcula el 0.5% de aporte al FODINFA, porcentaje que es recolectado por el MIES en favor de los niños de bajos recursos. Así se obtiene el costo Ex Aduana, al que se suma el 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización para el cálculo del ICE, que según la tarifa que establece el SRI es el 5%.

Dando como resultado el valor del costo de importación de CKD para ensamblaje con preferencia arancelaria, sumando el costo de desaduanización mas el ICE, base imponible para el cálculo del IVA más el porcentaje de utilidad que se le asigne según el comportamiento del mercado. En este caso el costo de importación es de \$11818.19 dólares.

Tabla 43

Cálculo de costos de importación sin preferencia arancelaria

Costos de Importación vehículo armado	
Período	2019
Base imponible CIF	\$ 9.220,00
(+) 40% Arancel Ad Valorem	\$ 3.688,00
(+) 0,5% FODINFA	\$ 46,10
(=) Costo Ex ADUANA	\$ 12.954,10
(+) 25% Margen mínimo presuntivo de com.	\$ 3.238,53
Base imponible ICE	\$ 16.192,63
(+) 5% ICE	\$ 809,63
(=)Costo de Importación	\$ 13.763,73

En el segundo escenario se calcula el costo de importación de un vehículo armado sin preferencia arancelaria, es decir que gravará el 40% de arancel y que sumado a los demás tributos el costo de importación asciende a \$13763.73.

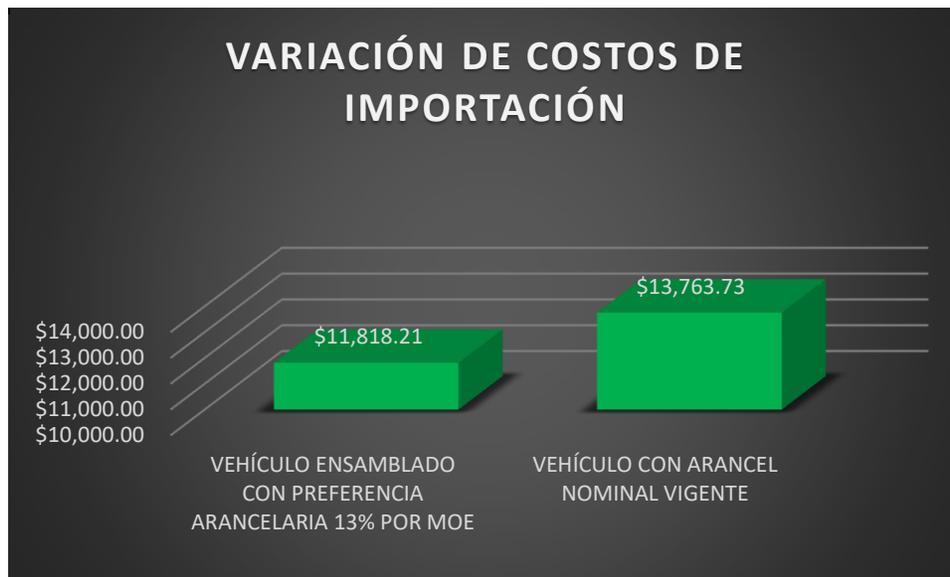


Figura 49. Variación de costos de importación

Comparando entre los dos costos de importación, se tiene una diferencia de \$ 1.945,54 que representa el 14.14% menos del costo de importación de un vehículo armado. Donde es necesario tomar en cuenta los costos de operación por ensamble del vehículo; sin embargo se debe tomar en cuenta que conforme culmine cada año, el porcentaje de arancel preferencial disminuirá conforme menciona la Resolución 025 del COMEX, que para el 2023 estable el 0% de arancel en CKD para ensamblaje.

Se determina entonces, que al incrementar el componente local en el ensamblaje de un vehículo, se logra la reducción de costos de importación, valores que serán más representativos al realizar la producción en masa de los vehículos.

5.1.5. Viabilidad

La estrategia propuesta impulsa al sector manufacturero, no solo a las empresas de ensamblaje, si no a las empresas autopartistas que participan proveyendo de los productos que no se fabrican en una ensambladora.

El porcentaje ad valorem sobre la importación de vehículos es el arancel más alto

que se paga sobre el valor de su importación, y al reducir su porcentaje, promueve a la disminución de los costos del vehículo haciendo que el precio de venta al público sea más accesible para el consumidor con la misma calidad característica de una marca reconocida, aumentando la oferta y demanda de vehículos. Se asegura la misma calidad de un vehículo de ensamblaje nacional que de uno importado previamente armado, debido a que cada marca de vehículo siempre está detrás de los procesos de tratamiento de piezas y ensamblaje su modelo automotor.

Del mismo modo, al ensamblar nuevas marcas y modelos de vehículos, se obliga a la construcción de nuevas instalaciones de ensamblaje, a la inserción de mejor tecnología y nuevos métodos de procesos de producción, así como demanda de mano de obra, colaborando económica y socialmente al crecimiento y desarrollo del país.

De no participar en el proyecto de nuevos ensamblajes por parte de las empresas automotrices internacionales que promueve el gobierno nacional a través de sus nuevas políticas, se corre el riesgo de que otras empresas con menor reconocimiento ganen participación en el mercado automotriz ecuatoriano.

De igual forma, si al surgirse nuevamente una crisis económica semejante a la que se dio con mayor importancia dentro de los períodos comprendidos entre 2014 al 2016, y el gobierno tenga que adoptar políticas parecidas a las de años anteriores, el sector automotriz podría defenderse o reducir su impacto negativo en el mercado, puesto que al colaborar con empresas nacionales el gobierno emplearía políticas que protejan la industria nacional y como consiguiente se proteja la marca del vehículo que trabaje con ella.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5. Conclusiones

- El escenario económico de un país puede variar según circunstancias internas y externas, tales como la caída del precio del petróleo, la apreciación del dólar, baja productividad y planes de crecimiento, hechos que benefician a algunos sectores y desfavorecen a otros; aspectos que son necesarios considerar para comprender el motivo de la aplicación de ciertas políticas que el gobierno nacional adopta para proteger e impulsar la producción nacional, regular el nivel de las importaciones y equilibrar la balanza comercial.
- La teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo que defiende la fortaleza económica de un país al producir aquello en lo que es más eficiente y comercializarlo, e importar aquello en lo que es menos productivo; ha sido la base fundamental de esta investigación, pues para el sector automotriz dentro de Ecuador, la importaciones de vehículos continúan siendo necesarias para abastecer el mercado, debido a que la fortaleza de este sector entre los períodos 2013 al 2017 se basa en las políticas proteccionistas del gobierno más no a la innovación y tecnología generada, beneficiando al sector productivo automotriz y afectando en mayor escala al sector comercial de vehículos.
- La metodología aplicada para realizar el trabajo de campo sobre la situación que vivieron las empresas comerciales de vehículos durante los períodos entre el 2013 al 2017 frente a las políticas adoptadas por el gobierno en curso durante ese tiempo

ha sido la más acertada, pues al realizar la correlación de las variables objeto de medición, se pudo comprobar la hipótesis planteada, demostrando que las políticas económicas insuficientes si generaron implicaciones en el ámbito financiero de las empresas comercializadoras de vehículos nuevos.

- Realizado el análisis se determina que existió un efecto significativo al imponer las políticas económicas en el sector automotriz, entre los resultados más determinantes resaltan el incremento de precios de vehículos, disminución de empleo y empresas en el sector automotriz, reducción de ventas y rentabilidad en las empresas importadoras pero también un incentivo para la producción nacional, mediante convenios y preferencias arancelarias.
- Debido a las oportunidades de crecimiento industrial que ofrece el gobierno a través de sus políticas, el panorama es alentador para las empresas ensambladoras de vehículos por lo que se planea una estrategia de carácter financiero para demostrar la eficiencia de la inserción de producto nacional en el ensamblaje de vehículos de marcas de reconocimiento internacional, mejorando su costo e impulsando el incremento de rentabilidad, así como una medida de protección dentro del mercado frente al efecto de nuevas políticas.

6.2. Recomendaciones

- El sector automotriz debe estar preparado para enfrentar nuevas políticas económicas que se establezcan en el país para próximos años, el incentivo a la producción nacional representa un pilar fundamental para el crecimiento del sector.
- Se recomienda estimular a la producción nacional mediante convenios y acuerdos comerciales internacionales que apoyen al desarrollo manufacturero, más no a limitaciones de la competencia extranjera mediante restricciones de ingreso al territorio ecuatoriano, pues evita un ambiente de libre competencia y confina el acceso e inserción de nueva tecnología.
- La utilización de una base teórica en un trabajo de investigación es fundamental para sustentar el motivo de la indagación de un tema en estudio, para que ésta sea demostrada o refutada conforme los resultados obtenidos en el mismo.
- Realizar convenios con empresas multinacionales a través de su participación en el ensamblaje de marcas reconocidas, lo cual permita a las importadoras y ensambladoras ofrecer mejores precios en el mercado y mitigar posibles riesgos a futuro, de este modo las empresas internacionales no perderían territorio en el mercado ecuatoriano; al contrario, se fortalecerían por su colaboración junto a empresas nacionales.
- Se recomienda la aplicación de la estrategia planteada, de manera que se promueva la producción local dentro del sector automotriz y se logre mejor posicionamiento de mercado nacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADUANA. (2015). *Listado de importadores pago garantizado*. Recuperado el 5 de JUNIO de 2016, de ADUANA DEL ECUADOR SENA: <https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2015/Listado%20de%20importadores%20pago%20garantizado.pdf>
- AEADE. (2013). *ANUARIO 2013*.
- AEADE. (2014). *Anuario 2014*. Recuperado el 5 de diciembre de 2016, de <http://aeade.net/>: http://aeade.net/web/images/stories/mayo/ANUARIO_2014.pdf
- AEADE. (2017). ANUARIO 2017. 42.
- AEADE. (2017). ANUARIO 2017. 12.
- AEADE. (2017). <http://www.aeade.net>. Recuperado el 24 de AGOSTO de 2018, de <https://www.diariopinion.com/nacional/verArticulo.php?id=971416>
- AEADE. (16 de Enero de 2018). *Asociación de empresas automotrices del Ecuador*. Recuperado el 2 de febrero de 2019, de <https://www.aeade.net/en-2017-el-sector-automotor-registro-una-recuperacion-alineada-con-la-economia-nacional/>
- AIRBAG. (08 de 03 de 2018). www.airbag.uy. Recuperado el 29 de junio de 2018, de AIRBAG: <https://www.airbag.uy/Airbag/-Cuantos-autos-se-fabrican-en-el-mundo--uc676980>
- ALADI. (2000). <http://www.comercioexterior.gob.ec>. Recuperado el 15 de enero de 2017, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/09/ACE-N%C2%B0-46-CUBA-ECUADOR.pdf>
- ALADI. (s.f.). *Quienes Somos*. Recuperado el 15 de enero de 2017, de <http://www.aladi.org/>: <http://www.aladi.org/sitioAladi/quienesSomos.html>
- Aponte, A. (27 de Junio de 2018). Recuperado el 2 de enero de 2019, de <https://efiempresa.com/blog/efiempresa-industria-automotriz/>
- Arias, F. M. (2006). *Formulación y Evaluación de Proyectos* (Primera ed.). Cuenca, Ecuador: Centro de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Cuenca.
- Astudillo, G. (2015). Andrés Robalino: 'En 15 meses es difícil generar incentivos'. *LIDERES*. Recuperado el 12 de marzo de 2017, de

<http://www.revistalideres.ec/lideres/andresrobalino-salvaguardias-economia-ecuador.html>

Banco Central del Ecuador. (2016). *comercioexterior.gob.ec*. Recuperado el 18 de julio de 2017, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Informe-de-Gestion-Institucional-MCE-2015.pdf>

Barreto, D. (7 de Febrero de 2014). *El Comercio*. Recuperado el 23 de noviembre de 2016, de <https://www.elcomercio.com/deportes/sector-mostro-cifras-del-2013.html>

BBC Mundo. (2015). <http://www.bbc.com>. Recuperado el 27 de octubre de 2017, de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/08/150818_economia_america_latina_devaluacion_dolar_colombia_ng

BCE. (2011). *Análisis Trimestral de la Balanza de Pagos*. Ecuador. Recuperado el 25 de MARZO de 2016, de <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/analisisBPagos/abp201101.pdf>

BCE. (s.f.). *Nota Metodológica Balanza de Pagos*. Recuperado el 13 de marzo de 2017, de <http://www.bce.fin.ec/>: <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/326-notas-metodol%C3%B3gicas>

BCE. (s.f.). *NOTAS METODOLOGICAS SOBRE LA BALANZA DE PAGOS DEL ECUADOR*. Recuperado el 13 de marzo de 2017, de <http://contenido.bce.fin.ec/>: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/metodologia/nm-bpe.pdf>

BCE. (s.f.). *Notas metodológicas sobre la balanza de pagos del Ecuador*. Recuperado el 13 de marzo de 2017, de <http://contenido.bce.fin.ec/>: http://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/m1843/m1843_56.htm

BERNAL, C. (2010). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION*. BOGOTA: PEARSON EDUCACION.

Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Bogotá: Pearson.

Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación* (Tercera ed.). Colombia: PEARSON EDUCACIÓN. Recuperado el 13 de junio de 2016, de

Docs.google.com:

<https://docs.google.com/file/d/0B7qpQvDV3vxvUFpFdUh1eEFCSU0/edit>

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (2017). <http://www.cinae.org.ec/norm/comex/resolucion-por-ano.html>. Recuperado el 18 de noviembre de 2018, de <http://www.cinae.org.ec/norm/comex/resolucion-por-ano.html>

Cámara Nacional de Industrias. (2013). <http://www.cnibolivia.com>. Recuperado el 13 de agosto de 2017, de http://www.cnibolivia.com/publ/21_boletin-de-comercio-exterior-no-18.pdf

CAN. (2017). *MERCADO AUTOMOTOR EN LA COMUNIDAD*. Recuperado el 16 de julio de 2018, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE824.pdf>

CAN. (2017). *MERCADO AUTOMOTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA*. intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE824.pdf. Recuperado el 30 de octubre de 2018, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE719.pdf>

CAN. (s.f.). *Somos Comunidad Andina*. Recuperado el 19 de junio de 2018, de <http://www.comunidadandina.org/>: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos-comunidad-andina>

CAN, S. G. (30 de noviembre de 1999). *Ministerio de Comercio Exterior*. Recuperado el 11 de mayo de 2018, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/RESOLUCION-323-SECTOR-AUTOMOTOR.pdf>

CAN, S. G. (10 de ENERO de 2000). *COMEX*. Recuperado el 30 de marzo de 2017, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/acuerdos-comerciales-3/>

Cedars Internacional. (s.f). *es.made-in-china.com*. Recuperado el 15 de marzo de 2017, de https://es.made-in-china.com/co_nccedars/product_Auto-Body-Parts-and-Accessories-for-KIA-Cerato_hosiysoyu.html

Censo Nacional Económico. (2010). Recuperado el febrero 15 de 2017, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>

CEPAL. (2019). *WWW.CEPAL.ORG*. Recuperado el 14 de junio de 2019, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44326/141/S1801219_es.pdf

CEPAL. (s.f.). <http://www.cepal.org/>. Recuperado el 21 de marzo de 2016, de IMPACTO:

http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/9/37779/impacto_rbbcproy.pdf

Cisneros , P. (16 de Octubre de 2018). *El Telégrafo*. Recuperado el 1 de abril de 2019, de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/sectorautomotriz-2018-crecimiento-33>

Colmotores. (25 de Mayo de 2018). *El Espectador*. Recuperado el 2 de febrero de 2019, de <https://www.elespectador.com/economia/aranceles-de-eeuu-el-nuevo-dolor-de-cabeza-para-la-industria-del-automovil-articulo-790695>

Colombia, L. V. (s.f.). <http://www.unilibre.edu.co/>. Recuperado el 21 de MARZO de 2016, de Gerencia y Gestión - Gestión Financiera: <http://www.unilibre.edu.co/CienciasEconomicas/Webcontaduria/estudie/Gerencia/GerenGesti.htm#top>

COMEX. (2012). *RESOLUCIÓN 66 COMEX*.

COMEX. (2012). *Resolución No. 66*. Recuperado el 6 de abril de 2017, de www.produccion.gob.ec: <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-66.pdf>

COMEX. (2013). *RESOLUCIÓN 101 COMEX*.

COMEX. (2014). *RESOLUCIÓN 009*. Registro de Importadores de Neumáticos de las subpartidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00. Recuperado el 1 de junio de 2019, de https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Resolucion-009_2014.pdf

COMEX. (2014). *Resolución 049*. Recuperado el 15 de agosto de 2017, de https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf

COMEX. (2014). *RESOLUCION 50*. Recuperado el 8 de junio de 2018, de https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resoluci%C3%B3n-050_2014.pdf

comex. (2014). *resolucion 51 reformas arancelarias*. Recuperado el 15 de mayo de 2017, de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-051-2014.pdf>

- COMEX. (2014). *Resolución No. 049*. Recuperado el 5 de abril de 2017, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/>: http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf
- COMEX. (2015). *Resolución No. 50*. Recuperado el 8 de ABRIL de 2017, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/>: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>
- comex. (2016). *Cuota global para la importación de vehículos en CBU y CKD 2016*. Recuperado el 20 de diciembre de 2016, de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>
- COMEX. (2017). *Resolución 020*. Quito.
- COMEX. (2018). *Resolución 025*.
- COMEX. (s.f.). <http://www.comercioexterior.gob.ec/>. Recuperado el 23 de agosto de 2018, de COMEX: <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- COMEXI. (2009). *Resolución No. 466*. Recuperado el 5 de abril de 2017, de <http://www.produccion.gob.ec/>: <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/06/resolucion466.pdf>
- Comisiones, I. d. (1999). *El Desarrollo Academico Y Organizacional de la Escuela de Ciencias Agrarias* (PRIMERA ed.). Heredia. Recuperado el 21 de marzo de 2016, de https://books.google.com.ec/books?id=GMBIAAAAIAAJ&pg=PA37&dq=impacto+social+de+un+proyecto&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwj_j4_i4OTLAhXCpB4KHTbVCHgQ6AEIOTAH#v=onepage&q&f=false
- Cots, E. G. (s.f.). *candidate.manpower.com*. Recuperado el 21 de marzo de 2016, de Impacto Social: Un modelo en base a capacidades: https://candidate.manpower.com/wps/wcm/connect/356a6150-6f8b-40d0-82e8-7f0feb056036/Estudio_Seres_Eada_Fundaci%C3%B3nManpowerGroup.pdf?MOD=AJPERES
- DATOS MACRO. (2015). Recuperado el 30 de junio de 2017, de <http://www.datosmacro.com/demografia/migracion/inmigracion/ecuador>
- David Ricardo. (1817). *www.manubordera.com*. Recuperado el 10 de enero de 2019, de <http://www.manubordera.com/david-ricardo-y-la-ventaja-comparativa/>

David Ricardo. (1964). *olgarolina.blogspot.com*. Recuperado el 25 de ENERO de 2019, de <http://olgarolina.blogspot.com/2012/05/teoria-pura-y-monetaria-del-comercio.html>

DESARROLLO PERUANO. (2013). <http://desarrolloperuano.blogspot.com>. Recuperado el 21 de agosto de 2017, de <http://desarrolloperuano.blogspot.com/2014/02/el-peru-en-el-ranking-latinoamericano.html>

DIARIO EL UNIVERSO. (11 de MAYO de 2018). www.eluniverso.com. Recuperado el 24 de AGOSTO de 2018, de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/11/nota/6754536/crece-competencia-sector-automotor>

DIARIO EXPRESO. (JUNIO de 2016). [//www.expreso.ec](http://www.expreso.ec). Recuperado el 5 de mayo de 2018, de <http://www.expreso.ec/economia/el-cara-a-cara-de-ecuador-en-la-omc-EB425677>

EAFIT, C. C. (s.f.). [Eafit.edu.co](http://www.eafit.edu.co). Recuperado el 18 de marzo de 2016, de Departamento Contaduría Pública: <http://www.eafit.edu.co/escuelas/administracion/departamentos/departamento-contaduria-publica/planta-docente/Documents/Nota%20de%20clase%2066%20evaluacion%20financiera%20de%20proyectos.pdf>

Economipedia. (s.f.). economipedia.com. Recuperado el 3 de julio de 2018, de <https://economipedia.com/definiciones/politica-economica.html>

EL COMERCIO. (11 de ABRIL de 2016). Recuperado el 21 de abril de 2018, de <http://www.elcomercio.com/datos/turismo-ecuador-china-negocios-data.html>

El telégrafo. (20 de Enero de 2017). *El telégrafo*. Recuperado el 2 de noviembre de 2018, de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/el-sector-automotriz-recupero-sus-ventas-a-finales-de-2016>

EUSTON. (s.f.). www.euston96.com. Recuperado el 20 de DICIEMBRE de 2018, de <https://www.euston96.com/ventaja-comparativa/>

FEDEXPOR. (Diciembre de 2015). WWW.FEDEXPOR.EC.

FMI, OIT Y Autoridades Nacionales. (12 de mayo de 2016). www.weforum.org. Recuperado el 28 de febrero de 2018, de <https://www.weforum.org/es/agenda/2016/05/fmi-el-desempleo-en-las-economias-emergentes-esta-aumentando/>

- Fontaine, E. R. (2008). *Evaluación Social de Proyectos* (Décimo Tercera Edición ed.). México: Pearso Educación. Recuperado el 21 de marzo de 2016, de <http://www.economicas.unsa.edu.ar/iie/Archivos/Fontaine.pdf>
- FORBES. (2017). *www.forbes.com.mx*. Recuperado el 05 de marzo de 2018, de <https://www.forbes.com.mx/las-15-automotrices-mas-importantes-del-mundo/>
- Freund, J. E., & Simon, G. A. (s.f.). *Estadística Elemental* (Octava ed.). México: Prentice Hall. Recuperado el 2 de mayo de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=iBJstvwFrYC&pg=PA266&dq=poblaci%C3%B3n+finita+e+infinita&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwi2uPa6itXMAhUC9x4KHeflDz8Q6AEIMDAE#v=onepage&q=poblaci%C3%B3n%20finita%20e%20infinita&f=false>
- García , C. (8 de Marzo de 2018). *Autocasión*. Recuperado el 12 de enero de 2019, de <https://www.autocasion.com/actualidad/noticias/los-10-paises-que-mas-coches-fabrican>
- García Bellido, R., Gonzáles Such, J., & Jornet Meliá, J. (s.f.). *www.uv.es*. Recuperado el 12 de junio de 2019, de https://www.uv.es/innomide/spss/SPSS/SPSS_0801B.pdf
- García Ferrer, G. (2012). *Investigación Comercial* (Tercera ed.). Madrid, España: ESIC. Recuperado el 01 de mayo de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=YZ7ESgRZQxgC&pg=PA49&dq=tipo+y+dise%C3%B1o+de+la+investigacion+descriptiva&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiGz4CbwNTMAhWKRIYKHdsoD28Q6AEIIDAB#v=onepage&q=tipo%20y%20dise%C3%B1o%20de%20la%20investigacion%20descriptiva&f=false>
- Gitman, L. J. (2003). *Principios de Administración Financiera*. México: PEARSON EDUCACIÓN.
- Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2012). *Prncipios de Administración Financiera*. (Décimosegunda). México, México, México: Pearson Education, Inc. Recuperado el 16 de Marzo de 2016, de <http://www.farem.unan.edu.ni/investigacion/wp-content/uploads/2015/04/1-Principios-de-Administracion-Financiera-12edi-Gitman.pdf>
- Gómez, M. (2006). *Introduccion a la Metodologia de la Investigacion Cientifica*. Brujas. Recuperado el 16 de agosto de 2017, de <https://books.google.com.ec/books?id=9UDXPe4U7aMC&pg=PA147&dq=confiabilidad+y+validez+de+los+instrumentos+de+recolecta%C3%B3n+de+datos&hl=es>

&sa=X&ved=0ahUKEwjhyofw9I7TAhWG4iYKHUg7CMcQ6AEIjAC#v=onepage&q=confiabilidad%20y%20validez&f=false

González, I. (1 de Agosto de 2003). *Gestiopolis.com*. Recuperado el 19 de Marzo de 2016, de Clasificación de los métodos de análisis financiero: <http://www.gestiopolis.com/clasificacion-de-los-metodos-de-analisis-financiero/>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.

Hernández, A. (30 de 08 de 2018). *El Economista*. Recuperado el 12 de enero de 2019, de El Economista: <https://www.economista.com.mx/opinion/Nuevo-acuerdo-Mexico-Estados-Unidos-y-la-industria-automotriz-20180830-0117.html>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2008). *Metodología de la Investigación* (Cuarta ed.). México. Recuperado el 10 de Junio de 2016

Herrera Castellanos, M. (s.f.). *FORMULA PARA CÁLCULO DE LA MUESTRA POBLACIONES FINITAS*. Recuperado el 18 de MAYO de 2016, de [investigacionpediahr.files.wordpress.com](https://investigacionpediahr.files.wordpress.com/2011/01/formula-para-cc3a1lculo-de-la-muestra-poblaciones-finitas-var-categorica.pdf): <https://investigacionpediahr.files.wordpress.com/2011/01/formula-para-cc3a1lculo-de-la-muestra-poblaciones-finitas-var-categorica.pdf>

Hill, C. W., & Jones, G. R. (2009). *Administración estratégica, un enfoque integrado*. México: Mc Graw Hill. Recuperado el 18 de DICIEMBRE de 2016, de <http://magaligalindo.blogspot.com/>

ILPES. (2006). *Guía para la Presentación de Proyectos*. Recuperado el 15 de junio de 2017, de https://books.google.com.ec/books?id=344NPaC94TsC&q=evaluaci%C3%B3n+econ%C3%B3mica&hl=es&source=gbs_word_cloud_r&cad=4#v=snippet&q=evaluaci%C3%B3n%20econ%C3%B3mica&f=false

INEC. (2015). Obtenido de http://www.ecuadorencifras.gob.ec//documentos/web-inec/EMPLEO/2015/Diciembre-2015/Presentacion_Empleo_dic_15.pdf

INEC. (2016). www.ecuadorencifras.gob.ec. Recuperado el 22 de julio de 2018, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Libros/Panorama%20Laboral%202016_final2908.pdf

- INEC. (2018). Obtenido de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2018/Marzo-2018/Informe_Economia_laboral-mar18.pdf
- INEC. (2018). El empleo en el Ecuador- Una mirada a la situación y perspectivas para el mercado laboral actual. Recuperado el 05 de enero de 2019, de <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/14525.pdf>
- INFOECONOMIA. (2010). *www.ecuadorencifras.gob.ec*. Recuperado el 20 de mayo de 2017, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>
- Institutos Nacionales de Estadísticas/ Bancos Centrales en Philia Sophia blog. (2016). *www.javierforero.com*. Recuperado el 8 de septiembre de 2018, de <http://www.javierforero.com/2017/01/tasas-de-inflacion-en-america-latina.html>
- Juez Martel, P., & Díez Vegas, F. J. (1997). *Probabilidad y Estadística en Medicina*. Madrid: Días de Santos S.A. Recuperado el 17 de Mayo de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=J12IRXENQ88C&pg=PA95&dq=poblaci%C3%B3n+y+muestra&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwitn5Otz-LMAhVFKh4KHe1hAcsQ6AEIMjAC#v=onepage&q&f=false>
- La gran enciclopedia de la economía. (s.f.). *http://www.economia48.com*. Recuperado el 23 de noviembre de 2016, de <http://www.economia48.com/spa/d/localizacion-teoria-de-la/localizacion-teoria-de-la.htm>
- LA UNIÓN DE NACIONES SURAMERICANAS. (s.f.). *TRATADO CONSTITUTIVO DE LA UNIÓN DE NACIONES SURAMERICANAS*. Recuperado el 30 de ABRIL de 2016, de http://www.comunidadandina.org/unasur/tratado_constitutivo.htm
- Landeau, R. (2007). *Elaboración de Trabajos de Investigación* (Primera ed.). Caracas, Venezuela: Alfa. Recuperado el 25 de Abril de 2016, de https://books.google.com.ec/books?id=M_N1CzTB2D4C&pg=PA53&dq=tipos-de-investigaci%C3%B3n&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiqm5n-5tHMAhVFX4KHQixAxUQ6AEIlzAA#v=onepage&q&f=false
- Latin America Hoy. (2012). *latinamericahoy.es*. Recuperado el septiembre 1 de 2016, de El sector automotriz en América Latina: <https://latinamericahoy.es/2012/04/17/el-sector-automotriz-en-america-latina/>
- Leal, J. (27 de Agosto de 2010). *CEPAL*. Recuperado el 2 de agosto de 2017, de http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/7/40547/LEALVIERNES_2_ANALISIS_COSTO_BENEFICIO_REVISADO.pdf

Lección de Ciencias Naturales. (s.f.). Recuperado el 13 de julio de 2017, de <https://sites.google.com/site/lecciondeciencianaturales/el-calentamiento-global/contaminacion-en-las-regiones-de-ecuador>

Lozano García, V. (2016). *repositorio.uide.edu.ec*. Recuperado el 27 de junio de 2019, de <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1412/1/T-UIDE-1103.pdf>

MALDONADO, G. (20 de JUNIO de 2015). EL TIMBRE CAMBIARIO. *EL COMERCIO*. Recuperado el 23 de marzo de 2019, de <https://www.elcomercio.com/opinion/opinion-gonzalomaldonado-mercado-economia-dolares.html>.

Malhotra, N. K. (2004). *Investigación de Mercados* (Cuarta ed.). México, México: Pearson Educación. Recuperado el 1 de Mayo de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=SLmEbIVK2OQC&pg=PA80&dq=tipo+y+dise%C3%B1o+de+la+investigacion+descriptiva&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiGz4CbWNTMAhWKRiYKHdsoD28Q6AEIGjAA#v=onepage&q=tipo%20y%20dise%C3%B1o%20de%20la%20investigacion%20descriptiva&f=false>

MANUFACTURA MEXICO D.F. (2014). *www.manufactura.mx*. Recuperado el 22 de diciembre de 2017, de <http://www.manufactura.mx/automotriz/2014/01/13/las-5-tendencias-automotrices-mundiales>

MERCOSUR. (s.f.). *¿Qué es el MERCOSUR?* Recuperado el 16 de febrero de 2018, de <http://www.mercosur.int/>:
<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3862/2/innova.front/en-pocas-palabras>

MERCOSUR, S. D. (2012). *Instrumentos Fundacionales del Mercosur*. Montevideo. Recuperado el 25 de MARZO de 2016, de http://www.mercosur.int/innovaportal/file/2485/1/textos_fundacionales_es_agosto_2012.pdf

Metalmecánica Internacional. (Enero de 2018). *Metalmecánica Internacional*. Recuperado el 23 de marzo de 2019, de <http://www.metalmecanica.com/temas/Retos-y-tendencias-de-la-industria-automotriz-en-2018+123470>

METROPOLITANA, C. N. (4 de Enero de 2000). <http://www.sinia.cl/>. Recuperado el 21 de marzo de 2016, de Análisis General del Impacto Económico y Social: http://www.sinia.cl/1292/articles-26271_documento.pdf

Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. (noviembre de 2012). <http://www.mincyt.gob.ar>. Recuperado el 19 de marzo de 2016, de <http://www.mincyt.gob.ar/adjuntos/archivos/000/034/0000034306.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior. (18 de OCTUBRE de 2004). www.comercioexterior.gob.ec. Recuperado el 26 de abril de 2017

Ministerio de Comercio Exterior. (2015). *Informe de Gestión 2015*. Recuperado el 12 de febrero de 2017, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Informe-de-Gestion-Institucional-MCE-2015.pdf>

MIPRO. (2013). PROYECTO DE REFORMA RTE INEN 034. Quito.

Miranda, J. J. (2005). *Gestión de Proyectos* (Quinta ed.). Bogotá, Colombia: MM Editores.

Monsalve, J. (20 de abril de 2011). *Método Vertical y Horizontal de Análisis Financiero*. Recuperado el 20 de abril de 2016, de El ejercicio actual del Contador Público: <http://jcmonsalve1210.blogspot.com/2011/04/metodo-vertical-y-horizontal-de.html>

Moreno Bayardo, M. G. (2007). *Introducción a la Metodología de la Investigación Educativa*. Guadalajara: Progreso S.A. Recuperado el 29 de abril de 2016, de https://books.google.com.ec/books?id=15t_h9QddksC&pg=PA128&dq=tipos+de+investigacion&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjF9Nnl29LMAhXRsh4KHeUDCPAQ6AEIKTAD#v=onepage&q&f=false

Muñoz, M. P. (s.f.). <http://www.mpuga.com>. Recuperado el 22 de MARZO de 2016, de Primera Parte: Las finanzas y el sistemas financiero (Familia y Empresas): <http://www.mpuga.com/docencia/Finanzas%20I/Cap%20I%20Finanzas.pdf>

NORMAS INEN . (2002).

OICA. (2017). www.oica.net. Recuperado el 22 de diciembre de 2018, de <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>

OIDE. (2017). <http://www.oica.net>. Recuperado el 20 de julio de 2017, de <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>

OMC. (1982). ecampus.wto.org. Recuperado el 25 de MARZO de 2016, de Aranceles y negociaciones arancelarias: https://ecampus.wto.org/admin/files/Course_419/Module_1448/ModuleDocuments/NAMA-M3-R1-S.pdf

- OMC. (s.f.). *Acuerdo SG*. Obtenido de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwj9x5r-4PjLAhXCSiYKHbwVDyEQFgggMAE&url=https%3A%2F%2Fwww.wto.org%2Fspanish%2Fdocs_s%2Flegal_s%2F25-safeg.doc&usg=AFQjCNHK6iDNqx-HKDnOmREz8yGvySz6MA&bvm=bv.118443451,d.eWE&cad=rja
- OMC. (s.f.). *Acuerdo SG*. Recuperado el 28 de marzo de 2017, de www.wto.org: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- OMC. (s.f.). *Las salvaguardias*. Recuperado el 31 de MARZO de 2016, de www.wto.org: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm
- OMC. (s.f.). *www.wto.org*. Recuperado el 22 de marzo de 2016, de Aranceles: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm
- OMC. (s.f.). *www.wto.org*. Recuperado el 25 de MARZO de 2016, de Información técnica sobre salvaguardias: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- OMC. (s.f.). *www.wto.org*. Obtenido de Miembros y Observadores: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org6_s.htm
- OMC. (s.f.). *www.wto.org*. Recuperado el 16 de enero de 2017, de ENTENDER LA OMC- QUIENES SOMOS: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/who_we_are_s.htm
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles OICA. (2015). *economia.elpais.com*. Recuperado el 1 de agosto de 2016, de https://economia.elpais.com/economia/2015/03/04/actualidad/1425466359_034852.html
- PARICIO, I. M. (2012). Definición y Cuantificación de los Riesgos Financieros. *fundacionmapfre*, 26-29. Recuperado el 22 de MARZO de 2016, de https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1070205
- Porter, M. (2011). <http://min.webs.upv.es/>. Recuperado el 22 de marzo de 2016, de ¿Qué es la estrategia?: <http://www.ucipfg.com/Repositorio/MAES/MAES-03/Unidad1/ESTRATEGIA%20MPORTER%202011.pdf>

- PricewaterhouseCoopers. (2012). *www.pwc.es*. Recuperado el 21 de MARZO de 2016, de Estudios de Impacto Económico: <https://www.pwc.es/es/sector-publico/assets/brochure-estudios-impacto-economico.pdf>
- PROEcuador. (4 de MARZO de 2013). *Balanza Comercial*. Recuperado el 12 de agosto de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/>: <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>
- ProEcuador. (2016). *www.proecuador.gob.ec*. Recuperado el 14 de julio de 2018, de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/publicaciones/estadisticas-por-sector/>
- PROEcuador. (2018). *WWW.PROEcuador.GOB.EC*. Recuperado el 12 de febrero de 2019, de <https://www.proecuador.gob.ec/ficha-tecnica-de-ecuador/>
- PROEcuador, D. d. (2013). *ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ*. Recuperado el 8 de junio de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/>: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- Quero Virla, M. (2010). *www.redalyc.org*. Recuperado el 6 de agosto de 2017, de www.redalyc.org/html/993/9931556910/
- Revista Dinero. (02 de 02 de 2017). *Dinero*. Recuperado el 23 de septiembre de 2018, de <https://www.dinero.com/edicion-impresa/negocios/articulo/como-va-el-negocio-de-la-industria-automotriz/241544>
- Revista Gana Mas. (17 de septiembre de 2015). *Alza del dólar afecta al sector automotriz y en Perú ventas de autos nuevos caen 3.8%*. Recuperado el 22 de septiembre de 2017, de <http://revistaganamas.com.pe/>: <http://revistaganamas.com.pe/alza-del-dolar-afecta-sector-automotriz-y-en-peru-ventas-de-autos-nuevos-caen-3-8/>
- Richart, E. R. (s.f.). <http://www.eumed.net/>. Recuperado el 22 de MARZO de 2016, de Contabilidad y Medio Ambiente: <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2006/erbr/2p.htm>
- Rodríguez, R. J. (2004). *AYUDA SPSS- CHI CUADRADO- NOTAS METODOLOGICAS*. Recuperado el 2 de junio de 2019, de http://www.rubenjoserodriguez.com.ar/wp-content/uploads/2013/04/Ayuda_SPSS-Chi_Cuadrado_Notas_Metodologicas.pdf

- S/N. (2 de Octubre de 2018). *wikipedia*. Recuperado el 20 de diciembre de 2018, de https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Pa%C3%ADses_por_producci%C3%B3n_de_veh%C3%ADculos_de_motor
- Salkind, N. J. (1999). *Métodos de Investigación* (Tercera ed.). México, México: Prentice Hall. Recuperado el 29 de abril de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=3uIW0vVD63wC&pg=PA10&dq=tipos-de-investigaci%C3%B3n&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiqm5n-5tHMAhVFax4KHQixAxUQ6AEINTAE#v=onepage&q=tipos-de-investigaci%C3%B3n&f=false>
- SENPLADES. (2017). *www.planificacion.gob.ec*. Recuperado el 8 de febrero de 2019, de https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf
- Sonora, I. T. (s.f.). *ITSON.MX*. Recuperado el 18 de marzo de 2016, de http://biblioteca.itson.mx/oa/contaduria_finanzas/oa1/planeacion_evaluacion_financiera/p4.htm
- SRI. (s.f.). *www.sri.gob.ec*. Recuperado el 20 de agosto de 2018, de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-consumos-especiales>
- Superintendencia de compañías valores y seguros. (20 de Diciembre de 2016). *Superintendencia de compañías valores y seguros*. Recuperado el 6 de mayo de 2018, de <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Analisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>
- Swanson, A. (31 de Mayo de 2018). *The New York Times*. Recuperado el 6 de enero de 2019, de <https://www.nytimes.com/es/2018/05/31/aranceles-aluminio-acero-mexico-trump/>
- Tamayo, M. (2004). *EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA incluye evaluación y administración de proyectos de investigación* (Cuarta ed.). México: LIMUSA S.A. Recuperado el 2 de mayo de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=BhymmEqkkJwC&printsec=frontcover&dq=el+trabajo+cientifico+tamayo+y+tamayo&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiD4tal79TMAhVEGh4KHWIdADUQ6AEIJzAC#v=onepage&q=el%20trabajo%20cientifico%20tamayo%20y%20tamayo&f=false>

- think&start. (s.f.). *think&start*. Recuperado el 20 de marzo de 2016, de ANÁLISIS DE ESTADOS FINANCIEROS: LAS RAZONES FINANCIERAS (PARTE 2): <http://thinkandstart.com/2011/analisis-de-estados-financieros-las-razones-financieras-parte-2/>
- Toro Jaramillo, I. D., & Parra Ramírez, R. D. (2006). *Método y Conocimiento Metodología de la Investigación* (Primera ed.). Medellín, Colombia: Fondo Editorial Universidad EAFIT. Recuperado el 29 de Abril de 2016, de pg
- UE, U. E. (18 de NOVIEMBRE de 2010). <http://www.comercioexterior.gob.ec>. Recuperado el 6 de agosto de 2018, de http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/09/Reg_UE_1063-2010_Nuevas_normas_de_origen_2011.pdf
- UNAM. (s.f.). <http://www.economia.unam.mx>. Recuperado el 8 de ENERO de 2019, de <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/mcam/1.pdf>
- UNASUR. (s.f.). *Inicio- Página Principal*. Recuperado el 20 de enero de 2017, de <http://www.comunidadandina.org/>: <http://www.comunidadandina.org/sudamerica.htm>
- UNID. (s.f.). *Análisis Financiero*. Recuperado el 20 de ABRIL de 2016, de moodle2.unid.edu.mx: http://moodle2.unid.edu.mx/dts_cursos_md/ADI/AF/AF/AF01/AF01Lectura.pdf
- Universidad Autónoma de México. (s/f). www.economia.unam.mx. Recuperado el 11 de enero de 2017, de <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/mcam/1.pdf>
- Urrutia Egaña, M., Barrios Araya, S., & Gutiérrez Núñez, M. (Julio de 2014). *SCIELO*. Recuperado el 16 de agosto de 2017, de scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0864-21412014000300014
- Uruguay, F. d. (s.f.). <http://fcea.edu.uy>. Recuperado el 20 de marzo de 2016, de Transparencias Evaluación Económica: http://www.ccee.edu.uy/ensenian/catpyep/TRANSPARENCIAS_EVALUCION_ECONOMICA.pdf
- Van Horne, J. C., & Wachowicz, J. J. (2002). *Fundamentos de Administración Financiera* (UNDÉCIMA ed.). México: PEARSON EDUCATION.
- Villavicencio Caparó, E., & Ruiz García, V. (Diciembre de 2016). *Odontología Activa*. Recuperado el 14 de julio de 2017, de Universidad Católica de Cuenca:

[https://www.researchgate.net/publication/316058557_VALIDACION_DE_CUESTI
ONARIOS_VALIDATION_OF_CUESTIONNARIES](https://www.researchgate.net/publication/316058557_VALIDACION_DE_CUESTI
ONARIOS_VALIDATION_OF_CUESTIONNARIES)

WIKIPEDIA. (s.f.). *es.wikipedia.org*. Recuperado el 11 de noviembre de 2016, de https://es.wikipedia.org/wiki/Pol%C3%ADtica_arancelaria

Zapata Martelo, E., López Zavala, J., Hernández, M., Garza Bueno, L., Ramirez Moreno, P. P., Ramos Ávila, M. I., & Reyes Emba, C. (2004). *Microfinanciamiento y empoderamiento*. México: Plaza y Valdés. Recuperado el 21 de marzo de 2016, de [https://books.google.com.ec/books?id=J7HZdZ3mr0oC&pg=PA18&dq=si+el+pro
grama+produjo+los+efectos+deseados+en+las+personas&hl=es&sa=X&ved=0a
hUKEwj34eLr-MPMAhWmOsAKHVtjDYUQ6AEIHDA#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=J7HZdZ3mr0oC&pg=PA18&dq=si+el+pro
grama+produjo+los+efectos+deseados+en+las+personas&hl=es&sa=X&ved=0a
hUKEwj34eLr-MPMAhWmOsAKHVtjDYUQ6AEIHDA#v=onepage&q&f=false)

ANEXOS



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

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN

Se certifica que el presente trabajo fue desarrollado por la señorita **TAIPE YUGCHA,
MAYRA ELIZABETH.**

En la ciudad de Latacunga, a los 23 días del mes de Julio del 2019.

Ing. Jiménez, Elisabeth
Directora del Proyecto

Dra. Quispe, Ana Lucía
Directora de carrera

Aprobado por:

Dr. Jaramillo, Freddy
Secretario Académico