



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

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

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**TEMA: “EVALUACIÓN FINANCIERA E IMPACTO
ECONÓMICO-SOCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ LÍNEA
NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS POR EL MARCO
REGULATORIO DE LA SALVAGUARDIA GENERAL
ARANCELARIA DEL ECUADOR PARA EL AÑO 2015 Y
PROPUESTA DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS”**

**AUTORES: EVELYN TATIANA ALVAREZ ALVAREZ
CRISTIAN MAURICIO DUQUE HIDALGO**

DIRECTORA: MSC.ING. ELISABETH JIMÉNEZ

LATACUNGA

2017



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

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

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el trabajo de titulación, **“EVALUACIÓN FINANCIERA E IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ LÍNEA NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS POR EL MARCO REGULATORIO DE LA SALVAGUARDIA GENERAL ARANCELARIA DEL ECUADOR PARA EL AÑO 2015 Y PROPUESTA DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS”**, realizado por la **Srta. Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez** y el **Sr. Cristian Mauricio Duque Hidalgo**, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar a la **Srta. Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez** y al **Sr. Cristian Mauricio Duque Hidalgo**, para que lo sustente públicamente.

Latacunga, Febrero de 2017

Una firma manuscrita en tinta azul, que parece ser la de Elisabeth Jiménez.

Msc.Ing. Elisabeth Jiménez
DIRECTORA



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

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORÍA_DE_RESPONSABILIDAD

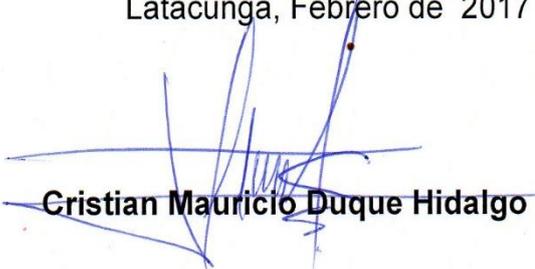
Nosotros, Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez, con cédula de identidad N°0503444051 y Cristian Mauricio Duque Hidalgo, con cédula de identidad N°0503142820, declaramos que este trabajo de titulación **“EVALUACIÓN FINANCIERA E IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ LÍNEA NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS POR EL MARCO REGULATORIO DE LA SALVAGUARDIA GENERAL ARANCELARIA DEL ECUADOR PARA EL AÑO 2015 Y PROPUESTA DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS”**, ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaramos que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud de ello nos declaramos responsables del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Latacunga, Febrero de 2017


Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez

C.C.: 0503444051


Cristian Mauricio Duque Hidalgo

C.C.: 0503142820



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

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

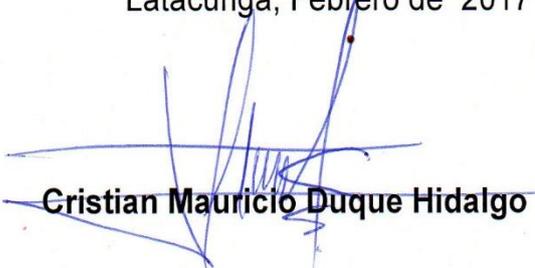
AUTORIZACIÓN

Nosotros, Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez, y Cristian Mauricio Duque Hidalgo autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE a publicar en la biblioteca virtual de la institución el presente trabajo **“EVALUACIÓN FINANCIERA E IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ LÍNEA NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS POR EL MARCO REGULATORIO DE LA SALVAGUARDIA GENERAL ARANCELARIA DEL ECUADOR PARA EL AÑO 2015 Y PROPUESTA DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS”**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Latacunga, Febrero de 2017


Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez

C.C.: 0503444051


Cristian Mauricio Duque Hidalgo

C.C.: 0503142820

DEDICATORIA

A mis Padres, Manuel Alvarez y Nelly Alvarez, por ser mi ejemplo de fortaleza, perseverancia, por todo su cariño, tiempo y paciencia a lo largo de mi vida, me han demostrado que ante cualquier dificultad el cariño que se tenga una familia es el único motor para sobrellevar los problemas.

A mis hermanos, Edison y Estalin, por ser mi apoyo, mi alegría y por permitirme compartir sus mejores y peores momentos.

A mi súper héroe favorito, mi sobrino Leandro me has demostrado que en las pequeñas cosas uno puede encontrar la felicidad.

A mi Abuelito Olmedo por su cariño y aliento de fortaleza para que consiga mis objetivos, a mi abuelita María Eloisa sé que desde el cielo me has guiado para que sea fuerte y como tú solías decir este mundo es de los valientes, con el pasar del tiempo así lo entendí y pude comprender cada una de tus palabras y enseñanzas.

Y por último y no menos importante a mi novio Pablo, por ser mi compañía, apoyo incondicional para cumplir cada uno de mis sueños y por ser mi motivación para ser una mejor persona cada día.

**“Siempre que te pregunten si puedes hacer un trabajo, contesta que sí
y ponte enseguida a aprender cómo se hace”**

Franklin D .Roosevelt

Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez

DEDICATORIA

A DIOS POR PERMITIRME Y DARME EL HONOR DE DARME UNA FAMILIA DE EJEMPLO LUCHA Y DEDICACIÓN QUE ME HAN SERVIDO COMO EJEMPLO DE SUPERACIÓN.

A MI MADRE SUSANA Y MI PADRE LAUTARO QUIENES SON MI APOYO INCONDICIONAL PARA SOBRESALIR TODAS LAS ADVERSIDADES Y DARME EL APOYO QUE SIEMPRE LO HE TENIDO SIENDO ELLOS MI GUÍA Y LOS QUE ME GUIARON EL CAMINO DEL BIEN.

A MI TÍA CHARITO Y ABUELITA MANUELA QUIENES ME HAN ACOGIDO EN SU HOGAR CON MUCHO CARIÑO Y ME HAN HECHO SENTIR COMO SI ESTUVIERA EN MI CASA TENIÉNDOME PACIENCIA Y BRINDÁNDOME TODO EL CARIÑO SINCERO POR EL CUAL SIEMPRE VIVIRÉ AGRADECIDO.

A MI NOVIA MILA QUIEN ME BRINDA TODO SU DEDICACIÓN Y AMOR FRUTO DE ELLO ME DIO EL REGALO MAS GRANDE DE SER PROXIMAMENTE PADRE LLEGANDO A MI VIDA PARA VER UN FUTURO PROMETEDOR DE LUCHA, PERSEVERANCIA.

Cristian Mauricio Duque Hidalgo

AGRADECIMIENTO

Es oportuno agradecer a la Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE, Departamento de Ciencias, Económicas y Administrativas, particularmente a la Carrera de Finanzas y Auditoría por permitirnos formarnos como profesionales.

A la Ing. Elisabeth Jiménez por su tiempo y paciencia para contribuir en la elaboración de nuestro trabajo de investigación y apoyarnos en nuestro desarrollo académico y profesional.

Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez

A LA UNIVERSIDAD ESPE-L POR HABERME ABIERTO LAS PUERTAS PARA LOGRAR EL ÉXITO DE SER UN PROFESIONAL AL SERVICIO DEL PAIS

A LA INGENIERA ELISABETH JIMÉNEZ QUE ES UNA EXCELENTE PROFESIONAL Y DESTACADA EN CADA UNA DE SUS FUNCIONES EN LAS QUE SE ENCUENTRA, A DEMÁS POR HABERNOS GUIADO PARA DESARROLLAR ESTE PROYECTO QUE CON SU EXPERIENCIA Y AYUDA NOS SUPO ILUSTRAR PARA CONCRETARLO A EL INGENIERO JULIO TAPIA DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE FINANZAS Y AUDITORIA QUIEN ESTUVO PENDIENTE DEL PROCESO Y A TODOS QUIENES ME AYUDARON A SALIR ADELANTE PARA LLEGAR A LA META DE SER UN PROFESIONAL.

Cristian Mauricio Duque Hidalgo

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PORTADA	i
CERTIFICACIÓN	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	ii
AUTORIZACIÓN	iii
DEDICATORIA	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE FIGURAS	xv
RESUMEN	xvii
ABSTRACT	xviii
CAPÍTULO I	1
ANTECEDENTES DEL MARCO REGULATORIO DE LAS SALVAGUARDIAS EN LA REPÚBLICA DE ECUADOR	1
1.1 Título del proyecto	1
1.2 Planteamiento del problema.....	1
1.3 Objetivos.....	9
1.3.1 Objetivo General	9
1.3.2 Objetivos Específicos	9
1.4 Justificación.....	10
1.5 Delimitación.....	10
1.5.1 Delimitación Geográfica	10
1.5.2 Delimitación de Tiempo.....	11
1.5.3 Delimitación Sector	11
a) Delimitación por Actividad	11
b) Delimitación de Producto	11
CAPÍTULO II	12
FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL, TEÓRICA Y LEGAL RELACIONADA A LAS SALVAGUARDIAS IMPUESTAS AL SECTOR AUTOMOTRIZ SECCIÓN NEUMATICOS Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS	12
2.1 Antecedentes de la investigación.....	12
2.2 Bases conceptuales.....	13

2.2.1	Salvaguardia	13
2.2.2	Arancel.....	14
2.2.3	Importación	14
2.2.4	Tributos por un producto importado	15
a)	Ad-Valorem (Arancel Cobrado a las Mercancías)	15
b)	FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia)	15
c)	ICE (Impuesto a los Consumos Especiales)	15
d)	IVA (Impuesto al Valor Agregado).....	15
2.2.5	Exportación	15
2.2.6	Balanza comercial.....	16
2.2.7	Barreras proteccionistas	16
2.2.8	Competitividad	17
2.2.9	Diagnóstico financiero	17
2.2.10	Indicadores financieros	17
2.2.11	Inversión	18
2.2.12	Razones financieras	18
a)	Índice de liquidez	18
b)	Índice de actividad	19
c)	Razones de endeudamiento	19
2.2.13	Población en edad de trabajar (PET): Comprende a todas las personas de 15 años y más	19
2.2.14	Empleo adecuado	20
2.2.15	Empleo Inadecuado.....	20
2.2.16	Subempleados.....	20
a)	Subempleo por insuficiencia de tiempo de trabajo.....	21
b)	Subempleo por insuficiencia de ingresos.....	21
2.2.17	Otro empleo inadecuado.....	21
2.2.18	Empleo no remunerado.....	21
2.2.19	Empleo no clasificado	22
2.2.20	Desempleados.....	22
a)	Desempleo abierto.....	22
b)	Desempleo oculto	22
2.2.21	Tipos de bienes	23
a)	Bienes de capital	23
b)	Bienes de consumo	23
2.2.22	FOB	23
2.2.23	CIF	24

2.2.24	Balanza de pagos	24
2.2.25	Producto Interno Bruto	24
2.2.26	Inflación	25
2.2.27	Canasta familiar básica.....	25
2.2.28	Neumático	25
a)	Neumático con pliegos tipo vías	25
b)	Neumático con pliegos radiales.....	25
2.2.29	Accesorio de vehículo	26
2.2.30	Teoría del Equilibrio.....	26
2.3	Base legal.....	26
2.3.1	Constitución del Ecuador	26
2.3.2	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones	28
2.3.3	Resoluciones Arancelarias	28
2.3.4	Acuerdos Comerciales	29
2.4	Sistema de Variables.....	30
2.4.1	Variables de Investigación.....	30
a)	Variable Independiente	30
b)	Variable dependiente.....	30
2.5	Sistema Hipotético	31
CAPÍTULO III.....		32
FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA PAR LA INVESTIGACIÓN EN EL MARCO REGULATORIO A LA SALVAGUARDIA GENERAL ARANCELARIA SECTOR AUTOMOTRIZ SECCIÓN NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS		32
3.1	Tipos de investigación científica	32
3.3	Metodología de la investigación	34
3.4	Población.....	37
3.5	Muestra	40
3.5	Técnica de recopilación de datos	41
3.6	Técnica de análisis de datos	41
3.7	Instrumentos de investigación	41
3.9	Confiableidad y Validez.....	42
3.9.1	Confiableidad	42
3.9.2	Validez	43
CAPÍTULO IV.....		44

EVALUACIÓN FINANCIERA E IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL DEL SECTOR COMERCIAL AUTOMOTRIZ SECCIÓN NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS	44
4.1 Análisis del Macroambiente	44
4.1.1 Aspectos político legal.....	44
4.1.2 Aspecto económico	50
4.1.3 Aspecto social.....	54
4.1.4 Aspecto tecnológico.....	58
4.1.5 Aspecto ambiental	61
4.2 Análisis Meso económico	64
4.2.1 Aspecto político legal.....	64
4.2.2 Aspecto económico	69
4.2.3 Aspecto social.....	81
4.2.4 Aspecto tecnológico.....	90
4.2.5 Aspecto ambiental	90
4.3 Análisis del Microambiente	95
4.3.1 Resultados de la encuesta dirigida a empresas importadoras de accesorios para vehículos	95
4.3.2 Resultados de la encuesta dirigida a empresas importadoras de neumáticos nuevos	109
4.4 Informe final de la encuesta	124
4.4.1 Objetivo de la investigación.....	124
4.4.2 Segmento o sectores.....	125
4.4.3 Población.....	125
4.4.4 Muestra	125
4.4.5 Metodología	125
4.4.6 Resultados críticos.....	125
4.4.7 Síntesis	126
4.4.8 Diagnóstico final	126
4.5 Impacto económico-social	127
4.5.1 Impacto Económico	127
4.5.2 Impacto Social	134
4.5.3 FODA del Sector Automotriz.....	141
4.6 Comprobación de hipótesis y correlación de variables	142
CAPÍTULO V	155
PROPUESTAS DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS SECTORIALES QUE MITIGUEN LOS RIESGOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ	155

5.1	Estrategia de reinversión (implementación de una planta reencauchadora de neumáticos)	155
5.1.1	Presentación de la propuesta	155
5.1.2	Justificación.....	155
5.1.3	Descripción	156
5.1.4	Estructura de la propuesta	157
5.1.5	Viabilidad.....	171
5.2	Estrategia financiera de mejora de la rentabilidad (marketing para incrementar las ventas de las empresas importadoras de accesorios para vehículos)	171
5.2.1	Presentación de la propuesta	171
5.2.2	Justificación.....	171
5.2.3	Descripción	172
5.2.4	Viabilidad.....	173
CAPÍTULO VI.....		174
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		174
6.1	Conclusiones	174
6.2	Recomendaciones	175
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		177
ANEXOS.....		184

ANEXO N.1 Listado de empresas importadoras SENA 2015

ANEXO N.2 Listado de Subpartidas con aplicación de sobretasa arancelaria de salvaguardia de balanza de pagos

ANEXO N.3 Estados Financieros de empresas importadoras 2015

ANEXO N.4 Listado de Precios de neumáticos y accesorios para vehículos 2015

ANEXO 5. Tabla de Chi-cuadrado

ANEXO 6. Resoluciones COMEX para sector automotriz

ANEXO 7. Modelo de cuestionario

ANEXO 8 Simulador Financiero

ANEXO 9 Datos ingresados en SPSS

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Depreciación de monedas latinoamericanas con respecto al dólar agosto 2014-agosto 2015	4
Tabla 2 Sobretasas de aplicación arancelarias de salvaguardia de balanza de pagos.....	5
Tabla 3 Sobretasa de aplicación en neumáticos nuevos.....	6
Tabla 4 Sobretasa de aplicación en accesorios.....	6
Tabla 5 Importaciones ecuatorianas de accesorios de vehículos	8
Tabla 6 Empresas importadoras de neumáticos nuevos	37
Tabla 7 Empresas importadoras de accesorios de vehículos	38
Tabla 8 Comparación del Producto Interno Bruto	51
Tabla 9 Comparación entre neumático ecuatoriano vs neumático chino.....	61
Tabla 10 Resoluciones COMEXI-COMEX	64
Tabla 11 Resolución municipal sobre neumáticos y accesorios de vehículos	66
Tabla 12 Normas técnicas para neumáticos y accesorios de vehículos	67
Tabla 13 Afectación de salvaguardias en tipo de bienes	70
Tabla 14 Países de afectación por salvaguardias.....	71
Tabla 15 Evolución del volumen de comercio (toneladas) diciembre 2015	72
Tabla 16 Importaciones CIF con Salvaguardia Balanza de Pagos	73
Tabla 17 Cuadro comparativo de recaudación de impuestos.....	80
Tabla 18 Tasa de crecimiento de compañías y empleados	82
Tabla 19 Número de empleados por Región año 2014-2015.....	82
Tabla 20 Índice de reencauche obligatorio.....	91
Tabla 21 Índice de tratamiento de llantas fuera de uso	91
Tabla 22 Valoración del impacto ambiental del proceso neumático.....	94
Tabla 23 Valoración del impacto ambiental del proceso accesorio para vehículos	95
Tabla 24 Aplicación de salvaguardias en el Ecuador	95
Tabla 25 Salvaguardias para el sector automotriz	96
Tabla 26 Afectación en la rentabilidad	97
Tabla 27 Porcentaje de rentabilidad afectada	99
Tabla 28 Afectación en clientes	100
Tabla 29 Países importadores	101
Tabla 30 Reducción de personal	102
Tabla 31 Áreas afectadas	103
Tabla 32 Producción nacional.....	104
Tabla 33 Calidad nacional	105
Tabla 34 Afectación de ventas.....	106
Tabla 35 Variación de precios	107
Tabla 36 Estrategias financieras	108
Tabla 37 Mitigar riesgos.....	109
Tabla 38 Aplicación de salvaguardia en Ecuador.....	110
Tabla 39 Aplicación de medidas de salvaguardia	111

Tabla 40 Rentabilidad afectada	112
Tabla 41 Porcentaje de Rentabilidad afectada	113
Tabla 42 Afectación por salvaguardias	114
Tabla 43 Países importadores	115
Tabla 44 Reducción del personal	116
Tabla 45 Área afectada.....	117
Tabla 46 Comercialización nacional	118
Tabla 47 Producción nacional.....	119
Tabla 48 Alternativa de reencauche	120
Tabla 49 Afectación en ventas.....	121
Tabla 50 Variación de precios	122
Tabla 51 Estrategias financieras	123
Tabla 52 Mitigar riesgos.....	124
Tabla 53 Comportamiento PIB Transporte.....	129
Tabla 54 Principales índices financieros empresas importadoras de neumáticos.....	130
Tabla 55 Indicadores financieros empresas importadoras de accesorios para vehículos.....	131
Tabla 56 Importaciones de neumáticos según país	133
Tabla 57 Importaciones de accesorios para vehículos según país	133
Tabla 58 Principales variables sector automotriz año 2014	134
Tabla 59 Principales variables sector automotriz año 2015	135
Tabla 60 Comparación de Precio vehículos en la región.....	140
Tabla 61 Precio de venta al público automóvil económico	141
Tabla 62 FODA del sector automotriz	142
Tabla 63 Preguntas para la comprobación de Chi-cuadrado	144
Tabla 64 Distribuciones de Chi-cuadrado	145
Tabla 65 Frecuencias observadas Accesorios para vehículos	146
Tabla 66 Frecuencias observadas Neumáticos nuevos	146
Tabla 67 Frecuencias Esperadas Accesorios para vehículos	147
Tabla 68 Frecuencias esperadas Neumáticos nuevos	148
Tabla 69 Cálculo Chi 2 Accesorios para vehículos	148
Tabla 70 Cálculo Chi 2 Neumáticos nuevos.....	149
Tabla 71 Comprobación de Hipótesis SPSS Accesorios para vehículos	151
Tabla 72 Prueba de Chi-cuadrado SPSS Accesorios para vehículos	152
Tabla 73 Comprobación de Hipótesis SPSS Neumáticos Nuevos	153
Tabla 74 Tabla Pruebas Chi-cuadrado Neumáticos nuevos	154
Tabla 75 Impuestos 2015	158
Tabla 76 Equipo de Producción y herramientas	158
Tabla 77 Activos intangibles	159
Tabla 78 Inversión activo diferido	160
Tabla 79 Capacidad autoclave	160
Tabla 80 Costos de producción	160
Tabla 81 Capital de trabajo	161
Tabla 82 Inversión total.....	161

Tabla 83 Gastos generales en sueldos	162
Tabla 84 Costos de producción	163
Tabla 85 Gastos en materia prima	164
Tabla 86 Gastos en Mantenimiento	164
Tabla 87 Gastos en Servicios Básicos	164
Tabla 88 Punto de equilibrio	165
Tabla 89 Tabla de Amortización	167
Tabla 90 Ingresos futuros	168
Tabla 91 Evaluación financiera.....	169
Tabla 92 Producción	169
Tabla 93 Flujo del efectivo	170

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Importaciones de llantas según marcas 2004-2015	7
Figura 2 Importaciones de llantas según segmento 2011-2015	8
Figura 3 Tasa de Inflación en América Latina	52
Figura 4 Contribución al fortalecimiento del dólar 2011-2015	53
Figura 5 Venta de vehículos nuevos por países	54
Figura 6 Desempleo a nivel mundial	56
Figura 7 Factores que impulsan el desempleo	56
Figura 8 Desempleo en América Latina	57
Figura 9 Tasa de desocupación al trimestre III, 2014 y 2015	58
Figura 10 Evolución de balanza de pagos	69
Figura 11 Importaciones CIF por uso o destino	73
Figura 12 Importación de vehículos nuevos	74
Figura 13 Estructura porcentual de la importación de vehículos nuevos	74
Figura 14 Exportación de vehículos en Colombia y Ecuador	75
Figura 15 Producción de vehículos efectuados por las ensambladoras en Colombia y Ecuador	76
Figura 16 Comercio exterior de vehículos	76
Figura 17 Importación de llantas según país de origen	77
Figura 18 Importación de llantas según marca	77
Figura 19 Importaciones de llantas según segmento	78
Figura 20 Importación de llantas según segmento	79
Figura 21 Importación de llantas según segmento	79
Figura 22 Ingreso familiar y canasta básica	81
Figura 23 Composición Población Total 2014-2015	83
Figura 24 Composición Población Edad de Trabajar	84
Figura 25 Composición PEA.....	84
Figura 26 Composición de la Población-Total Nacional	85
Figura 27 Evolución de Indicadores Laborales-Total Nacional.....	85
Figura 28 Evolución del empleo Inadecuado	86
Figura 29 Composición de los empleados por rama de actividad	87
Figura 30 Composición del empleo adecuado por rama de actividad	87
Figura 31 Composición del empleo inadecuado por rama de actividad	88
Figura 32 Evolución tasa de empleo inadecuado	88
Figura 33 Evolución tasa de desempleo	89
Figura 34 Evolución tasa de empleo adecuado	89
Figura 35 Galones de consumo llantas nuevas vs llantas reencauche.....	92
Figura 36 Proceso Reencauche llanta	93
Figura 37 Representación Impacto Ambiental-Neumáticos.....	93
Figura 38 Representación gráfica impacto ambiental - accesorios para vehículos .	94
Figura 39 Aplicación de Salvaguardias en el Ecuador	96
Figura 40 Salvaguardias para el Sector Automotriz.....	97
Figura 41 Afectación en la rentabilidad	98

Figura 42 Porcentaje de rentabilidad afectada.....	99
Figura 43 Afectación en clientes	100
Figura 44 Países importadores.....	101
Figura 45 Reducción del personal	102
Figura 46 Áreas afectadas	103
Figura 47 Producción nacional	104
Figura 48 Calidad nacional	105
Figura 49 Afectación de ventas	106
Figura 50 Variación de precios	107
Figura 51 Estrategias financieras	108
Figura 52 Mitigar riesgos.....	109
Figura 53 Aplicación de Salvaguardia en Ecuador	110
Figura 54 Aplicación de medidas de salvaguardia.....	111
Figura 55 Rentabilidad afectada	112
Figura 56 Porcentaje de rentabilidad afectada.....	113
Figura 57 Afectación por salvaguardias	114
Figura 58 Países importadores.....	115
Figura 59 Reducción del personal	116
Figura 60 Área afectada.....	117
Figura 61 Producción Nacional.....	118
Figura 62 Producción nacional	119
Figura 63 Alternativa de reencauche.....	120
Figura 64 Afectación en ventas	121
Figura 65 Variación de precios	122
Figura 66 Estrategias financieras	123
Figura 67 Mitigar riesgos.....	124
Figura 68 Estructura de empresas por sectores económicos.....	127
Figura 69 Evolución de ventas de las actividades productivas, periodo 2011-2015	128
Figura 70 Análisis del sector automotriz sobre los sectores empresariales, 2011-2015	129
Figura 71 Impacto del anticipo de impuesto a la renta	132
Figura 72 Incremento del IVA	132
Figura 73 Impuesto ambiental	138
Figura 74 Volumen de crédito.....	139
Figura 75 Aprehensiones 2013-2014	140
Figura 76 Cálculo de Chi 2 Accesorios de vehículos	150
Figura 77 Calculo Chi 2 Neumáticos nuevos	150

RESUMEN

El principal enfoque en esta investigación es el impacto de las salvaguardias a los accesorios y neumáticos nuevos de vehículos, impuestas por el gobierno nacional el 11 de marzo de 2015 medida tomada con el afán de estabilizar los precios, por lo cual hemos desarrollado 6 capítulos. En primera instancia fue necesario conocer y analizar la situación del país respecto a la región y sus respectivas divisas, identificamos los porcentajes impuestos de salvaguardias a los neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, para nuestro estudio enlistamos una población de empresas importadoras emitida por la SENAE 2015 las mismas que fueron sujetas de análisis mediante encuestas, de esta manera se justificó si es factible el tema de investigación meso, macro y micro de impacto económico-social, político, ambiental, tecnológico el cual involucra directamente a las empresas importadoras, comercializadoras y consumidores, para lo cual se ha indagado los datos de las importaciones durante los años en el que el sector automotriz aún no se encontraba sujeto a salvaguardias y con salvaguardias y en cada uno de sus ratios financieros basándonos en sus estados financieros para poder obtener conclusiones, y de esta manera desarrollar estrategias que ayuden a mitigar los riesgos para las empresas importadoras. Finalmente esta investigación de tesis propone el desarrollo de dos estrategias financieras para empresas que tienen problemas con sus ventas. La primera estrategia financiera es de reinversión mediante la implementación de una planta de reencauchadora de neumáticos y la segunda estrategia financiera es la mejora de la rentabilidad a través de marketing, las cuales detallamos en el capítulo quinto.

PALABRAS CLAVE:

- **ESTRATEGIA FINANCIERA**
- **EVALUACIÓN FINANCIERA**
- **MEDIDAS DE SALVAGUARDIAS**
- **IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL**

ABSTRACT

The main focus of this current investigation is the impact that safeguards have in new accessories and tires of vehicles, which were imposed by the national government on March 11th, 2015, a measure that was taken with the aim to stabilize the prices. Thus we have developed six chapters. In the first instance it was necessary to know and analyze the situation of the nation with respect to the region and its respective valuta, we identified the percentages imposed by the safeguards to the new tires and accessories for vehicles. For our study, we enlisted a population of importer companies issued by the SENAE 2015, which then were subject to analysis through surveys, in this way it was justified the feasibility of the research topic meso, macro, and micro of economic-social, politic, environmental and technology impact, which directly involves the importer companies, markets, and consumers. For which it has been inquired the data of the imports during the years in which the automotive sector had not been subjected to safeguards yet and during the years it had, and each one of its financial ratios, based on its financial status in order to be able to obtain conclusions, and in this way develop strategies that help to mitigate the risks for the importer companies. Finally, this thesis research proposes the development of two strategies for business that have problems with their sales. The first financial strategy focus is a reinvestment through the implementation of a new tier of tire rubber replacement and the second proposal is the improvement of the profitability through a marketing strategy, which are detailed in Chapter 5.

KEY WORDS:

- **FINANCIAL STRATEGY**
- **FINANCIAL EVALUATION**
- **SAFEGUARDS MEASURES**
- **ECONOMIC-SOCIAL IMPACT**

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DEL MARCO REGULATORIO DE LAS SALVAGUARDIAS EN LA REPÚBLICA DE ECUADOR

1.1 Título del proyecto

“Evaluación Financiera e Impacto Económico Social en el Sector Automotriz - línea neumáticos y accesorios por el marco regulatorio de la salvaguardia general arancelaria del Ecuador para el año 2015 y propuesta de estrategias financieras”

1.2 Planteamiento del problema

Los países sudamericanos desde el 2014 han trabajado para potenciar las exportaciones y evitar la aplicación de medidas de salvaguardias. En el año 2015 se presenta una crisis de la economía capitalista que ha generado presión sobre los sistemas políticos y los gobiernos que no han tenido una rápida respuesta para salir de los problemas económicos, a tal punto que muchos países siguen sumergidos en ellos, puesto que no ha contado con fuentes de financiamiento internacionales que les permita salir a flote económicamente.

Realizando una retrospectiva sobre las fuentes de financiamiento de Latinoamérica de acuerdo al análisis del artículo de (Rebossio, 2012), del diario El País de Buenos Aires, China ha logrado posesionarse como uno de los más grandes prestamistas internacionales más que el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la postura de no imponer condiciones ideológicas ha logrado financiar proyectos de infraestructura y productivos que antes dependían de gobiernos de países desarrollados.

Basándonos en este antecedente, mediante un análisis del artículo de Krauss, (Krauss & Bradsher, 2015) del The New York Times, se trata de una nueva evolución de China con el propósito de que a futuro la moneda china, el renminbi sea reconocida como divisa de reserva mundial y convertirse como

una las principales monedas junto con el euro, yen, libra esterlina y dólar estadounidense.

Entre los países beneficiados por el crédito chino resaltan Brasil, Chile, Costa Rica, Perú, Venezuela, Bolivia, Ecuador, México y Argentina. Algunos de ellos como Venezuela, Ecuador y Argentina carecen de acceso a los mercados internacionales de capitales con intereses bajos. Debido a la importancia que ha alcanzado China y por su injerencia en los países sudamericanos a través de compras, ventas, préstamos y construcción de obras de infraestructura, se la cataloga a China como el mejor director de la economía latinoamericana.

En la revisión del análisis efectuado por la (Fortuna, 2015) sobre la situación de América Latina frente a la caída internacional del precio de los commodities, la situación económica de países sudamericanos, en el caso de Ecuador al poseer una economía dolarizada y con un recorte de ingresos petroleros se ve afectado directamente en su nivel de actividad económica, con el fin de sortear la posible crisis de Balanza Comercial.

Con respecto a Venezuela ha sido afectada como país productor de petróleo, depende de exportaciones petroleras para acceder a divisas y debido a ello el acceso a productos de primera necesidad se ha visto reducido. Argentina se ha visto reducida en el ritmo de su economía por la caída de los precios de los commodities en un escenario de escasez de dólares. Brasil fue afectado por rumores internos de alzas de tasas en mercados, la entrada de capitales ha presionado la depreciación del real y las inversiones petroleras se vieron afectadas notablemente.

En derivación a ello cada país se ha visto en la necesidad de implementar medidas que les permita hacer frente a la situación económica de los países vecinos, además se pone en evidencia el aprovechamiento del boom de los últimos años como providencia de crecimiento a largo plazo frente a países que decidieron optar por medidas a corto plazo.

La situación actual económica mundial ha modificado las proyecciones relacionadas con nuestra balanza de pagos, Ecuador al verse enfrentado a un nuevo escenario por la baja del precio del petróleo, la apreciación del dólar norteamericano, devaluación de moneda de países vecinos toma la decisión

de optar por medidas para regular el nivel general de las importaciones y equilibrar nuestra Balanza de Pagos.

En una síntesis del enlace ciudadano (Ochoa K. , 2015) N. 415 emitido desde el Puyo, el presidente Rafael Correa alude que las salvaguardias no representan un paquetazo para el país, sino más bien esta medida está orientada para las personas de considerables recursos económicos, la medida arancelaria durará 15 meses con revisiones trimestrales como lo establece la organización Mundial del Comercio.

Esta medida fue implantada tras el país registrar en el 2014 importaciones de \$27.739 millones, basándose en esta estimación \$8.500 millones serán afectados por las tasas arancelarias representando así alrededor del 32% de las importaciones registradas, con el fin de reducir la salida de dólares por la caída del petróleo y la apreciación de la moneda estadounidense, dando como resultado una afectación con medidas de salvaguardias del 6,9% de productos que se comercializan en el país.

En el boletín N.50 elaborado por (Instituto de Economía de la USFQ-Koyuntura, 2014) se realiza un análisis de la caída del precio del petróleo ecuatoriano donde se indica varios factores relevantes que provocaron este suceso, uno de ellos radica que los Estados Unidos está produciendo en niveles record su propio petróleo, siendo Ecuador un país dependiente del petróleo nuestras exportaciones han disminuido notablemente en el año 2015.

Otro de los factores que ha conllevado a la caída del petróleo, China y Rusia van concretando la construcción del oleoducto, Rusia proveería de crudo a Asia, y Arabia Saudita prefiere bajar los precios para no perder a futuro el mercado puesto que no le conviene la producción americana de petróleo.

Además la recuperación del dólar en los últimos años marca otro factor trascendental, existiendo una relación inversa entre el dólar y el precio del crudo, el mercado se establece en términos reales en dólares y cuando el dólar se fortalece el precio nominal baja para mantener el valor real constante.

Finalmente el petróleo representa una fuente de doble efecto, representa un ingreso importante para el Estado y una fuente de divisas para la economía, el promedio del precio del barril del crudo del Oriente y Napo según (Sistema Nacional de Información, Indicadores años 2014-2015), en enero del

2014 fue de 93,64 USD mientras que en diciembre del mismo año fue de 45,06 USD; a diferencia de enero de 2015 cuyo registro alcanza un valor de 39,66 USD y en diciembre del mismo año fue de 27,55 USD.

Basándonos en datos de (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2016) la balanza comercial petrolera ecuatoriana en el 2011 se registra un valor de 7.931.696 miles de millones de USD, mientras que en el 2015 registra 2.794.668 miles de millones de USD y a enero de 2016 se registra 89.609 millones de USD, claramente se evidencia la caída del precio del petróleo y al afectación en la economía de nuestro país.

Y a este problema se suma la apreciación del dólar, puesto que cuando el dólar se aprecia, el barril del petróleo cae, cuando la tasa de interés sube, el petróleo sube. Estados Unidos en los últimos siete años ha mantenido tasas de interés nominales muy cercanas a cero y ha llevado a cabo fuertes amortizaciones de deuda doméstica imprimiendo dinero, los objetivos de esta política han sido salir de la crisis financiera que comenzó en 2008 y evitar que el país caiga en una recesión similar a la de los años treinta.

Ecuador al ser un país que no posee una moneda propia, pierde competitividad en las exportaciones hacia Europa y países vecinos, esto se debe a las devaluaciones que atraviesan Colombia y Perú, los productos se abaratan en estos países y las tendencias del consumidor se incrementan al no existir una producción nacional que abastezcan sus necesidades de consumo y bajos precios, es necesario resaltar la depreciación de monedas latinoamericanas con respecto al dólar de Estados Unidos.

Tabla 1

Depreciación de monedas latinoamericanas con respecto al dólar agosto 2014-agosto 2015

PAÍS	% DEPRECIACIÓN
Colombia	36%
Brasil	35%
México	19%

Continúa



Uruguay	17%
Perú	12%
Argentina	10%

Fuente: (BBC MUNDO, 2016)

Es así que el gobierno nacional el 11 de marzo de 2015 mediante Resolución N.11 del Comité de Comercio Exterior, adopta medidas de salvaguardia a 2955 partidas, Ecuador frente a la aplicación de estas medidas pretende equilibrar su balanza de pagos con el fin de hacerle frente a la crisis mundial por la cual actualmente se está atravesando, para mitigar los impactos que cause esta crisis. Para nuestro país donde la matriz económica se basa en consumir más que en producir, significa un revés para los hogares ecuatorianos, pues muchos de estos productos son de consumo masivo y primordial para varios sectores comerciales. Estableciéndose así las siguientes sobretasas arancelarias:

Tabla 2

Sobretasas de aplicación arancelarias de salvaguardia de balanza de pagos

SOBRETASA	PRODUCTO
5%	Bienes de capital y materias primas no esenciales
15%	Bienes de sensibilidad media
25%	Neumáticos, Cerámica, CKD de Televisores y CKD motos
45%	Bienes de Consumo Final, televisores, motos

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2015)

Nuestro objeto de estudio está enmarcado a la aplicación de salvaguardias en neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, a continuación de detalla la sobretasa arancelaria en cada uno de los productos:

Tabla 3**Sobretasa de aplicación en neumáticos nuevos**

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	SOBRETASA ARANCELARIA
4011101000	Radiales	25%
4011109000	Los demás	25%
4011201000	Radiales	25%
4011209000	Los demás	25%
4011630000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro superior a 61 cm	45%
4011690000	Los demás	45%
4011930000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro inferior o igual a 61 cm	45%
4011940000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro superior a 61 cm	45%
4011990000	Los demás	45%

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2015)

Tabla 4**Sobretasa de aplicación en accesorios**

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	SOBRETASA ARANCELARIA
8714910000	Cuadros y horquillas, y sus partes	15%
8714921000	Llantas (aros)	15%
8714929000	Radios	15%
8714930000	Bujes sin freno y piñones libres	15%
8714940000	Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes	15%
8714950000	Sillines (asientos)	15%
8714960000	Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes	15%
8714990000	Los demás	15%

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2015)

El sector automotriz juega un papel importante en la economía ecuatoriana puesto que genera ingresos considerables en industrias como la siderúrgica, minera, petroquímica, plástico, vidrio, electricidad, robótica, petrolera, informática, metalmecánica, beneficiando a sectores directos e indirectos.

Según datos de la (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015) se registra importaciones de llantas en el 2014 de 198.000.000 USD, mientras que en el 2015 tras el ajuste de medidas de salvaguardias se registra 153.000.000 USD, según el país de origen se importan llantas hacia Ecuador de países sudamericanos como Perú de 51.000 unidades, de Brasil ingresaron al país 82.000 unidades y México 77.000 unidades como se aprecia en la Figura 1.

Importaciones de llantas

En millones de dólares FOB, 2004 - 2015

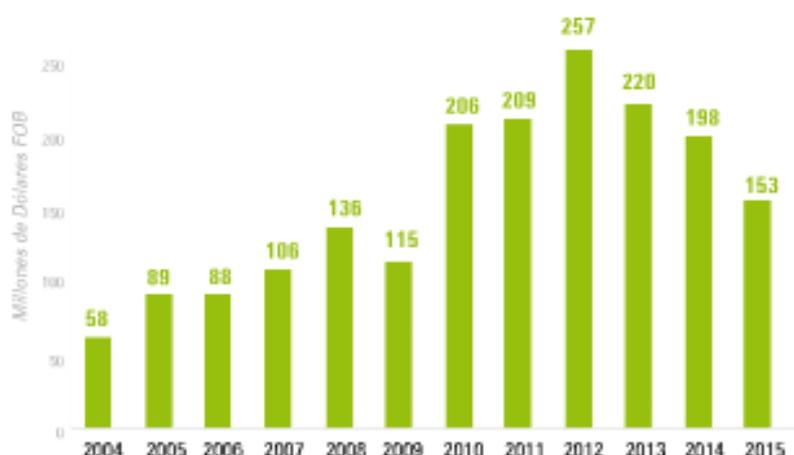


Figura 1 Importaciones de llantas según marcas 2004-2015

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

Como se observa en la Figura 2, las importaciones de llantas según el segmento de vehículos livianos en el 2014 alcanzaron 1'532.000 unidades, en motos 643.00 unidades, buses y camiones 458.000 unidades, construcción 55.000 unidades, para el sector agrícola 8.000 unidades y en otro segmentos 6.000 unidades. El gobierno nacional sostiene que la aplicación de medidas de salvaguardias permiten proteger la industria nacional es así que en el 2015 importaciones en vehículos livianos registran 1'472.000 unidades, motos 648.00 unidades, buses y camiones 399.000 unidades, en construcción industrial 50.000 unidades, sector agrícola 11.000 unidades y otros segmentos 5.000 unidades.

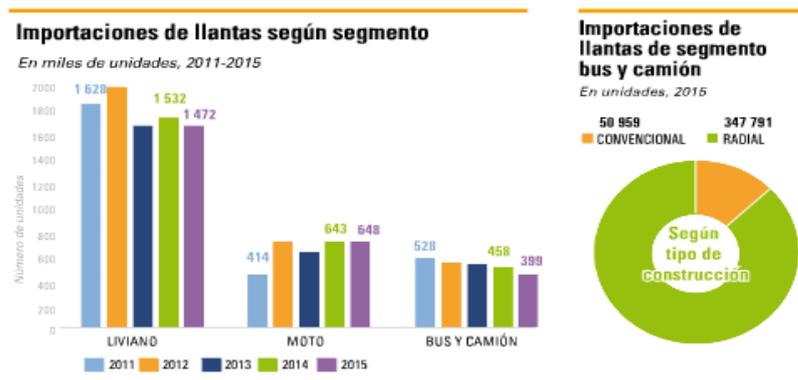


Figura 2 Importaciones de llantas según segmento 2011-2015

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

En lo que concierne a los accesorios de vehículos según el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones en el año 2010 se evidencia una importación en accesorios para vehículos de 14'622.000 USD, mientras que en el año 2011 por 16'982.000 USD, seguidamente en el año 2012 un valor de 17'574.000 USD, en base a estos datos realizando una proyección con una variación de incremento del 3.49% en el último año tenemos una importación de 19'478.960,77 para el año 2015.

Por lo tanto, la aplicación de esta medida aunque eventualmente puede ayudar al Gobierno a solucionar sus problemas de desfinanciamiento, los efectos para la economía también van a ser negativos. No solamente en el aumento de la inflación sino a la reducción de la tasa de crecimiento, especialmente en ciertos sectores claves de la economía ecuatoriana, al incremento del desempleo y la disminución de la inversión privada. Se especula que la aplicación de estas sobretasas va a fortalecer la producción nacional, lo que realmente hará es reforzar la actividad monopólica de ciertos grupos económicos y difícilmente va a diversificar la producción vía sustitución de importaciones.

Tabla 5

Importaciones ecuatorianas de accesorios de vehículos

IMPORTACIONES SECTIR AUTOMOTRIZ								
MILLONES USD FOB								
PARTIDA	DESCRIPCION	2008	2009	2010	2011	2012	TCPA 0 8-2012	PART 2012

Continúa



8714	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS DE LAS PARTIDAS 87.11 A 87.13	15.735	12.634	14.622	16.982	17.574	2.80%	1.30%
------	--	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2013)

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

- Investigar la incidencia del marco regulatorio de la salvaguardia general arancelaria del Ecuador en el impacto económico-social del sector automotriz en la línea neumáticos nuevos y accesorios en el año 2015.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Definir el problema, delimitación y objeto de estudio para la presente de investigación del sector automotriz
- Extraer información de bases teóricas y digitales de los principales términos relacionados con el tema de investigación.
- Encuestar a empresas ecuatorianas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, para el respectivo análisis económico-social del sector automotriz.
- Comparar las ventas anuales de las empresas importadoras entre el año 2010 al 2015, con el fin de determinar la afectación en el macro, meso y micro ambiente del sector automotriz en la línea neumáticos nuevos y accesorios.
- Determinar estrategias financieras para el sector automotriz línea neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, para afrontar el panorama de comercialización nacional en la actualidad.
- Concluir sobre los resultados obtenidos durante la investigación y recomendar el continuo análisis económico-social del sector automotriz línea neumáticos nuevos y accesorios.

1.4 Justificación

El proyecto es útil pues pretende dar a conocer las causas por las cuales fueron establecidas las medidas de salvaguardia en el sector automotriz – neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, escenarios donde se desarrolla la comercialización, fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del mercado nacional, así como considerables efectos ocasionados al sector automotriz frente la aplicación de medida de salvaguardia.

Los beneficiarios de este proyecto son empresas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios, comerciantes minoristas, compradores y sectores directos e indirectos. El impacto de esta investigación radica en el análisis de cifras históricas de ventas de años anteriores, datos actuales y reales emitidos por los ministerios y asociaciones ecuatorianas, con el fin de evaluar el panorama económico-social en el sector automotriz, ya que se constituye como uno de los sectores que genera mayores cantidades de ingresos para la economía nacional.

La importancia radica en implantar estrategias financieras con el fin de disminuir los efectos ocasionadas en el sector automotriz, así como una guía para futuras líneas de investigación en la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE puesto no se han realizado trabajos similares. Este proyecto de investigación es factible puesto que la SENA cuenta con una base de datos de empresas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, será utilizada como fuente principal de información y mediante el manejo de bases secundarias se efectuará el presente análisis.

1.5 Delimitación

1.5.1 Delimitación Geográfica

- El presente proyecto de investigación se lo realizará en Ecuador.

1.5.2 Delimitación de Tiempo

- Año 2015

1.5.3 Delimitación Sector

- Sector Automotriz

a) Delimitación por Actividad

- Comercialización de Neumáticos y Accesorios para vehículos

b) Delimitación de Producto

- Línea Neumáticos Nuevos
- Accesorios para Vehículos

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL, TEÓRICA Y LEGAL RELACIONADA A LAS SALVAGUARDIAS IMPUESTAS AL SECTOR AUTOMOTRIZ SECCIÓN NEUMATICOS Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS

2.1 Antecedentes de la investigación

Como primer antecedente (Paredes & Rojas, 2015), en su proyecto investigativo “Análisis de las salvaguardias a la importación de productos provenientes de países que conforman la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y su impacto en el consumo ecuatoriano en el sector automotriz”, en uno de los objetivos de esta investigación se plantea describir la importancia y la inherencia de las salvaguardias en el Ecuador, factores como la caída del precio del petróleo y gasto público han originado la aplicación de estas medidas, por lo cual se han planteado desafíos no solo económicos sino también políticos entre la Comunidad Andina y Ecuador.

Como otro antecedente tenemos la investigación de (Paguay, 2016), en su tema de investigación “Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador 2010-2015”, en la cual se concluye que mediante la aplicación de estas medidas económicas se logró disminuir las importaciones en el año 2015 a la vez disminuyeron las exportaciones puesto que ciertos bienes que son exportados dependen de importaciones de materias primas, un análisis de los sectores económicos determina que el sector textil obtuvo un gran incremento en el nivel de ventas puesto que compensó la producción nacional, se hace énfasis a la medida implementada mediante Resolución N.013-2015 del Comité de Comercio Exterior, implementación del Drawback, las empresas que realicen exportaciones se les devuelve el 2% y 5% de impuestos de importación por materias primas pero no cubre a las demás importaciones gravadas con salvaguardia del 15%, 25 % y 45%.

Cabe resaltar el trabajo realizado por (Junco, 2015), en la Empresa INFAMOTOR S.A, caso real de análisis de la incidencia de la aplicación de las salvaguardias en las ventas del periodo económico 2015, la empresa en

mención es importador directo de accesorios y repuestos para vehículos, a partir de marzo de 2015 debido al nuevo escenario que se enfrentó, se vio en la necesidad de incrementar sus costos y por ende el precio del producto que se ofrece al mercado como medida de compensación en la inversiones efectuadas en los nuevos productos adquiridos con salvaguardias, lo que ocasionó que en el mes de abril se genere un pago por 17.000,00 USD por concepto de impuestos aduanero. Sus ganancias disminuyeron en un 13% comparado con los años anteriores, las afectaciones de las salvaguardias también implican efectos tributarios, las obligaciones por concepto de IVA se incrementaron en montos considerables, afectando todo esto al flujo de efectivo y generando una reestructuración del presupuesto, cancelación de órdenes de compra y selección de nuevos proveedores.

Relacionándose estos antecedentes con nuestro proyecto puesto que se analizan aspectos como la incidencia de la aplicación de las salvaguardias en el sector automotriz, análisis del impacto económico y social en la economía de nuestro país, análisis de la balanza de pagos en los últimos años y la oportunidad de crecimiento económico nacional. Claramente la aplicación de las salvaguardias se ha constituido como una medida económica que afecta a sectores mercantiles directos e indirectos, ocasionando no solo impactos económicos sino también sociales.

2.2 Bases conceptuales

2.2.1 Salvaguardia

Según la (Organización Mundial del Comercio, 2015):

El Acuerdo sobre Salvaguardias (“Acuerdo SG”) establece normas para la aplicación de medidas de salvaguardia de conformidad con el artículo XIX del GATT de 1994. 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.

Por lo tanto, es necesario que un país se proteja de amenazas hacia su economía, tomando medidas de esta índole como son las salvaguardias ya

que al tomar en consideración que nuestro país no posee moneda propia con la cual podría garantizar una estabilidad económica de una manera diferente como países Colombia y Perú.

2.2.2 Arancel

Según la (Organización Mundial del Comercio, 2015):

Los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías se denominan aranceles. Los aranceles 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. Un resultado de la Ronda Uruguay fueron los compromisos asumidos por los países de reducir los aranceles y "consolidar" los tipos de los derechos de aduana a niveles que son difíciles de aumentar. En las actuales negociaciones en el marco del Programa de Doha se siguen realizando esfuerzos en ese sentido en relación con el acceso a los mercados para los productos agrícolas y no agrícolas.

(Herrera, 2011) Afirma:

Impuesto que grava las importaciones de bienes y servicios. Pueden calcularse en función de factores "específicos" como, por ejemplo, unidad de producto o servicio, peso o volumen. Generalmente se trata de aranceles (o tarifas) ad valorem, es decir, que recaen sobre el valor de los bienes o servicios importados. (p. 23)

Los costos adicionales impuestos a los productos importados representan el derecho a ejecutar esta actividad así como refleja la protección al producto nacional, el gobierno utiliza estos rubros a manera de inversión interna.

2.2.3 Importación

De acuerdo a (Jimenez, 2016) Manifiesta:

La importación es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales. Las importaciones son generalmente llevadas a cabo bajo condiciones específicas.

El término importaciones se asocia directamente al ingreso de producto o materia prima de países extranjeros, mediante un proceso que exige

regularidades dependiendo el país al que se va a ingresar, es así como varía el arancel, el mismo que se basa en estabilizar también el consumo interno de productos similares.

2.2.4 Tributos por un producto importado

De acuerdo al (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2012) se establecen los siguientes aranceles para importar un producto de acuerdo a la clasificación arancelaria correspondiente:

a) Ad-Valorem (Arancel Cobrado a las Mercancías)

Son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete (base imponible de la importación).

b) FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia)

Se aplica el 0.5% sobre la base imponible de la importación.

c) ICE (Impuesto a los Consumos Especiales)

Porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen.

d) IVA (Impuesto al Valor Agregado) Corresponde al 12% sobre: Base

imponible + ADVALOREM + FODINFA + ICE.

2.2.5 Exportación

El (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2012) establece “Es el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente.”

2.2.6 Balanza comercial

El (Instituto de Promoción, Exportaciones e Inversiones, 2015) Menciona:

Es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones. Es positiva cuando el valor de las importaciones es inferior al de las exportaciones, y negativa cuando el valor de las exportaciones es menor que el de las importaciones.

(Igor & Borja, 2015) Sostiene:

Diferencias entre las importaciones y exportaciones realizadas en un país durante un periodo de tiempo determinado. Arroja un saldo positivo o superávit si las exportaciones superan a las importaciones y es desfavorable o negativa cuando las importaciones superan a las exportaciones'. (p.16)

2.2.7 Barreras proteccionistas

El (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2015) señala:

“Medidas proteccionistas: Obstáculos al comercio internacional que imponen los gobiernos asignándoles cuotas de importación, boicot, bloqueo y embargo.

- Cuotas de importación: Cantidades máximas de cierto tipo de mercancías que un país ha determinado admisible importar de otro país o región
- Boicot: Negativa por parte de un país o varios países de comprar o vender cierto tipo de mercancías a otro país con el objeto de presionar para que se realicen concesiones y acciones en el ámbito internacional o interno.
- Bloqueo: Acción política, militar y comercial agresiva que impide a un país relaciones comerciales con otros países en forma unilateral. Ejemplo: el que U.S.A le ha impuesto a Cuba.”

El imponer una medida en un país o varios países en acuerdo mutuo, es una manera de resguardar sus intereses económicos, un ejemplo sería a la restricción de un bien que se produzca internamente al país y su importación afectaría a los comerciantes nacionales, puede que se origine un rechazo a la prohibición a la importación del producto señalado, en cualquiera que sea la barrera tiene como objetivo el salvaguardar la situación económica.

2.2 8 Competitividad

(Fernandez, 2000) Afirma:

“La competitividad es pues una exigencia impuesta por el dinamismo tecnológico y la globalización de la competencia. Es un concepto relativo que debe restringirse a aquellos sujetos que actúan en competencia o rivalidad con otros y se aplica en primer lugar, a un sector productivo o a un país con el significado de que las empresas que operan en ese sector o con esa nacionalidad alcanzan un alto grado de competitividad en el contexto internacional.” (p9)

Dentro del área empresaria este término marca la diferencia entre productos y servicios prestados, se caracteriza cada uno de ellos por sus estándares de calidad que se han estipulado con el fin de ser o prestar un mejor paquete atractivo para el cliente.

2.2.9 Diagnóstico financiero

(García O. , 2009) Mantiene:

Por diagnóstico financiero se puede entender el estudio que se hace de la información que proporciona la contabilidad y de toda la demás información disponible, para tratar de determinar la situación financiera de la empresa o de un sector específico de esta. (p2)

Para una empresa un diagnóstico financiero continuo es fundamental debido a que las cifras influyen de manera primordial en las tomas de decisiones de corrección o nuevas estrategias dado el caso necesario.

2.2.10 Indicadores financieros

(García O. , 2009) Menciona:

Es una relación entre cifras extractadas bien sea de los estados financieros principales o de cualquier otro tipo de informes interno o estado financiero complementario o de propósito especial, con el cual el analista o usuario busca formarse una idea acerca del comportamiento de un aspecto, sector o área de decisión específica de la empresa. (p3)

La parte fundamental para el diagnóstico son las cifras obtenidas mensualmente, trimestralmente, etc. su análisis señala de manera efectiva la

aceptación negativa o positiva de un producto, bien o servicio dependiendo el fin en cada empresa y propósito de permanencia en el mercado.

2.2.11 Inversión

(Lawrence J. Gitman, Fundamentos de Inversión, 2006) expresa que “Una inversión es simplemente cualquier instrumento en el que se puede colocar unos fondos con la esperanza de que generaran rentas positivas y/o su valor se mantendrá o aumentará.” (p. 4)

Las inversiones financieras representan derechos adquiridos por el ente económico, representa una parte del activo con el fin de obtener liquidez en un futuro, como valores negociables a corto plazo o inversiones a largo plazo, es decir capital invertido en otra empresa o sociedad.

2.2.12 Razones financieras

(García O. , 2009) Sostiene:

Es una relación entre cifras extractadas bien sea de los estados financieros principales o de cualquier otro tipo de informes interno o estado financiero complementario o de propósito especial, con el cual el analista o usuario busca formarse una idea acerca del comportamiento de un aspecto, sector o área de decisión específica de la empresa.(p.3)

(INNOVOTATIVA ESPE, S.F) sostiene que “Las razones financieras se enmarcan en comparaciones de grupos de cuentas de un balance general o de un estado de pérdidas y ganancias de un mismo período, determinando relaciones y generar la toma de decisiones de mejora”

Las cifras que diariamente se obtienen en una empresa pueden servir a futuro para análisis y comparaciones ya sea internamente o externamente con otra empresa, esto permite las decisiones acertadas a corto y mediano plazo que se tomaran base a ellas.

a) Índice de liquidez

Según (Contadores, 2016) afirma:

La liquidez de una organización es juzgada por la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo que se han adquirido a medida que éstas se vencen. Se refieren no solamente a las finanzas totales de la empresa, sino a su habilidad para convertir en efectivo determinados activos y pasivos corrientes.

Una empresa que posea una liquidez estable cumplirá con sus obligaciones en el menor tiempo posible y gracias a esto crea gran credibilidad en la misma, permitiendo su posicionamiento en el mercado.

b) Índice de actividad

(Hanke, 2006) Sostiene:

Un índice de actividad económica es el indicador de los cambios relativos en las condiciones generales de los negocios existentes en la región. Esta debe servir como información vital en la formulación de estrategias y decisiones, tanto para los organismos públicos como privados.(p. 362)

Por más pequeña que sea una institución, empresa o entidad que genere movimiento de servicios o productos diariamente tendrá cifras que señalen si sus actividades están en ventaja o desventaja frente al mercado.

c) Razones de endeudamiento

(Briceño, 2009)Mantiene:

El financiamiento es el dinero con el que una empresa debe contar para operar, dentro de un mercado el mismo que determina como son utilizados estos recursos, estos fondos que pueden ser proporcionados o como también pueden ser reunidos podrán ser utilizados e inversiones, activos o para dotar de capital de trabajo'' (p.20)

Las razones financieras presentan una perspectiva amplia de la situación financiera de la empresa, se precisa el grado de liquidez, actividad, rendimiento, rentabilidad y todo lo que tenga que ver con su actividad.

2.2.13 Población en edad de trabajar (PET): Comprende a todas las personas de 15 años y más

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) Menciona:

Población económicamente inactiva (PEI): Son todas aquellas personas de 15 años y más que no están empleadas, tampoco buscan trabajo y no estaban disponibles para trabajar. Típicamente las categorías de inactividad: rentista, jubilados, estudiantes, amas de casa, entre otros.

1. Población económicamente activa (PEA): Personas de 15 años y más que trabajaron al menos 1 hora en la semana de referencia aunque no trabajaron, tuvieron trabajo (empleados); y personas que no tenían empleo pero estaban disponibles para trabajar y buscan empleo (desempleados)
2. Empleados: Personas de 15 años y más que, durante la semana de referencia, se dedicaban alguna actividad para producir bienes o prestar servicios a cambio de remuneración o beneficios.

2.2.14 Empleo adecuado

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) Menciona:

Personas con empleo que, durante la semana de referencia, perciben ingresos laborales iguales o superiores al salario mínimo, trabajan igual o más de 40 horas a la semana, independientemente del deseo y disponibilidad de trabajar horas adicionales. También forman parte de esta categoría, las personas con empleo que, durante la semana de referencia, perciben ingresos laborales iguales o superiores al salario mínimo, trabajan menos de 40 horas, pero no desean trabajar horas adicionales.

2.2.15 Empleo inadecuado

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) Menciona:

Personas con empleos que satisfacen las condiciones mínimas de horas o ingresos y, que durante la semana de referencia, perciben ingresos laborales menores al salario mínimo y/o trabajan menos de 40 horas a la semana, y pueden o no, desear y estar disponibles para trabajar horas adicionales. Constituyen la sumatoria de las personas en condición de subempleo, otro empleo inadecuado y no remunerado.

2.2.16 Subempleados

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) Menciona:

Personas con el empleo que, durante la semana de referencia, percibieron ingresos inferiores al salario mínimo y/o trabajaron menos de la jornada legal y tienen el deseo y disponibilidad de trabajar horas adicionales. Es la sumatoria del subempleo por insuficiencia de tiempo de trabajo y por insuficiencia de ingresos.

a) Subempleo por insuficiencia de tiempo de trabajo

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) pronuncia que el subempleo por insuficiencia de tiempo de trabajar “Son personas con empleo que, durante la semana de referencia, trabajan menos de 40 horas efectivas a la semana, y perciben ingresos laborales iguales, superiores o inferiores al salario mínimo y desean y están disponibles para trabajar horas adicionales.”

b) Subempleo por insuficiencia de ingresos

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) enuncia que el subempleo por insuficiencia de ingresos “Son personas con empleo que, durante la semana de referencia, perciben ingresos laborales inferiores al salario mínimo, trabajan igual o más de 40 horas, y desean y están disponibles para trabajar horas adicionales.”

2.2.17 Otro empleo inadecuado

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) expresa que el empleo inadecuado “Son personas con empleo que, durante la semana de referencia, percibieron ingresos inferiores al salario mínimo y/o trabajaron menos de la jornada legal y no tiene el deseo y disponibilidad de trabajar horas adicionales.”

2.2.18 Empleo no remunerado

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) menciona que el empleo no remunerado “Lo conforman aquellas personas con empleo que, durante la semana de referencia, no perciben ingresos laborales. En esta categoría están los trabajadores no remunerados del hogar, trabajadores no remunerados en otro hogar y ayudantes no remunerados de asalariados/jornaleros.”

2.2.19 Empleo no clasificado

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) expresa que el empleo no clasificado “Son aquellas personas empleadas que no se pueden clasificar como empleados adecuados, inadecuados, o no remunerados por falta de información en los factores determinantes. Se construye como residuo del resto de categorías.”

2.2.20 Desempleados

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) Menciona:

Personas de 15 años y más que, en el periodo de referencia, no estuvieron Empleados y presentan ciertas características: i) No tuvieron empleo, no estuvieron empleados la semana pasada y están disponibles para trabajar; ii) buscaron trabajo o realizaron gestiones concretas para conseguir empleo o para establecer algún negocio en las cuatro semanas anteriores. Se distinguen dos tipos de desempleo: abierto y oculto.

a) Desempleo abierto

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) enuncia que el desempleo abierto son “Personas sin empleo, que no estuvieron empleados en la semana pasada y que buscan trabajo e hicieron gestiones concretas para conseguir empleo o para establecer algún negocio en las cuatro semanas anteriores a la entrevista.”

b) Desempleo oculto

(Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016) menciona:

Personas sin empleo, que no estuvieron empleados la semana pasada, que no buscaron trabajo y no hicieron gestiones concretas para conseguir empleo o para establecer algún negocio en las cuatro semanas por alguna de las siguientes razones: tiene un trabajo esporádico u ocasional; tienen un trabajo para empezar inmediatamente; espera respuesta una gestión en una empresa o negocio propio; espera respuesta de un empleador o de otras gestiones efectuadas para conseguir empleo; espera cosecha o temporada de trabajo o piensa que lo le darán trabajo o se cansó de buscar.

2.2.21 Tipos de bienes

a) Bienes de capital

(Bajo & Monés, 2000) menciona:

Los bienes de capital se definen habitualmente como los medios de producción ya producidos que sirve para incrementar posteriormente el volumen de producción, los bienes de capital se consideran como bienes finales. Los bienes de capital se clasifican en:

- Capital en existencias, constituido por las materias primas no incorporadas al proceso productivo, los bienes en proceso de producción y los productos terminados en almacén que mantiene las empresas de la economía.
- Capital fijo, o medios de producción cuya vida útil se extiende a lo largo de varios periodos (maquinaria, edificios).

(Enzo, 1995) aduce:

La demanda de bienes de inversión depende de la cantidad que los empresarios decidan invertir en el proceso productivo. Los empresarios decidirán invertir de acuerdo a las expectativas sobre los rendimientos de la inversión planeada y al costo que tenga el dinero al momento de invertir.

b) Bienes de consumo

(Bajo & Monés, 2000) afirma que los bienes de consumo son “Aquellos que rinden servicios a las economías domésticas durante varios periodos además de aquel en que se adhieren (autos, electrodomésticos) “

(Enzo, 1995) Aduce:

La demanda de bienes de consumo, depende de la capacidad adquisitiva de los consumidores, es decir del ingreso real que cada uno de ellos percibe y del porcentaje de ese ingreso real que cada uno decide gastar en bienes de consumo.

2.2.22 FOB

(Pérez, Términos de Comercio Exterior, 2016) menciona:

FOB es una abreviatura que corresponde a las iniciales de la frase en inglés 'Free on board' que en español significa 'Libre a bordo', y

pertenece a la lista de Incoterms (términos internaciones de comercio). Es obligación del vendedor correr con los gastos y costos de movilización de la mercancía hasta el puerto de origen o puerto más cercano al vendedor o productor, excepto los gastos por concepto de seguro y flete, lo que significa que una vez llegada la mercancía al buque la responsabilidad de esta es trasladada al comprador.

2.2.23 CIF

(Pérez, Términos de comercio internacional, 2016) menciona:

CIF es un término del comercio internacional (conocido como Incoterm) para referirse al costo, seguro y flete de la logística marítima o fluvial que tanto el vendedor como el comprador de una transacción comercial deben respetar y negociar. El vendedor se compromete a cubrir los gastos de envío, seguros y documentación de la logística y del transporte desde las bodegas del vendedor hasta el embarque de la mercancía al barco en el puerto de origen.

2.2.24 Balanza de pagos

(Revista EKOS, 2016)

La Balanza de Pagos es un registro que contabiliza todas las transacciones económicas generadas entre un país y el resto del mundo en un determinado periodo. Este indicador, se compone principalmente de 3 cuentas: cuenta corriente (incluye bienes, servicios, renta y transferencias corrientes), cuenta de capital y financiera (incluye las transferencias de capital e inversión) y los errores y omisiones (que permiten realizar ajustes a las cuentas).

2.2.25 Producto Interno Bruto

De acuerdo al (Banco Central del Ecuador, 2016) **se** define:

El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período. Su cálculo -en términos globales y por ramas de actividad- se deriva de la construcción de la Matriz Insumo-Producto, que describe los flujos de bienes y servicios en el aparato productivo, desde la óptica de los productores y de los utilizadores finales”

2.2.26 Inflación

De acuerdo al (Banco Central del Ecuador, 2016) define a la inflación como “El fenómeno de la inflación se define como un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo”

2.2.27 Canasta familiar básica

De acuerdo al (Banco Central del Ecuador, 2016) **se** define:

Estas canastas se refieren a un hogar tipo de 4 miembros, con 1,60 perceptores que ganan exclusivamente la Remuneración básica unificada, están constituidas por alrededor de 75 artículos de los 299 que conforman la Canasta de artículos (Bienes y servicios), del Índice de Precios al Consumidor (IPC). Los artículos que conforman estas canastas analíticas, se considera que son imprescindibles para satisfacer las necesidades básicas del hogar considerado en: alimentos y bebidas; vivienda; indumentaria; y, misceláneos.

2.2.28 Neumático

Según (Normativa Ecuatoriana Neumáticos, 2016) establece al neumático como “Dispositivo mecánico hecho de caucho, químicos, acero u otros materiales que cuando son montados en una rueda del automotor proveen la tracción y soporta la carga del automotor”

a) Neumático con pliegos tipo vías

Según (Normativa Ecuatoriana Neumáticos, 2016) establece como neumático con pliegos tipo vías como “Neumático en el cual las cuerdas de los pliegos que se extienden a la pestaña son colocados en ángulos alternos sustancialmente menores que 90 con relación se la línea central de la banda de rodamiento”

b) Neumático con pliegos radiales

Según (Normativa Ecuatoriana Neumáticos, 2016) establece como neumático con pliego radiales como “Neumático en el cual las cuerdas de los pliegos que

se extienden a la pestaña son colocados en ángulos de 90 con relación a la línea central de la banda de rodamiento”

2.2.29 Accesorio de vehículo

Según (Andrade, 2016) define:

La definición correspondiente a accesorio para el automóvil es todo aquel elemento u objeto que puede formar parte de un automóvil, realice o no la función básica en él. También se lo puede definir como el complemento compatible y necesario para efectuar funciones ejecutadas por intermedio de una conexión mecánica, electrónica, etc.

2.2.30 Teoría del Equilibrio

(Nunes, 2016) Afirma:

El equilibrio macroeconómico es una situación de mercado donde la demanda agregada del conjunto de los agentes económicos de una economía, iguala el total de la producción en esa misma economía, esto significa, que en el Consumo Privado + el Consumo Público (o gastos de Estado) + Inversión + Exportaciones Líquidas = Producción. En una situación de equilibrio macroeconómico, el PIB real observado en la economía y el nivel general de precios son tales que no hay incentivos para aumentar o bajar los precios, siempre y cuando todos los demás determinantes de la oferta y todos los demás factores determinantes de la demanda agregada se mantengan constantes”

2.3 Base legal

2.3.1 Constitución del Ecuador

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015), **Art. 276.-** “El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

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.” (CAPÍTULO PRIMERO)

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015), “Régimen de competencias” sostiene: **Art. 261.-** “El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: 5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento.” (CAPÍTULO CUARTO)

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015), “Sistema económico y política económica” afirma:

Art. 284.- “La política económica tendrá los siguientes objetivos:

2. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividades sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional;

7. Mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo. ” (CAPÍTULO CUARTO-SECCIÓN PRIMERA)

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015),”Política comercial “sostiene: **Art. 305.-** “La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva.” (CAPÍTULO CUARTO-SECCIÓN SÉPTIMA)

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015),”Política comercial “sostiene:

Art. 306.- “El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal.

El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.”(CAPÍTULO CUARTO-SECCIÓN SÉPTIMA)

2.3.2 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015), establece:

Art. 88.- “Defensa comercial.- El Estado impulsará la transparencia y eficiencia en los mercados internacionales y fomentará la igualdad de condiciones y oportunidades, para lo cual, de conformidad con lo establecido en esta normativa, así como en los instrumentos internacionales respectivos, adoptará medidas comerciales apropiadas para:

- b. Restringir o regular las importaciones que aumenten significativamente, y que se realicen en condiciones tales que causen o amenazan causar un daño grave, a los productores nacionales de productos similares o directamente competidores;
- e. Restringir las importaciones de productos para proteger la balanza de pagos;”

De acuerdo con la (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2015), establece:

Art. 72.- “Competencias.- Son deberes y atribuciones del organismo rector en materia de política comercial, las siguientes:

- e. Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano;
- k. Conocer los informes de la Autoridad Investigadora y adoptar medidas de defensa comercial acorde con la normativa nacional e internacional vigente, frente a prácticas internacionales desleales o de incremento de las importaciones, que causen o amenacen causar daño a la producción nacional”

2.3.3 Resoluciones Arancelarias

Mediante Resolución N.011-2015 del (Comité Comercio Exterior, 2015), entra en vigencia el 11 de marzo de 2015, la aplicación de las medidas de

económicas denominadas salvaguardias, resolución que en su contexto menciona:

Artículo Primero.–“Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos...”

Mediante Resolución N.016-2015 del (Comité Comercio Exterior, 2015), entra en vigencia el 20 de abril de 2015, la modificación de la Resolución No.011-2015 del Pleno del Comex, en la cual se elimina el 25% a la partida arancelaria para los neumáticos Radiales.

2.3.4 Acuerdos Comerciales

En Resolución N.011-2015 del (Comité Comercio Exterior, 2015), se menciona:

“El Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico”

En el (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio(GATT), 1994) menciona:

“Artículo XII: Restricciones para proteger la balanza de pagos Volver al principio

1. En caso de existencia o amenaza de graves dificultades financieras exteriores o de balanza de pagos, un Miembro podrá adoptar o mantener

restricciones del comercio de servicios respecto de los que haya contraído compromisos específicos, con inclusión de los pagos o transferencias por concepto de transacciones referentes a tales compromisos. Se reconoce que determinadas presiones en la balanza de pagos de un Miembro en proceso de desarrollo económico o de transición económica pueden hacer necesaria la utilización de restricciones para lograr, entre otras cosas, el mantenimiento de un nivel de reservas financieras suficiente para la aplicación de su programa de desarrollo económico o de transición económica

2. Las restricciones a que se refiere el párrafo 1:

- a) no discriminarán entre los Miembros;
- b) serán compatibles con el Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional;
- c) evitarán lesionar innecesariamente los intereses comerciales, económicos y financieros de otros Miembros;
- d) no excederán de lo necesario para hacer frente a las circunstancias mencionadas en el párrafo 1; y
- e) serán temporales y se eliminarán progresivamente a medida que mejore la situación indicada en el párrafo 1.”

2.4 Sistema de Variables

2.4.1 Variables de Investigación

Las variables a utilizarse en el presente proyecto de investigación son:

a) Variable Independiente

- Marco Regulatorio de la salvaguardia general arancelaria en el año 2015 y falta de estrategias financieras

b) Variable dependiente

- Impacto Económico Social en el Sector Automotriz-Comercialización Línea Neumáticos Nuevos y Accesorios para Vehículos

2.5 Sistema Hipotético

H₁: En el año 2015 la comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el Ecuador se vio afectada en un 40% en su rentabilidad por la aplicación de medidas de salvaguardias y por falta de estrategias financieras

H₀: En el año 2015 la comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el Ecuador no se vio afectada en un 40% en su rentabilidad por la aplicación de medidas de salvaguardias y por no contar con estrategias financieras.

CAPÍTULO III

FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA PAR LA INVESTIGACIÓN EN EL MARCO REGULATORIO A LA SALVAGUARDIA GENERAL ARANCELARIA SECTOR AUTOMOTRIZ SECCIÓN NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS

3.1 Tipos de investigación científica

(Leiva, 2008) sostiene que “Investigación es un proceso sistemático, dirigido y organizado que tiene como objetivo fundamental la búsqueda de conocimientos válidos y confiables sobre hechos y fenómenos del hombre y del Universo” (p.16-20)

De acuerdo a (Bernal & César, 2010) los principales tipos de investigación son:

- Histórica
- Documental
- Descriptiva
- Correlacional
- Explicativa o casual
- Estudio de caso
- Experimental
- Otros
 - Investigaciones seccionales o transversales
 - Investigaciones longitudinales

Después de analizar los tipos de investigación anteriormente mencionados, los que se acoplan a nuestro estudio se detallan:

- **Investigación documental**

De acuerdo a (Bernal & César, 2010) “La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio.”(p.111)

La investigación documental será aplicada mediante la revisión de documentos escritos como libros, periódicos, revistas, publicaciones económicas de diversas fuentes que permitirán tener una mayor amplitud de conocimiento sobre el tema de estudio.

- **Investigación descriptiva**

De acuerdo a (Bernal & César, 2010)

Una de las funciones principales de la investigación descriptiva es la capacidad para seleccionar las características fundamentales del objeto de estudio y su descripción detallada de las partes, categorías o clases de ese objeto. Esta investigación se guía por las preguntas de investigación que se formula el investigador; cuando se plantean hipótesis en los estudios descriptivos, estas se formulan a nivel descriptivo y se prueban esas hipótesis. (p.113)

Será aplicada una investigación descriptiva puesto que se analizará a las empresas importadoras de neumáticos y accesorios para vehículos, la afectación de las medidas de salvaguardias impuestas por el gobierno y su capacidad de enfrentamiento en el mercado.

- **Investigación correlacional**

De acuerdo a (Bernal & César, 2010) “Uno de los puntos importantes respecto a la investigación correlacional es examinar relaciones entre variables o sus resultados, pero en ningún momento explica que una sea la causa de la otra.”(p.114)

La investigación correlacional será aplicada mediante la comprobación de las variables independiente y dependiente, es decir entre Marco Regulatorio de la salvaguardia general arancelaria en el año 2015 y falta de estrategias financieras y por otro lado el Impacto Económico Social en el Sector Automotriz-Comercialización Línea Neumáticos Nuevos y Accesorios para Vehículos.

3.2 Diseño de la investigación

Según (Martínez, 2016)

Existen tipos de diseño de investigación:

- Experimentales
- Experimentos puros
- Cuasi experimentos
- Pre Experimento
- No experimentales
- Transeccionales o transversales
- Longitudinales o evolutivos
- Manipulación de variables

Para el presente proyecto de investigación aplicaremos:

No experimentales transversales

Según (Martínez, 2016) “No se manipula deliberadamente las variables, recolección de datos en un único momento: exploratorios, descriptivos y correlacionales.”

- Aplicación de la metodología para extraer datos relevantes para determinar el impacto económico-social del sector automotriz (llantas y accesorios) después de la aplicación de salvaguardias
- Demostrar mediante análisis financiero, económico y social las ventajas y desventajas de la aplicación de salvaguardias para las empresas importadoras de neumáticos y accesorios

3.3 Metodología de la investigación

(Leiva, 2008) “Es la teoría del método. Por tanto, es el estudio científico que nos enseña a descubrir nuevos conocimientos, utilizando diversos procedimientos o caminos.” (p.23)

En investigación se utilizan métodos lógicos o científicos, que se están destinando a descubrir la verdad o confirmarla, mediante conclusiones indudables y certeras. Según (Leiva, 2008) estos métodos son:

Método inductivo.- “Es un proceso analítico - sintético mediante el cual se parte del estudio de casos, hechos o fenómenos particulares para llegar al descubrimiento de un principio o ley general que los rige.” (p.25)

Los pasos a seguir son:

1. Observación
2. Experimentación
3. Comparación
4. Abstracción
5. Generalización

Método deductivo.-

Sigue un proceso sintético –analítico, se presentan conceptos, principios, definiciones, leyes o normas generales de las cuales se extraen conclusiones o consecuencias en las que se aplican; o se examinan casos particulares sobre la base de las afirmaciones generales presentadas.” (p.26)

Los pasos a seguir son:

- Aplicación
- Comprensión
- Demostración

La metodología de la presente investigación se basa en el “Método Deductivo”, ya que se desea analizar las salvaguardias desde lo macro hacia lo micro, es decir investigar la aplicación de la salvaguardias en el Ecuador y su incidencia en el sector automotriz con énfasis en la línea de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, analizando bases conceptuales de términos relacionados con el tema de investigación para proceder con el respectivo estudio.

Además se ha utilizado el método descriptivo, por ende se consultaron fuentes secundarias de información como análisis, resoluciones, comunicados páginas e informes gubernamentales, información que se ha sido recopilada de sus páginas oficiales de las siguientes entidades.

- SENA (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador)
- COMEX (Ministerio de Comercio Exterior)
- PROECUADOR (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones)
- SIN(Sistema Nacional de Información)
- BCE (Banco Central del Ecuador)
- FEDEXPOR (Federación Ecuatoriana de Exportadores)

Cabe resaltar que se realizó una investigación primaria a empresas privadas comercializadoras de neumáticos y accesorios de la ciudad de Latacunga, en las cuales nos orientaron sobre panorama económico actual que atraviesan por la aplicación de las medidas de salvaguardia por balanza de pagos.

Con este método deductivo se conocerá las ventajas y desventajas de la aplicación de estas medidas económicas para las empresas importadoras de nuestro país así como el impacto económico y social originado en el año 2015. Se usarán fuentes primarias y secundarias, siendo éstas:

- Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio, sus siglas en inglés (GATT)
- Resoluciones del COMEX
- Constitución de la República del Ecuador
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador
- Base de datos de sitios web
- Documentos de segunda y tercera mano como: periódicos, revistas, informes gubernamentales, publicaciones de instituciones de educación superior sobre el tema en estudio

Mediante estas fuentes se analizará la información de publicaciones sobre salvaguardias en el Ecuador en el año 2015, para concluir la metodología del presente estudio se ha considerado realizar una encuesta a las empresas con Registro de Importador de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos, siendo entes económicos implicados directamente y de manera indirecta surge el involucramiento a comercializadores, sus empleados, trabajadores y consumidores ya que su economía personal también se ve afectada por causas como:

- Disminución de ventas anuales
- Escasez de plazas de trabajo en el sector automotriz
- Afectación en el monto de reparto de utilidades
- Ambiente laboral de incertidumbre por estabilidad laboral y disminución de sueldos y salarios

3.4 Población

(Hernández, Carlos, & Pilar, 2008)“Población o universo es el conjunto de todos los casos que concuerden con determinadas especificaciones” (Pág.239)

De acuerdo a nuestro estudio nuestra población constituye las empresas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos registrados en el Servicio Nacional de Aduanas en el Ecuador en el año 2015.

Tabla 6

Empresas importadoras de neumáticos nuevos

N	RUC	RAZÓN SOCIAL
1	1792019257001	NEUMÁTICOS DEL ECUADOR SERVIRUEDA S.A
2	0190325822001	NITROLLANTA CIA. LTDA.
3	1792130085001	ROCCATIRES S.A.
4	0992620854001	TRACTOMAQ S.A.
5	0190339610001	NEWTIRE S.A
6	0190005070001	CONTINENTAL TIRE ANDINA
7	1891715362001	LLANTAMBATO S.A.
8	1891712371001	LLANTAS Y SERVICIOS DE LA SIERRA, LLANTASIERRA S.A.
9	0591705466001	SAIT SAMANIEGO ITURRALDE S.A.
10	0190082024001	IMPORAUSTRO C LTDA
11	1291724856001	IMPORTADORA DOUBLE COIN
12	0991355537001	MICHELIN DEL ECUADOR S.A.
13	0190329003001	DISTRIBUIDORA LLANMAXI DEL ECUADOR S.A.
14	0190350533001	MAXXIMUNDO CIA. LTDA.

Fuente: (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

Tabla 7**Empresas importadoras de accesorios de vehículos**

N	RUC	RAZÓN SOCIAL
1	1791745469001	A.G.B AUTOIMPORT S.C.C.
2	1792082285001	AKAISAN S.A.
3	0990032319001	ANTONIO PINO YCAZA CIA. LTDA.
4	0990760799001	AUTORADIADOR SOCIEDAD ANÓNIMA AUTORAD S.A.
5	0990353794001	AVISAN CIA. LTDA.
6	1792137128001	CAR IMPORTACIONES S. A. IMPOREP
7	1791950445001	COLPISAMOTRIZ ECUADOR S.A.
8	1891711774001	COMERCIAL CISNEROS IMPORTADORA KUMHO CIA. LTDA.
9	0990049777001	COMERCIAL JAPONESA AUTOMOTRIZ C. LTDA. (COJAPAN)
10	1792095107001	COMERCIAL Y DISTRIBUIDORA SURTI-LLANTAS CIA. LTDA.
11	0990953813001	COMERCIOS VARIOS VANCOVER S.A.
12	1891728804001	CORPORACIÓN AUTOMOTRIZ ALVARADO CIA. LTDA.
13	0190348202001	CORPORACIÓN B P CIA. LTDA.
14	0991401377001	DISTRIBUIDORA GARZON S.A.
15	1790357325001	EGAR SA
16	0190330699001	ERCOPARTS TRADING S.A.
17	0190004678001	FÁBRICA DE RESORTES VANDERBILT S.A.
18	0990357536001	FERNANDO PINOARGOTE CIA. LTDA.
19	1800565176001	FREIRE BALLADARES GALO AVITO
20	0990006059001	FRENOSEGURO CIA. LTDA.
21	1791218027001	HI-PERFORMANCE AUTOMOTRIZ CIA. LTDA.
22	0990129185001	HIVIMAR S.A.
23	1890090423001	IMPORTADORA ALVARADO VASCONEZ CIA. LTDA.
24	1791892224001	IMPORTADORA CERON S.A.

Continúa



25	0992633522001	IMPORTADORA JOSE RODAS S.A. JORODAS
26	0190117278001	IMPORTADORA LARTIZCO S.A
27	0190157075001	IMPORTADORA ROLORTIZ CIA. LTDA.
28	1790662403001	INDUSTRIA DE ACCESORIOS Y PARTES DE AUTOMOTORES INDIMA S.A.
29	0992275278001	INFAMOTOR S.A.
30	1791290313001	ITALCAUCHOS CIA. LTDA.
31	0991448551001	JAROMA S.A.
32	0190332993001	KARNATAKA S.A.
33	099241114700	KEYTEL S.A.
34	0990331928001	L. HENRIQUES & CIA. S.A.
35	1791261151001	MAXIAUTO S.A.
36	1791920333001	MECANISMOS DEL ECUADOR MECADEC CIA. LTDA.
37	1304115056001	MENDOZA BRAVO EDDIE SEGISMUNDO
38	0991205829001	MOTORTRACK S.A.4
39	0991448403001	MUKHIL PART S.A.
40	1792010705001	PLATINIUM PART PLATPART S.A.
41	1792061504001	ROMERO MANTILLA EMANRO S.A.
42	1791274245001	S.M. SOUTHMOTORS S. A.
43	1792118816001	SUBENSAMBLES AUTOMOTORES DEL ECUADOR S.A. ECUAENSAMBLES
44	1790900916001	TECNOCAR C.A.
45	0990032815001	TECNOVA S.A.
46	0992560541001	TRACTO DIESEL CIA. LTDA. TRACDI
47	0990182868001	TRACTO PARTES CIA. LTDA.
48	0103554580001	VINTIMILLA CALLE JUAN PABLO
49	1792181364001	UNNOPARTS CIA. LTDA.

Fuente: (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

3.5 Muestra

(Hernández, Carlos, & Pilar, 2008) “La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población” (Pág.240)

Bajo el análisis de nuestra población, se considera la siguiente muestra para el presente estudio.

- **Sector automotriz: neumáticos nuevos**

La población de empresas importadoras de neumáticos nuevos abarca 14, se aplicó la fórmula de muestra correspondiente con un margen de error máximo admisible de 5%, dando como resultado una muestra 13 empresas, las mismas que serán tomadas en cuenta para el análisis respectivo.

- **Sector automotriz: accesorios para vehículos**

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

Donde:

N = Población (49)

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:

$$n = \frac{(49)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(0.05)^2 * (49 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{47.0596}{0.12 + 0.9604}$$

$$n = 43.56$$

3.5 Técnica de recopilación de datos

(Leiva, 2008) “La encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador. “(p.59)

Existen diversos tipos de encuestas según (Bernal C. , 2010):

- Encuesta por correo
- Encuesta telefónica
- Encuesta por computadora
- Encuesta por internet
- Aplicada directa-personal (cara a cara)

Para nuestro caso de investigación se utilizará como técnica de recopilación de datos la encuesta telefónica, después de la recolección de datos se procede a evaluar cada una de las variables examinadas durante el proceso de investigación mediante el empleo de distribución de frecuencias, gráficos estadísticos y representaciones. Los análisis de las variables permitirán determinar resultados para emitir un criterio válido y determinar resultados.

3.6 Técnica de análisis de datos

(IBM, 2017) “Este software proporciona herramientas que permiten a los usuarios consultar datos y formular hipótesis para pruebas adicionales de forma rápida, así como ejecutar procedimientos para ayudar a aclarar las relaciones entre variables, crear clústeres, identificar tendencias y realizar predicciones”

En el sistema informático estadístico SPSS se aplicará la prueba X^2 de Pearson, con el fin de comprobar la hipótesis planteada de nuestro tema de investigación y adicional a ello se realizará la correlación de las variables intervinientes.

3.7 Instrumentos de investigación

(Bernal C. , 2010)

El cuestionario es un conjunto de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios, con el propósito de alcanzar los objetivos del proyecto de investigación. Se trata de un plan formal para recabar información de la unidad de análisis objeto de estudio y centro del problema de investigación.

Para la presente investigación como instrumento de investigación se utilizará el cuestionario, a través de preguntas abiertas, cerradas y de confirmación, y mediante llamadas telefónicas se recopilará el criterio de cada una de las empresas importadoras de neumáticos y accesorios para vehículos sobre el tema en mención, por último se determinará resultados en base a la aplicación de métodos cuantitativos.

3.9 Confiabilidad y Validez

3.9.1 Confiabilidad

(Hernández, Carlos, & Pilar, 2008) “La confiabilidad de un instrumento de medición se refiere al grado en su aplicación repetida al mismo sujeto u objeto produce resultados iguales” (Pág.277)

Para que la investigación cuente con resultados reales la confiabilidad y la validez deben ser comprobadas, de acuerdo a (Leiva, 2008) los riesgos que conlleva el cuestionario son:

- a. Falta de seriedad en las respuestas, debida principalmente al deseo de causar buena impresión o de disfrazar la realidad, evitando proporcionar informaciones que disminuyen la imagen del encuestado (a los pobres no les agrada decir que lo son tampoco les agrada a las mujeres casadas reconocer que no son felices)
- b. La tendencia a decir “si” a todo
- c. La sospecha de que la información puede revertirse en contra del encuestado, de alguna manera
- d. La falta de comprensión de las preguntas o de algunas palabras, también, el acostumbramiento de determinados usos estereotipados

de ciertas palabras, especialmente de contenido conceptual abstracto (tales por ejemplo: la verdad, la bondad, la democracia, las clases sociales, la ideología, etc.)

- e. La influencia de la simpatía o a la antipatía tanto con respecto a l investigador como con respecto al asunto que se investiga. (Pág.61)

La confiabilidad de nuestro cuestionario fue analizado por expertos en el tema en cuanto forma y fondo.

3.9.2 Validez

(Hernández, Carlos, & Pilar, 2008)“La validez, en términos generales, se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir” (pág.277)

En lo que respecta a la validez del cuestionario se considerará un 95% de confiabilidad y un porcentaje de error admisible del 5%.

CAPÍTULO IV

EVALUACIÓN FINANCIERA E IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL DEL SECTOR COMERCIAL AUTOMOTRIZ SECCIÓN NEUMÁTICOS Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS

4.1 Análisis del Macroambiente

4.1.1 Aspectos político legal

Dentro del aspecto legal que enmarca al sector automotriz a nivel de países sudamericanos tenemos los siguientes acuerdos que permite el desarrollo del comercio entre los países intervinientes:

- **Comunidad Andinas de Naciones (CAN)**

La Comunidad Andina de Naciones basa su conformación en el Acuerdo de Cartagena firmado el 26 de mayo de 1969 por cinco países sudamericanos Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de cada uno de sus habitantes mediante la cooperación económica y social se pone en marcha el Pacto Andino, es así como el 13 de febrero de 1973 se adhiere a este acuerdo Venezuela, el 30 de octubre de 1976 Chile se retira de él y finalmente el 22 de abril de 2006 se retira Venezuela.

Lo que respecta a la integración en la Comunidad Andina contempla el Programa de Liberación Comercial, Arancel Externo Común, Programa Industrial Conjunta y Armonización de Políticas Económicas, mientras que el sector automotor se ha realizado las siguientes políticas comunes:

- **Convenio de Complementación en el Sector Automotor**

Convenio suscrito entre Colombia, Ecuador y Venezuela en noviembre de 1993, ampliado el mayo de 1994 y actualizado en septiembre de 1999, teniendo por objeto la implementación de una política comunitaria para un mayor acoplamiento de los productos subregionales, aprovechamiento y

oportunidad de competitividad en el mercado, mediante este se aprobó el arancel externo común aplicable a los vehículos importados de países no miembros del convenio, la posibilidad de aplicar un régimen aduanero especial para toda la cadena automotriz y la restricción a la importación de productos automotores usados o remanufacturados, entre los beneficios de este acuerdo resaltan los siguientes:

- Transparencia tecnológica que garantice el incremento de productividad y competitividad
- Inversiones productivas
- Programas de desarrollo de proveedores de la subregión
- Brindar a los consumidores productos de calidad y precio adecuado

Este convenio mantenía la búsqueda del incremento de la productividad sub regional de estos tres países; el arancel a países externos del convenio permitía mantener y limitar a los consumidores el consumo de vehículos importados, pero manteniendo el libre comercio de los países miembro.

- **Requisitos Específicos de Origen (REOS)**

Las Normas de Origen son fijados por mandato de la Decisión 416, mediante la Secretaría General de la Comunidad Andina, se constituyen como elementos que regulan la procedencia de las mercancías, con el objeto de facilitar el comercio internacional preferencial y no preferencial. La importancia de los REOS radica:

- Internacionalización de procesos productivos
- Propagación de acuerdos comerciales
- Aplicables en cada una de las operaciones comerciales realizadas mediante acuerdos comerciales
- Necesidad de los operadores comerciales de conocer las Reglas de Origen

En los acuerdos comerciales mediante la petición de una de las partes intervinientes se pueden implantar requisitos específicos de origen para la calificación de mercancías procesadas o elaboradas en los países que no

pertenezcan a la Comunidad Andina, en el caso de utilizarse materiales originarios de países participantes con un porcentaje igual o mayor al determinado. Los REOS prevalecerán sobre los criterios generales, como mecanismo de comercio internacional que por medio de elementos cualitativos y cuantitativos se establecerán el origen de las mercancías, dando legalidad a la transacción comercial a realizarse.

Se puede apreciar que con esta resolución se imponen ya los primeros requisitos a las importaciones, no tanto de manera económica, sino en aspectos de calidad, con el objetivo de estandarizar los requisitos de origen de la producción proveniente de los países no pertenecientes a la Comunidad Andina.

- **Resolución 323**

La Resolución 323 publicada el 30 de noviembre de 1999 por la Junta del Acuerdo de Cartagena sobre requisitos específicos de origen para productos del sector automotor, los puntos relevantes de esta resolución se destaca:

- Los procesos que deben cumplir las empresas ensambladores y los proveedores de materiales para manifestar a las autoridades y a la Secretaria General de la Comunidad Andina el cumplimiento de los requisitos generales y específicos para el derecho a favorecerse de la liberación del comercio entre los países miembros.
- Se establece un requisito basado en el porcentaje de integración de materiales originarios de la subregión calculado mediante nivel de categoría y por periodos anuales.
- En lo que respecta a los CKD, se podrán efectuar de diferentes orígenes siempre que los materiales para el ensamblaje formen parte del mismo CKD, y sean destinados al ensamblaje de bienes automotores y en cumplimiento del grado de ensamblaje establecido.

Si se razona esta resolución se puede notar que entre los países miembros, se busca la estandarización de los procesos de producción enfocados en el sector automotor, para facilitar la libre comercialización de los productos. Esta resolución resultó muy beneficiosa para Ecuador, porque para los años 90 ya

se encontraba en auge el sector automotor, solo necesitaba readecuar la producción en base a los requisitos específicos y ya tendría más facilidades en la exportación.

- **Decisión 416**

La Decisión 416 de 30 de julio de 1997, abarca las Normas Especiales de Calificación y Certificación del Origen de los productos para ser considerados como originarios de la subregión y beneficiarse de un mercado ampliado, entre ellas:

- Definiciones y criterios utilizados para clasificar el origen: originarios, materiales o íntegramente producidos. Y como criterios para el origen: íntegramente producidos, elaborados en su totalidad con materiales originarios y que cumplan con los REOS.
- Aspectos complementarios a los criterios de origen: envases o empaques, tratamiento preferencial a Bolivia en establecimiento de REOS, mantenimiento de la condición de originario a productos facturados desde un tercer país con exportación directa, acumulación, mantenimiento de la condición de originarios a reexportaciones, expedición directa y operaciones no consideradas en procesos de producción.
- Operaciones no consideradas como proceso de producción: conservación de mercancías, embalaje, mezcla, reunión de bultos, acumulación de dos o más operaciones, desempolvamiento.
- Declaración y certificación originaria de mercaderías procedentes: validez, certificado, validez del certificado, vigencia indefinida, certificación y facturación desde tercer país.
- Control de los certificados y sanciones contempladas: presentación de garantías y permisos de desaduamamiento.
- Función y obligaciones de las autoridades competentes: funciones y obligaciones de la Secretaria General, autoridades gubernamentales, a las autoridades no gubernamentales, disposiciones transitorias y/o finales.

- **Criterios de Clasificación**

Los criterios establecidos por la Decisión 416 para calificar de originaria a las mercancías y que son aplicables al sector automotriz:

- Las mercancías elaboradas en su totalidad con materiales procedentes del territorio de los países miembros.
- Mercancías en cuya elaboración se utilicen materiales no originarios, los materiales no originarios se sometan a un proceso de producción o de transformación y/o ensamblaje y montaje, se utilicen materiales originarios del territorio de un país miembro, el valor CIF de los materiales no originarios no debe exceder del 50% del valor FOB de la mercadería de exportación en el caso de Colombia, Venezuela y Perú, y en el mismo criterio el 60% del valor del FOB en el caso de Bolivia y Ecuador.

Esta decisión busca promover de manera sub regional la exportación de los productos de los países miembros, pero esta vez buscando ya una certificación y calificación de origen respecto a la producción. Con esta certificación se buscaba garantizar y sustentar la producción mediante el uso de los recursos de cada país miembro y limitar el uso de recursos importados.

- **Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)**

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) basa su creación en el Tratado de Montevideo firmado el 12 de agosto de 1980, integrada por 13 países Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Mediante tres mecanismos la ALADI tiene como objetivo generar un mercado común latinoamericano:

- Preferencia arancelaria regional (PAR): reducción porcentual de los gravámenes aplicables a productos originarios de los países miembros frente a los aranceles vigentes para terceros países.
- Acuerdos de alcance regional: comunes a la totalidad de los países miembros.
- Acuerdos de alcance parcial: con la participación de dos o más países del área.

Se debe tener en cuenta que después del éxito que generó el Pacto Andino, se buscó ampliar los países miembros para reducir las tasas arancelarias y promover el desarrollo económico sub regional, pero el término andino quedaba incómodo para los países México, Cuba y Panamá; por eso, con la creación de la ALADI se dejó abierta la opción de integración de los otros países de América central. Dentro de los acuerdos que compete al sector automotriz:

- **Acuerdo de Complementación Económica entre Colombia, Ecuador, Venezuela y los Países Miembros del MERCOSUR (AAP.CE N 59)**

Este acuerdo fue suscrito el 18 de octubre de 2004 y tiene por objeto formar un área libre de comercio entre las partes contratantes por medio integración económica y física, otro de los objetivos enmarca la expansión y diversificación del intercambio comercial y la eliminación de restricciones arancelarias y de las no-arancelarias que afecten al comercio, el acuerdo entro en vigencia entre Ecuador y MERCOSUR el 1 de abril de 2005.

Con este acuerdo se busca la integración económica de los demás países de América del Sur, para mejorar la unidad económica de la sub región, abarcando la fácil comercialización de diferentes productos.

- **Acuerdo de Complementación Económica entre Ecuador y Chile (AAP.CE N 65)**

El acuerdo se encuentre vigente desde el 25 de enero de 2010, entre los objetivos del presente acuerdo se destaca la eliminación de obstáculos y facilitar el comercio fronterizo entre las partes, promover condiciones de competencia legal, aumentar oportunidades de inversión.

Con la salida de Chile del pacto Andino desaparecieron los acuerdos económicos y facilidades arancelarias, pero con los líderes de ambas partes, con misma corriente política se pudo nuevamente crear vínculos económicos y facilidades de comercialización entre los dos países.

- **Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación del Patrimonio Histórico entre Ecuador y México (AAP.R N 29)**

Firmado el 6 de agosto de 1987, este acuerdo incorpora preferencias arancelarias que contemplan rebajas porcentuales respecto al arancel a terceros países, en lo que concierne al sector automotor las preferencias contemplan a la partida 40.11 correspondiente a neumáticos nuevos, cada país respetará las preferencias porcentuales pactadas para los productos negociados y la no modificación de sus aranceles, en caso de que alguna parte lo hiciere deberá ajustar su gravamen para la importaciones a fin de mantener la preferencia porcentual convenida en este acuerdo.

4.1.2 Aspecto económico

- **Evolución del Producto Interno Bruto (PIB)**

La desaceleración de la actividad económica mundial refleja una demanda externa débil, declinación de las materias primas condiciones financieras volátiles y algunos países han sufrido deprecaciones de sus monedas, debido al deterioro de los términos de cambio y demanda externa, cuyas causas han conllevado a que el crecimiento de América Latina y el Caribe esté por debajo de crecimientos históricos económicos. Según el Fondo Monetario Internacional sobre la evolución del Producto Interno Bruto (PIB) de los diferentes países se denota que Ecuador ha venido teniendo un incremento hasta el 2014 y para el año 2015 no ha tenido un aumento en su economía, es así como para el año 2016 se proyecta con un decrecimiento del -4,5% y de mantenerse esta tendencia el país tardará en recuperar su economía como se observa en el Tabla 8.

Tabla 8
Comparación del Producto Interno Bruto

Proyecciones más recientes del FMI				
(crecimiento del PIB real, variación porcentual anual)				
	2014	2015	2016	2017
		Est.	Proyecciones	
América del Norte				
Canadá	2,5	1,2	1,5	1,9
México	2,3	2,5	2,4	2,6
Estados Unidos	2,4	2,4	2,4	2,5
Puerto Rico ^a	-0,1	-1,3	-1,3	-1,4
América del Sur				
Argentina	0,5	1,2	-1,0	2,8
Bolivia	5,5	4,8	3,8	3,5
Brasil	0,1	-3,8	-3,8	0,0
Chile	1,8	2,1	1,5	2,1
Colombia	4,4	3,1	2,5	3,0
Ecuador	3,7	0,0	-4,5	-4,3
Guyana	3,8	3,0	3,4	3,5
Paraguay	4,7	3,0	2,9	3,2
Perú	2,4	3,3	3,7	4,1
Suriname	1,8	0,1	-2,0	2,5
Uruguay	3,5	1,5	1,4	2,6
Venezuela	-3,9	-5,7	-8,0	-4,5
América Central				
Belize	3,6	1,5	2,5	2,7
Costa Rica	3,0	3,7	4,2	4,2
El Salvador	2,0	2,4	2,5	2,6
Guatemala	4,2	4,0	4,0	3,9
Honduras	3,1	3,6	3,5	3,7
Nicaragua	4,7	4,5	4,5	4,3
Panamá	6,1	5,8	6,1	6,4
El Caribe				
Antigua y Barbados	4,2	2,2	2,0	2,4
Bahamas, Las	1,0	0,5	1,5	1,5
Barbados	0,2	0,5	2,1	2,3
Dominica	3,9	-4,3	4,9	3,5
Granada	5,7	4,6	3,0	2,5
Haití	2,7	1,0	2,3	3,3
Jamaica	0,5	1,1	2,2	2,5
República Dominicana	7,3	7,0	5,4	4,5
Saint Kitts y Nevis	6,1	6,6	4,7	2,8
San Vicente y las Granadinas	-0,2	1,6	2,2	3,1
Santa Lucía	0,5	1,6	1,4	1,9
Trinidad y Tobago	-1,0	-1,8	-1,1	1,8
América Latina y el Caribe				
	1,3	-0,1	-0,5	1,5

Fuente: (Fondo Monetario Internacional, 2016)

Realizando un análisis de los países vecinos al nuestro, Brasil sigue inmersa en un recesión latente en su actividad económica, se ha contraído en un -3,8% para el 2015 debido a problemas políticos y económicos, en lo que respecta a Chile se prevé que para el 2016 se desacelere al 1,5% a causa de la baja inversión en su principal actividad de la minería. Seguido de Argentina y Venezuela tienen una proyección del 1% y 8% para el año 2016, en lo referente Argentina ha mejorado considerablemente eliminando desequilibrios internos y corrigiendo precios de sus productos en el año 2015, la economía de Perú ha tenido un considerable crecimiento por su nuevo impulso en el sector minero. Las perspectivas de crecimiento en México y América Central se mantienen y van en aumento, se han beneficiado de la baja del petróleo, así como continúa la recuperación de Estados Unidos se prevé una mejora en su economía del 4.6% para el año 2016.

- **Afectación y devaluación del dólar**

En el tercer trimestre del 2015, la divisa norteamericana alcanzó valores nunca antes percibidos, como consecuencia de lo anterior varios países latinoamericanos se vieron afectados. Por ejemplo en Colombia, el peso se devaluó hasta el 36%. (Ver Tabla 1). Los países latinoamericanos que fueron beneficiados por el alza del dólar fueron los exportadores de bienes y servicios. Entre ellos Brasil, Colombia, Chile, México y Perú, sus empresas exportadoras pueden vender en los mercados internacionales y recibir los pagos en dólares, los que al cambiar a sus divisas originales, recibe más pesos o soles según sea el caso, y de igual manera, los países importadores que compran estas mercancías o que mantienen el dólar, les resulta más económico.

Por otra parte, los países dolarizados entre los que está Ecuador, no percibieron cambios grandes internamente, aunque las exportaciones de estos países se vieron reducidas, por el mismo hecho que el costo del dólar ha subido, se reduce la competitividad en relación a los países no dolarizados. Como consecuencia los más afectados son los consumidores, los precios que pagan en tiendas y supermercados por productos importados están en tendencia al aumento, y los más beneficiados son los industriales y exportadores. Las altas tasas de inflación se sintieron en Latinoamérica:

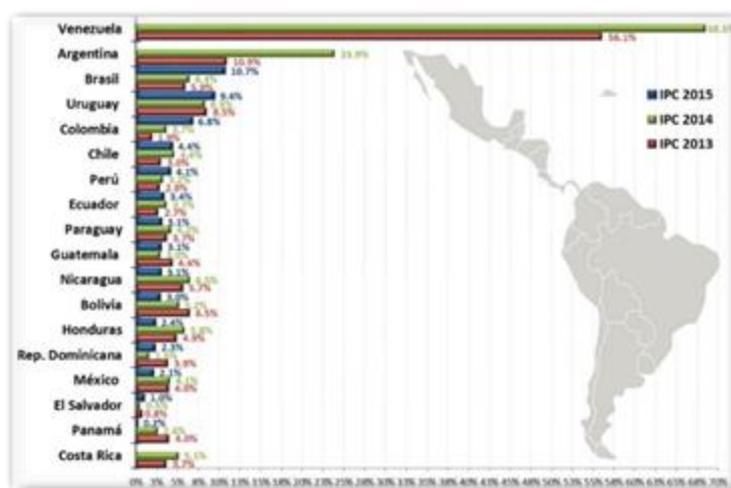


Figura 3 Tasa de Inflación en América Latina

Fuente: (Fondo Monetario Internacional, 2016)

La inflación en los últimos tres años, está presente en mayor cantidad en Venezuela, seguido por Argentina y Brasil. Ecuador se mantuvo con índices relativamente bajos con el 3,4% en el 2015, en menor porcentaje que en el 2014 que tuvo 3,7%. Los rubros que más contribuyeron fueron el transporte con 5,9% y el de alimentos y bebidas alcohólicas con el 3,6%. Se debe tener en cuenta que la inflación viene relacionada con la devaluación de la moneda.

El problema de la depreciación de las monedas es que la mayoría de empresas de América Latina mantienen altos niveles de deuda y si la depreciación aumenta, los niveles de deuda externa aumentan inmediatamente. En el Gráfico 5 se puede apreciar que la moneda que más ha contribuido el fortalecimiento del dólar en los últimos cuatro años es el renminbi y por el contrario en la eurozona hubo una contribución del 17%.

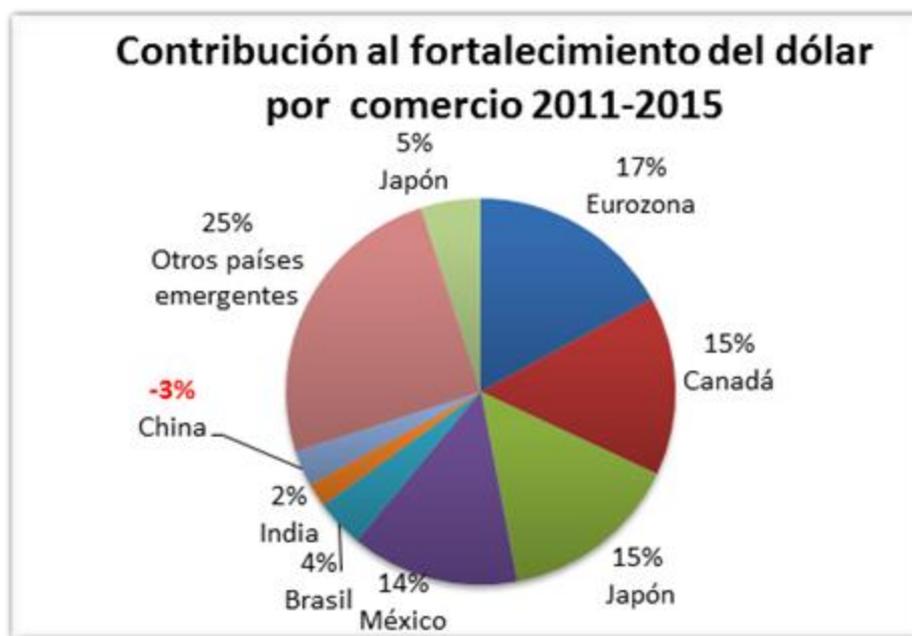


Figura 4 Contribución al fortalecimiento del dólar 2011-2015

Fuente: (Deutsche Bank, 2015)

- **El dólar y el sector automotriz**

En Latinoamérica, la caída de las ventas en el sector automotriz fue de 20% en promedio. Aunque Brasil se llevó la peor parte, pues el último año vio un descenso de 30% en sus ventas, existiendo una reducción de vehículos de a 1.753.898 unidades en agosto de 2015, marcando el deterioro comercial en el sector automotriz a nivel de países sudamericanos.



Figura 5 Venta de vehículos nuevos por países

Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2015)

El mercado automotriz ecuatoriano se vio afectado por principales factores como la exigencia de un certificado por cada nacionalización de vehículos, aranceles de importación, restricción de cupos de importación, originando la baja demanda por la situación económica en ese momento. La apreciación del dólar no beneficia a la importación de partes o insumos para la industria automotriz, la devaluación de las monedas propias de cada país juega un papel importante al instante de realizar transacciones comerciales, un claro ejemplo es Perú se mantiene en un porcentaje alentador las ventas de vehículos si se lo compara con el promedio de la región, pero los sueldos y el ahorro suelen ser en soles, mientras que la venta de vehículos nuevos, en dólares. Por otro lado, el modelo de economía de ensamblaje para el sector automotriz, apunta a ser el líder en crecimiento en la región, pero con sombras en su economía por la caída del precio del crudo.

4.1.3 Aspecto social

La tasa de crecimiento de la economía guarda relación directa con los indicadores del mercado laboral, cuando existe altas tasas de crecimiento del PIB, el sector privado genera fuentes de trabajo, los índices de desempleo y subempleo tienden a bajar, si la economía se estanca o tiende a disminuir la

economía se contrae y se eliminan más puestos de trabajo de los que sean creados por lo cual la tasa de desempleo y subempleo tienden a elevarse.

En el informe Empleos, salarios y la desaceleración de América Latina realizado por el Banco Mundial en octubre de 2015, el empleo en América Latina tiende a deteriorarse a medida que los asalariados se vuelven trabajadores independientes, pasan de empresas grandes a pequeñas, frente a una economía con menos ingresos por la exportación de productos, es necesario tomar medidas que no impacten al sector social.

Otro de los aspectos más relevantes denota la desigualdad de ingresos en los hogares, mientras menos ingresos existan en cada familia más tienden a incrementarse los gastos, en la época del boom petrolero la mayoría de los miembros de la familia aportaban con ingresos y la situación laboral era más llevadera, la mano de obra calificada en la actualidad pesa más que la mano de obra no calificada, generando la disminución de la participación laboral. Realizando un análisis del desempleo a nivel mundial, ha disminuido notablemente en las economías avanzadas y se ha generado un incremento en las economías emergentes especialmente por la caída del petróleo.

Por otro lado, la tasa de desempleo de las economías desarrolladas bajó de 7,1 por ciento en 2014 a 6,7 por ciento en 2015, pero estas mejoras no fueron suficientes para rellenar el déficit del empleo que se generó como resultado de la crisis financiera mundial. El empleo vulnerable es especialmente alto en las economías emergentes y en desarrollo, alcanza entre la mitad y dos terceras partes de la población empleada en esos grupos de países, respectivamente, con los niveles más altos Asia Meridional con un 74 por ciento y África Subsahariana se ubica en 70 por ciento.

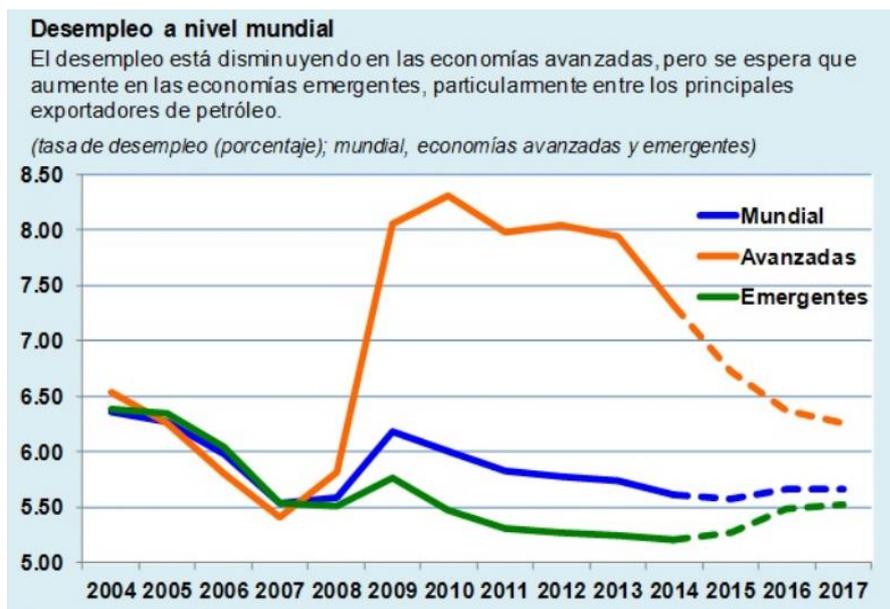


Figura 6 Desempleo a nivel mundial

Fuente: (Fondo Monetario Internacional, 2016)

Las razones por las cuales se evidencia un crecimiento del desempleo a nivel mundial se debe a la caída del precio del petróleo en los países cuya mayor parte de los ingresos está ligadamente al petróleo, para el 2015 alcanza un 7,80% y se proyecta variaciones significantes de incremento para años posteriores. (Ver Gráfico 8)

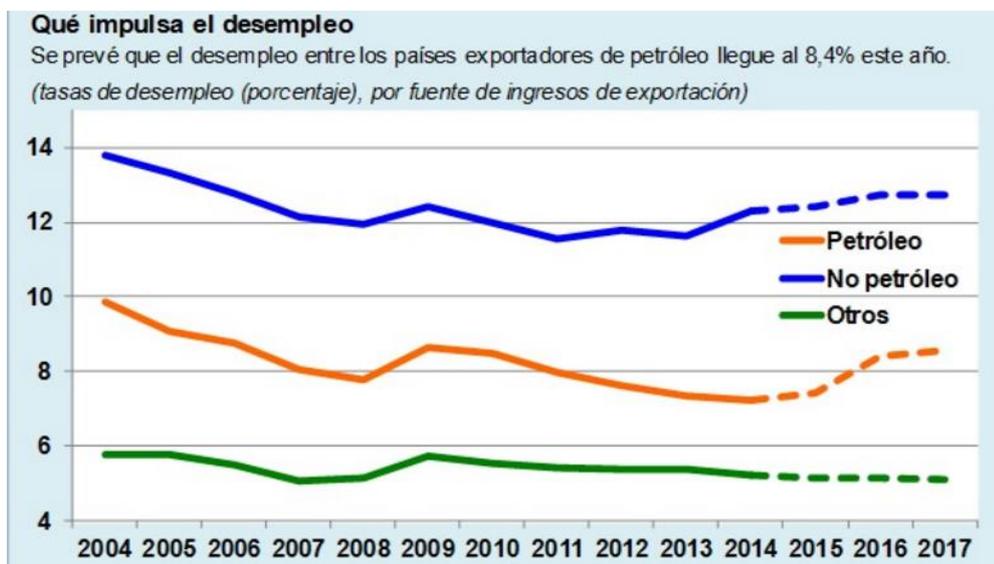


Figura 7 Factores que impulsan el desempleo

Fuente: (Fondo Monetario Internacional, 2016)

La mayoría de los países están ligados al petróleo, por eso la OPEP, sacrificó en 2014 el precio del crudo a cambio de mantener su cuota de

mercado. Ese exceso de oferta en el mercado deprime los precios hasta un nivel insoportable para los productores de la fracturación hidráulica para extraer hidrocarburos o fracking. Los árabes creían que por debajo de 50 dólares tendrían la batalla ganada porque a ellos producir un barril solo les cuesta 10 dólares. Según la Asociación Internacional de la Energía (AIE), la producción de petróleo de los países ajenos a la OPEP resulta en 0,6 millones de barriles diarios en 2016, resultando un mercado saturado con una oferta en 1,5 millones de barriles contrario la demanda.

América Latina y el Caribe claramente enfrentan un aumento en la tasa de desempleo, en el año 2015 alcanzando un 8% todo ello vinculado a las recisiones por las cuales atraviesan los países sudamericanos.

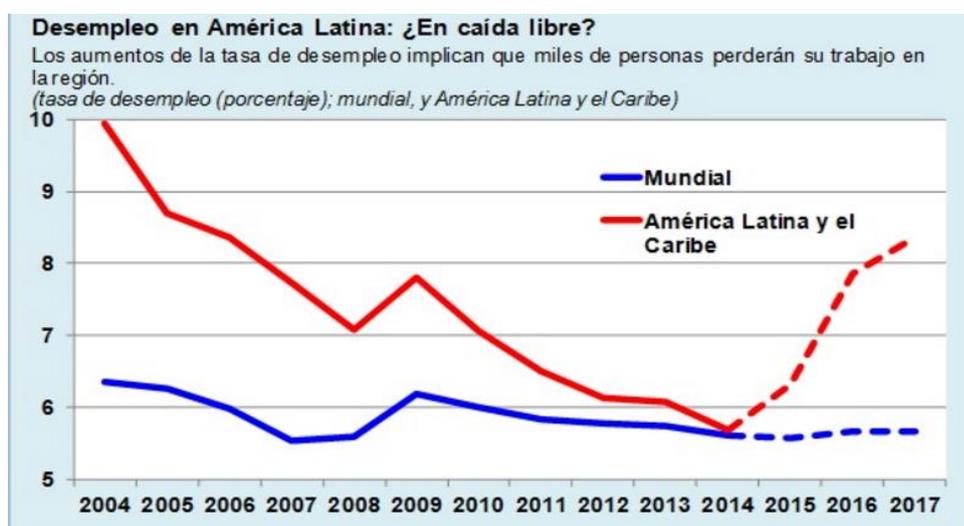


Figura 8 Desempleo en América Latina

Fuente: (Fondo Monetario Internacional, 2016)

Mientras que las economías más avanzadas del mundo presentan una tendencia al crecimiento, los países emergentes y en desarrollo en su conjunto continúan la senda descendiente desde el 2010. Latinoamérica no consigue escapar del patrón clásico de volatilidad en su crecimiento con impactos negativos en indicadores sociales y laborales. Las proyecciones a futuro no son alentadoras y parecen confirmar la idea del fin del periodo de alto crecimiento que caracterizó a la región en la década pasada, en el cual la economía en su conjunto creció a tasas superiores al 4% anual.

En el Gráfico 10 se analiza entre el tercer trimestre de 2014 y el tercer trimestre de 2015 la tasa de desocupación a nivel nacional, es decir, el porcentaje de los desocupados entre la fuerza de trabajo (personas que trabajan o buscan trabajo). Ecuador y los demás países de la región sur con excepción de Brasil presentan disminución de la desocupación. En desocupación constante se ubica Perú y Costa Rica y con un aumento de la desocupación se ubica Honduras, Brasil, Uruguay, Trinidad y Tobago, Barbados y Panamá, dando una perspectiva de la incidencia de la economía de los países sudamericanos en su mercado laboral.

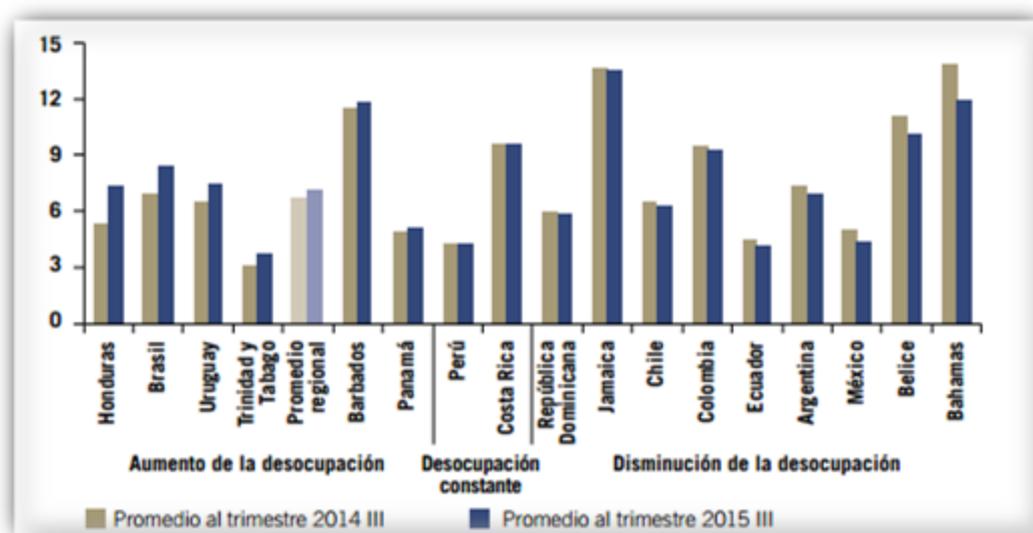


Figura 9 Tasa de desocupación al trimestre III, 2014 y 2015

Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2016)

4.1.4 Aspecto tecnológico

El Acuerdo sobre Tecnología de la Información representa un avance histórico puesto que este convenio se venía analizando desde el 2012 tras el primer acuerdo de reducción de aranceles en 1997, al eliminar un 10% de aranceles del comercio mundial equivalente a 1,3 billones de dólares americanos.

De los 162 países que integran la OMC, 54 países han firmado este acuerdo entre ellos los más representativos están Unión Europea, China, Estados Unidos, representan el 97% del comercio mundial sobre tecnología.

Con estas nuevas medidas económicas se pretende que los demás países de la OMC se adhieran a este acuerdo, se logre conseguir una significativa reducción de costos del comercio internacional, aumentar puestos de trabajo, incentivar al aumento del PIB mundial, se proyecta sea firmado a finales de 2015 y se ponga en marcha en 2016.

Los productos contemplados incluyen semiconductores de nueva generación, dispositivos de navegación por GPS, equipos médicos, aparatos de resonancia magnética y de exploración ultrasónica, es así como los miembros de la OMC contribuirán a reactivar de la economía mundial y como foro mundial para las futuras negociaciones comerciales.

La eliminación de aranceles se efectuarán en un plazo de 3 años y las reducciones paulatinamente empezaran desde octubre de 2015, está prevista una reunión de todos los miembros integrantes de este acuerdo en enero de 2018 con el fin de evaluar las lista de productos incluidos, para ser reformada o mantenerla de acuerdo a la respuesta económica obtenida.

- **Complicaciones en las importaciones**

Debido a la exigencias del Reglamento Técnico Ecuatoriano del Instituto Ecuatoriano de Normalización sobre la rotulación y elementos mínimos de seguridad en su reglamento RTE INEN 034, la importación de repuestos y piezas se han visto afectado; ya que la institución de estandarización requiere que en los productos se añada el nombre del producto, la marca comercial, el país de origen, el lote, la fecha de producción y la razón social del fabricante, todo esto en español y de forma visible en la etiqueta o embalaje. Estas exigencias provocan que muchas a fábricas de repuestos originales, las cuales tienen definidos sus procesos, se les compliquen modificar su etiquetado para ubicar los parámetros exigidos por el INEN, por lo que recurren al producto chino, cuya producción masiva y genérica permite adecuar los procesos y cumplir con los requerimientos RTE INEN 034.

La industria automotriz en el país ha producido tecnología y calidad durante las tres últimas décadas, pero nuevamente debido a las restricciones de importación, las exportaciones de vehículos ensamblados han descendido, además que la calidad de los 11 distintos productos de autopartes que se

exportan se ve afectada. La inversión privada de este sector en otros países por el mismo motivo de las restricciones ha sido también agravante de la situación. Los productos automotrices ecuatorianos cuentan con certificaciones internacionales como QS 9000, ISO TS 16949:2002, pero a pesar de las certificaciones, las exportaciones se han visto afectados en los países destino: Venezuela, Colombia, Chile, Perú, Estados Unidos, Bolivia, Panamá y Centro América.

El cambio de matriz productiva también ha impulsado el tema de vehículos eléctricos en Ecuador, la importación de estos vehículos se hace más común dejando de lado las antiguas tecnologías, con el fin de aprovechar los recursos renovables que se dispone en el país.

- **Los neumáticos chinos vs ecuatorianos**

Todos los neumáticos deben contar con un permiso y aprobar una reglamentación NTE al momento de ingresar al país; esta es una garantía de calidad donde las autoridades dan su “visto bueno” a los neumáticos. China produce neumáticos con mano de obra barata, se han permitido comprar tecnología comprobada y ahorrarse el tener que invertir en investigación, desarrollo e innovación.

Sin embargo una de las desventajas más comunes en estos neumáticos chinos, es que los neumáticos no permiten una conducción deportiva, o un agarre de primer nivel, resultandos peligrosos en altas velocidades. Además, no se trata únicamente del nivel de agarre, también es importante que el neumático permita una distancia de frenado razonable.

Por otro lado, Ecuador comenzó a fabricar llantas hace 54 años en Cuenca a través de Erco Tires (ahora Continental Tire Andina), empresa que se mantiene como la única productora en el país de las marcas Continental, General Tires y Barum. La aplicación de salvaguardas a las llantas importadas con sobretasas arancelarias del 45%, como parte de las medidas económicas implementadas por el Gobierno para disminuir importaciones y compensar la caída del precio del petróleo fue una oportunidad para crecer. Si bien algunas materias primas están afectadas con el 5% de sobretasa, lo cual no significó un incremento en los precios.

Respecto a los precios, una llanta aro 16 nacional cuesta en promedio \$ 168 y una china \$ 145; en el caso de una aro 14, el precio de la llanta local es de \$ 94 y la importada de Japón cuesta \$ 105. En los neumáticos es importante tener en cuenta:

- **Durabilidad.** Un juego de llantas para automóviles puede durar entre 40.000 y 60.000 kilómetros de recorrido, según la calidad del terreno accidentado por donde se desplace el vehículo.
- **Caducidad.** En cada llanta hay impresos 4 dígitos: los dos primeros señalan la semana de fabricación y los otros dos, el año. Después de 5 años guardados en bodega, es recomendable no adquirir esas llantas. A continuación se muestra una comparación de un neumático R14 de una marca asiática y una ecuatoriana.

Tabla 9

Comparación entre neumático ecuatoriano vs neumático chino

	Neumáticos Mavesa	Neumático asiático Maxxis
Ancho rin	5.5 pulg	5.5 pulg
Diámetro Total	621 mm	617 mm
Ancho de sección	189 mm	187 mm
Dibujo original	8.00 mm	7.93 mm
Capacidad de carga	88 (560kg)	88 (560kg)
Código de velocidad	H (210 km/h)	H (210 km/h)
Durabilidad	Mínimo 45000 km	Mínimo 41000 km
Costo	79 \$	66 \$

4.1.5 Aspecto ambiental

La Organización Mundial del Comercio en la actualidad mantiene 250 Acuerdos Multilaterales sobre el Medio Ambiente (AMUMA), representan mecanismos que rigen el comercio mundial en caso de tráfico de especies en peligro, desechos peligrosos, contaminantes orgánicos, etc. orientando los acuerdos comerciales de la OMC hacia el cuidado del medio ambiente.

En muchas ocasiones los Acuerdos de la Organización Mundial de Comercio difiere de los intereses de los AMUMA, por lo cual es necesario generar consensos que generen beneficios comunes y prevalezca la conservación del medio ambiente sin afectar las relaciones comerciales. Puesto que los problemas ambientales de alcance mundial exigen planteamientos y soluciones multilaterales, así como respectivas competencias y mandatos.

Entre los acuerdos multilaterales ambientales tenemos en:

- Biodiversidad
- Atmósfera
- Tierra
- Océanos, mares y aguas
- **Contaminación de llantas y accesorios de vehículos**

Los automóviles contaminan durante su uso y cuando sus piezas dejan de ser útiles, es así que los neumáticos se han convertido en uno de los focos contaminantes que más tardan en descomponerse o biodegradarse en la superficie de la tierra.

La masiva fabricación de neumáticos es uno de los mayores problemas medioambientales en la actualidad ya sea por su costo de fabricación y por el alto costo que conlleva su desaparición. Una sola llanta de camión necesita para su fabricación medio barril de petróleo crudo y su desaparición siempre genera emisiones de CO₂ (óxido de carbono) para la atmosfera.

Según la responsable de residuos de Ecologistas en Acción, "las grandes marcas de neumáticos han creado un sistema integral de gestión, por el cual ellos mismos los recogen de los talleres y los tratan. El primer paso es separar los que tienen posibilidades de ser rencauchados. Los que ya no tienen ningún uso se muelen y se separa el caucho del metal, del textil y de los demás componentes. Esa granza de caucho picado se utiliza para algunos de los fines que nosotros apoyamos, como son la creación de suelos de canchas de baloncesto, nuevos productos de calzado, como parte de los componentes de las capas asfálticas que se usan en la construcción de carreteras, o como aislantes de vehículos o en la fabricación de losetas de goma".

Un neumático al aire libre va librando muy lentamente los contaminantes, como son los bifenilos policlorados (PCB), tóxicos muy peligrosos. Otro de los riesgos tiene que ver con su forma, debido al diseño de los neumáticos conservando agua que está a la intemperie y pasa a ser una fuente de cultivo ideal para que aniden ratas, insectos y otros animales dañinos que pueden resultar cuatro mil veces más peligrosos de los que se multiplican en un charco. La manera más común, para acabar con estos residuos es tan solo quemarla, en ocasiones en hornos industriales, pero es evidente que trasladar la contaminación a la atmósfera en forma de grandes cantidades de sustancias tóxicas y a su vez es otro problema para el medio ambiente y la atmósfera.

La solución tampoco es almacenarlos. Su almacenamiento también sigue siendo sinónimo de polución por su degradación química ya que no son biodegradables y experimentan una peligrosa descomposición parcial que contamina. A la hora de reciclarlos se puede utilizar distintas técnicas, como la termólisis, la trituración mecánica o criogénica, la pirolisis o la incineración. Cada una de ellas tiene sus ventajas y sus desventajas a la hora de valorar un mayor o menor aprovechamiento de la materia prima y también en cuanto a los distintos niveles de toxicidad asociada a cada una de ellas.

Las emisiones más pequeñas de dichas sustancias en los ecosistemas locales, alcanzan niveles perjudiciales de manera crónica o aguda para el hombre y otras especies. Los productos de la combustión incompleta y metales emitidos por la quema de residuos, una vez dispersos en el aire, agua y suelo, se acumulan siendo selectivamente filtradas del medio ambiente por los tejidos de los seres vivos.

Cada año, cerca de 1000 millones de neumáticos llegan al final de su vida útil en todo el mundo. En España se generan unas 250.000 toneladas al año de neumáticos fuera de uso que se gestiona de la siguiente manera: el 11,1% se destina a recauchutado; el 1,5% a reciclaje; el 4,6% a valorización energética en cinco plantas cementeras autorizadas y la mayor parte, el 82,8% a abandono o depósito en vertedero, como ocurre en la mayoría de los países europeos. En Estados Unidos, 290 millones de llantas fueron desechadas, de las cuales 45 millones se reciclaron para hacer nuevas llantas

para automóviles y camiones. En Colombia se desechan alrededor de 5.000.000 de llantas al año, situación que agrava el problema por cuanto muchas de ellas acaban llegando a Bogotá, una ciudad con menos control y más fácil para botar este material sin tener consecuencia donde circulan 1.500.000 vehículos particulares, 715.000 de transporte público y cerca de 475.000 motocicletas.

4.2 Análisis Meso económico

4.2.1 Aspecto político legal

Las Resoluciones emitidas por el COMEX que implica el sector automotor, para la importación de neumáticos y accesorios contemplan:

Tabla 10

Resoluciones COMEXI-COMEX

RESOLUCIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETO	FECHA	REGISTRO OFICIAL	FECHA DE REGISTRO
02	Exclusión de la aplicación de la Resolución 050-2014 del Pleno del COMEX a determinadas subpartidas arancelarias	Salvaguardia	20/01/2015	R.O.SP2 428	30/01/2015
03	Sustituir el Anexo 1 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX, de conformidad con el Anexo 1	Cupos de importación de vehículos	03/02/2015	R.O.SP2 438	13/02/2015
05	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 Parte 1 Parte 2	Cupos de importación de vehículos y CKD	29/12/2014	R.O.SP2 438	13/02/2015
06	Aplicación de Resolución 042-2014(UE)	Identificación de mercadería originaria de	03/02/2015	R.O.SP2 438	13/02/2015

Continúa



		la Unión Europea			
08	Reforma Arancelaria respecto a Vehículos Eléctricos	Reformas Arancelarias	11/02/2015	R.O. 463	20/03/2015
11	Establecimiento de una sobre tasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificada en las subpartidas	Reformas Arancelarias	06/03/2015	R.O 456	11/03/2015
13	Se establece devolución condicionada de tributos mediante procedimiento simplificado	Tributos	20/03/2015	R.O SP 473	06/04/2015
16	Reformas a la Resolución 011-2015 relativa a Salvaguardia por Balanza de Pagos	Reformas Arancelarias	04/08/2015	R.O SP 483	15/04/2015
18	Reforma de la Resolución COMEX 51 de 27 de marzo de 2012	Restricción de importación	04/08/2015	R.O SP 493	05/05/015
19	Reformar el anexo 2 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX	Restricción de importación	05/05/2015	R.O SP 503	19/05/2015
20	Establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalente USD 6552'680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas	Restricción de importación	30/12/2015		

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015)

El Ministerio del Comercio Exterior decidió suprimir los aranceles a los neumáticos de vehículos livianos, puesto que en la ciudad de Quito debido a esta causa se incrementó la tarifa de servicios de taxi, por lo que desde la Presidencia de la República se decidió suprimir esta salvaguardia con el fin de que los usuarios no deban pagar tasas adicionales por este servicio.

En las ordenanzas Municipales impuestas para el sector automotriz en nuestro país rigen las siguientes:

Tabla 11

Resolución municipal sobre neumáticos y accesorios de vehículos

OBJETO	DESCRIPCION	FECHA	CIUDAD
Transporte de Mercancías	La presente Ordenanza tiene como propósito establecer las condiciones de transporte y las vías por las cuales podrán circular los vehículos pesados y extrapesados de carga que transportan mercancías y objetos varios, y .o sustancias en la ciudad de Guayaquil.	17/02/2001	Guayaquil
Aceites Usados	La ordenanza que reglamenta la recolección, transporte y disposición final de aceites usados.	17/09/2003	Guayaquil
Combustible diésel	El combustible diésel que se comercialice en el Distrito Metropolitano de Quito, para uso automotor, deberá sujetarse de forma estricta a los requerimientos de calidad establecidos por el Municipio.	31/05/1999	Quito
Certificado de Emisiones Vehiculares	Los vehículos a diésel de transporte a pasajeros y de carga, que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito deberá, obtener un CERTIFICADO DE CONTROL DE EMISIONES VEHICULARES Y EL ADHESIVO AMBIENTAL, como documento indispensable previo para obtener la habilitación operacional, el mismo que tendrá una vigencia de seis (6) meses.	21/07/2000	Quito
Control de Contaminación Ambiental	Se establecen disposiciones que deben cumplir los vehículos que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito, para el control de la contaminación vehicular.	21/07/2000	Quito
Aceites Usados	Se establecen disposiciones para un adecuado manejo de los aceites La Ordenanza Metropolitana que reforma el Título V del "Medio Ambiente" del libro segundo del Código Municipal, sustituido por la Ordenanza Metropolitana N.2013" de la prevención y control del medio ambiente's usados en el Distrito Metropolitano de Quito	25/07/2002	Quito
Medio Ambiente	La Ordenanza Metropolitana que reforma el Título V del "Medio Ambiente" del libro segundo del Código Municipal, sustituido por la Ordenanza Metropolitana N.213 " de la prevención y control del medio ambiente"	04/05/2009	Quito
Control de Calidad Combustibles de Uso Vehicular	Se establecen disposiciones para el control de calidad de los combustibles de uso vehicular en el Distrito Metropolitano y la regulación de su comercialización		Quito

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015)

Las ordenanzas municipales hacen referencia a controles de calidad en los combustibles de los vehículos, controles ambientales y calidad del aire y son principalmente en las urbes más grandes como Quito y Guayaquil donde existe mayor concentración poblacional y por ende mayor parque automotor, lo que requiere ordenanzas específicas como las citadas anteriormente.

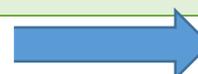
Las Normas de Calidad que rigen al sector automotriz son las Normas y Reglamentos Técnicos:

Tabla 12

Normas técnicas para neumáticos y accesorios de vehículos

Normas Técnica	Descripción
INEN_0962_84	Vehículos Automotores. Remaches para zapatas de freno y discos de embrague. Requisitos dimensionales
INEN_0963_10	Vehículos Automotores. Remaches para zapatas de freno y discos de embrague. Requisitos y muestreo
INEN_0964_84	Vehículos Automotores. Frenos neumáticos. Presiones en cañería y eficiencia de frenado
INEN_1127_84	Uniones por ejes nervados .Requisitos dimensionales
INEN_1128_84	Puntas de ejes cilíndricos. Requisitos dimensionales y momentos de transmisión permisibles
INEN_1130_84	Árboles para transmisiones. Requisitos dimensionales
INEN_1155_09	Vehículos automotores. Dispositivos para mantener o mejorar la visibilidad
INEN_1323-1_09	Vehículos automotores. Carrocerías de buses. Requisitos
INEN_1350_86	Vehículos automotores. Encendido por bujías. Terminología
INEN_1351_86	Vehículos automotores. Bujías. Muestreo
INEN_1352_86	Vehículos automotores. Bujías. Métodos de ensayo
INEN_1353_00	Vehículos automotores. Bujías. Requisitos
INEN_1354_86	Vehículos automotores. Bujías M 10x1 con asiento plano. Requisitos dimensionales
INEN_1355_86	Vehículos automotores. Bujías M 12x1, 25 con asiento plano. Requisitos dimensionales
INEN_1356_86	Vehículos automotores. Bujías M 14x1, 25 con asiento plano. Requisitos dimensionales
INEN_1357_86	Vehículos automotores. Bujías M 14x1, 25 con asiento plano. Requisitos dimensionales
INEN_1358_86	Vehículos automotores. Bujías M14x1, 25 con asiento cónico. Requisitos dimensionales
INEN_1359_86	Vehículos automotores. Bujías compactas M14x1, 25 con asiento cónico. Requisitos dimensionales
INEN_1360_86	Vehículos automotores. Bujías M 18 X1, 5 con asiento plano. Requisitos dimensionales
INEN_1361_86	Vehículos automotores. Bujías M18 X1, 5 con asiento cónico. Requisitos dimensionales
INEN_1362_86	Vehículos automotores. Bujías 22,22 x1,41 (7/8" x 18) con asiento plano. Requisitos dimensionales
INEN_1363_86	Vehículos automotores. Bujías blindadas herméticas tipo 1.Requisitos dimensionales
INEN_1364_86	Vehículos automotores. Bujías blindadas herméticas tipo 2.Requisitos dimensionales

Continúa



INEN_1365_86	Vehículos automotores. Bujías blindadas herméticas tipo 3.Requisitos dimensionales
INEN_1497_87	Vehículos automotores. Baterías de plomo-acido. Terminología
INEN_1498_87	Vehículos automotores. Baterías de plomo-acido. Ensayos
INEN_1499_87	Vehículos automotores. Baterías de plomo-acido. Requisitos
INEN_1526_87	Agua para baterías plomo-acido. Método de ensayo 4
INEN_1535_98	Prevención de incendios. Requisitos para el transporte y distribución de cilindros de gas licuado de petróleo(GLP) en vehículos automotores
INEN_1545_87	Agua para baterías plomo-acido. Requisitos
INEN_1617_88	Vehículos automotores. Baldes para camionetas. Requisitos
INEN_1668_88	Vehículos automotores. Carrocerías metálicas para buses interprovinciales. Requisitos
INEN_1669_90	Vidrios de seguridad para automotores. Requisitos
INEN_1992_96	Servicio de transporte escolar. Requisitos
INEN_2027_09	Productos derivados del petróleo. Aceites lubricantes para cárter de motores de combustión interna de gasolina. Requisitos
INEN_2028_10	Productos derivados del petróleo. Aceites lubricantes para transmisiones. Manuales y diferenciales del equipo automotor. Requisitos
INEN_2030_09	Productos derivados del petróleo. Aceites lubricantes para cárter de motores de combustión interna de diésel. Requisitos
INEN_2095_98	Pinturas. Esmaltes alquílicos sintéticos para vehículos. Requisitos
INEN_2096_96	Neumáticos. Definición y clasificación
INEN_2097_98	Neumáticos. Neumáticos para vehículos de pasajeros. Métodos de ensayo
INENE_2098_98	Neumáticos. Neumáticos para vehículos excepto pasajeros. Métodos de ensayo
INEN_2099_96	Neumáticos. Neumáticos para vehículos de pasajeros. Requisitos
INEN_2100_96	Neumáticos para vehículos excepto de pasajeros. Requisitos
INEN_2101_98	Neumáticos. Neumáticos para vehículos. Dimensiones, cargas y presiones. Requisitos
INEN_2280_01	Pinturas. Lacas nitrocelulósicas para repintado de vehículos. requisitos
INEN_2281_01	Pinturas. Lacas acrílicas para repintado de vehículos. Requisitos
INEN_2310_08	Pinturas. Fondos nitrocelulósicas para repintado en la industria automotriz. Requisitos
INEN_2557_10	Seguridad en motocicletas. Espejos retrovisores
INEN_2558_10	Seguridad en motocicletas. Frenos
INEN_2559_10	Seguridad en motocicletas. Ejes y suspensión
INEN_2560_10	Seguridad en motocicletas. Iluminación
RTE_INEN_003_96	Partes y accesorios usados para vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres
RTE_INEN_006_09	Extintores portátiles
RTE_INEN_011_06	Neumáticos
RTE_INEN_014_06	Aceite lubricantes
RTE_INEN_031_08	Líquido para frenos hidráulicos
RTE-INEN_084_14	Vidrios de seguridad para vehículos automotores

Fuente: (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015)

El INEN hoy llamado Servicio Ecuatoriano de Normalización, contiene gran cantidad de normas respecto al sector automotor, sobre la producción y la comercialización, autopartes y dispositivos, vehículos grandes y vehículos livianos, es decir, abarca un amplio control y requerimientos en lo que se refiere a este sector. La mayoría de normas INEN hace referencia a las dimensiones y requerimientos de neumáticos y de accesorios para vehículos.

4.2.2 Aspecto económico

La balanza comercial en los últimos años no ha representado resultados positivos para la economía de nuestro país es así que a finales del 2014 con una balanza negativa \$424,5 millones, el 11 de marzo de 2015 mediante Resolución N.011-2015 del COMEX se aplica la sobretasa arancelaria del 5% al 45% alrededor 2.588 productos que representan el 30% de las importaciones que ha realizado el país en el año 2014.

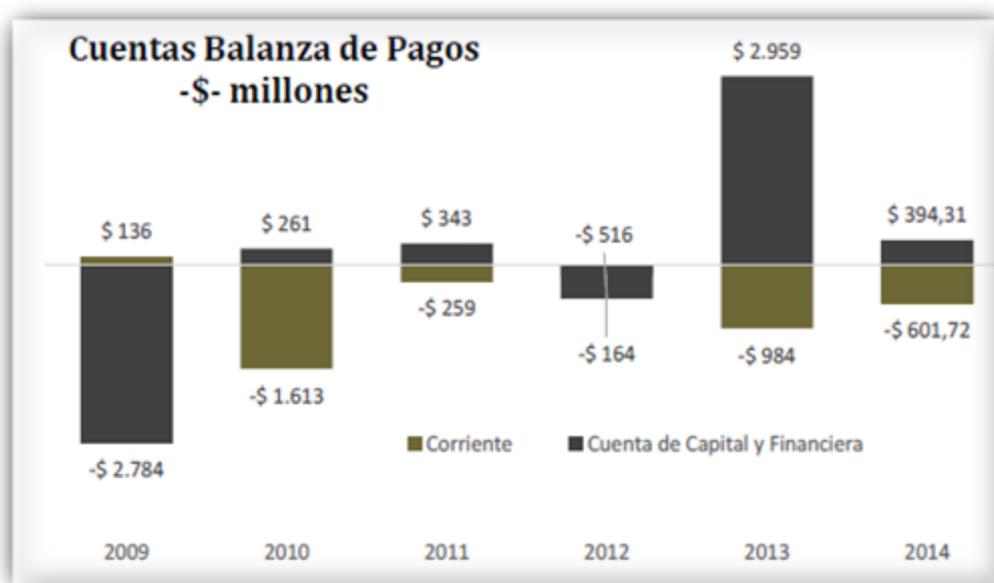


Figura 10 Evolución de balanza de pagos

Fuente: (Federación Ecuatoriana de Transportes, 2015)

La salvaguardia de la balanza de pagos sustituyó la balanza cambiaria impuesta a las importaciones de Colombia y Perú, el rubro más afectado de la balanza de pagos ha sido en la cuenta corriente tuvo un saldo negativo de \$601,7 millones y siendo uno de los componentes principales las exportaciones

e importaciones se decidió aplica la salvaguarda de balanza de pagos. (Ver Tabla 13)

A partir de 2010 (con excepción del 2012) la balanza de bienes ha registrado un saldo negativo debido al aumento del monto de importaciones comparado al valor de exportaciones. Al considerar las estadísticas hasta noviembre del 2015, se destaca que las importaciones se han visto reducidas en un 21,2% respecto al mismo periodo en el 2014, en tanto que las exportaciones presentaron una disminución aún mayor del 29,2% lo que ocasionó que se cierre con una balanza de bienes de USD -2.028 millones. Después de la eliminación de 6 partidas arancelarias en la Resolución N.16 del 04 de abril de 2015, la salvaguardia por balanza de pagos afectó a 2.582 distribuidas de la siguiente manera para los diferentes tipos de bienes:

Tabla 13

Afectación de salvaguardias en tipo de bienes

Tipo de bienes	No.	Salvaguardia %	\$ millones CIF	Efecto	
Bien de Capital	475	5%	\$ 368	\$ 18	
		15%	\$ 1.822	\$ 273	
		45%	\$ 483	\$ 218	
Total Bien de Capital			\$ 2.674	\$ 509	
Materia prima	602	5%	\$ 693	\$ 35	
		15%	\$ 140	\$ 21	
		25%	\$ 9	\$ 2	
		45%	\$ 378	\$ 170	
Total Materia prima			\$ 1.219	\$ 228	
Equipo de transporte	124	5%	\$ 59	\$ 3	
		15%	\$ 88	\$ 13	
		25%	\$ 103	\$ 26	
		45%	\$ 672	\$ 302	
Total Equipo de transporte			\$ 922	\$ 344	
Material de Construcción	162	5%	\$ 468	\$ 23	
		15%	\$ 124	\$ 19	
		25%	\$ 66	\$ 16	
		45%	\$ 241	\$ 109	
Total Materia prima			\$ 899	\$ 167	
Bien de Consumo	1219	5%	\$ 83	\$ 4	
		15%	\$ 104	\$ 16	
		25%	\$ 679	\$ 170	
		45%	\$ 1.820	\$ 819	
Total Bien de Consumo			\$ 2.685	\$ 1.008	
Total general		2582	22%	\$ 8.399	\$ 2.257

Fuente: (Federación Ecuatoriana de Transportes, 2015)

En los bienes de capital la salvaguarda afecta a 475 partidas arancelarias, en materias primas a 602, equipo de transporte 124, materiales de construcción 162 y a bienes de consumo a 1219 partidas dando un total de 2582 partidas arancelarias afectadas por la salvaguarda de balanza de pagos.

Las salvaguardas afectaron a las importaciones de bienes de consumo y de materia prima principalmente, estos últimos afectan también a las importaciones, ya que para elaborar un producto, se requiere materia prima que en su mayoría es importada, todo esto formó un efecto económico directo en el que si se reduce las importaciones de materia prima, se reducen las exportaciones de productos terminados, incluyendo los del sector automotriz. (Ver Tabla 14)

Por otro lado varios países se han visto afectados por las salvaguardias:

Tabla 14

Países de afectación por salvaguardias

País	Suma de \$ millones CIF	Suma de SBP \$ millones	% Arancel SBP	% Afectados/ Total millones CIF país
China	\$ 2.074	\$ 553	26,6%	55%
Estados Unidos	\$ 1.924	\$ 474	24,6%	22%
Colombia	\$ 885	\$ 272	30,8%	40%
México	\$ 446	\$ 130	29,1%	46%
Perú	\$ 364	\$ 112	30,7%	36%
Chile	\$ 306	\$ 90	29,5%	53%
Brasil	\$ 292	\$ 69	23,6%	34%
Panamá	\$ 281	\$ 88	31,3%	20%
Corea del Sur	\$ 201	\$ 60	30,0%	22%
Japón	\$ 184	\$ 65	35,4%	43%
España	\$ 169	\$ 46	27,1%	26%
Alemania	\$ 148	\$ 36	24,6%	26%
Demás	\$ 1.124	\$ 261	23,2%	22%
Total general	\$ 8.399	\$ 2.257	26,9%	31%

Fuente: (Federación Ecuatoriana de Transportes, 2015)

Según cifras de la CAN, las medidas afectan a 885 millones de dólares en importaciones de Colombia, sobre todo textil, vehículos y piezas, productos agropecuarios y maquinaria, así como a 364 millones en importaciones de Perú, especialmente agropecuarias y textiles. Pero el país más afectado es China, pues la importación masiva de productos es proveniente de este país.

Las salvaguardias complica las negociaciones con otros países, su afectación aproximadamente al 40% engloba los diferentes tipos de bienes, el escenario de salvaguardias se eliminará paulatinamente desde junio de 2016, además el Acuerdo con la Unión Europea se prevé aplicarse para el 2017, con estas medidas se pretender fortalecer la economía a nivel mundial y por ende la recuperación del sector automotriz. Realizando un análisis de la evolución de comercio en toneladas de Ecuador a 2015 tenemos:

Tabla 15

Evolución del volumen de comercio (toneladas) diciembre 2015

Rubro	Valor mensual miles Ton.	Valor acumulado miles Ton	Variación en %		
			Frente a mes anterior	Frente a similar mes anterior año	Frente acumulado año anterior
Exportaciones	2.604	31.765	4.10%	-4.90%	1.00%
No petroleras	846	9.426	7.30%	3.80%	0.60%
Importaciones	1.271	15.525	4.50%	-18.90%	-10.20%

Fuente: (Federación Ecuatoriana de Transportes, 2016)

De acuerdo a la evolución de volumen de comercio (toneladas) en nuestro país a diciembre de 2015 en las importaciones existe una disminución de -18,9% respecto a diciembre de 2014 y de acuerdo a las exportaciones totales existe un decremento de -4,9% en referente al mismo mes del año anterior. Y frente al año anterior en el 2015 existe una disminución de -10,2% en las importaciones y lo que respecta a las exportaciones totales un incremento de 1% en este rubro. Como se observa el acumulado de exportaciones, presenta una variación positiva en bajo porcentaje, pero respecto al año anterior ampliamente negativo, lo que demuestra que afectó directamente a las exportaciones, ya que, como se mencionó, la materia prima para la fabricación de los productos, es importada.

De acuerdo al grafico 14 en términos acumulados las importaciones en bienes de consumo en el año 2013 fue de \$5.502 millones, en el año 2014 fue de \$5.497 millones y en el año 2015 disminuyó a \$4.420 millones, dentro de estos bienes se encuentran los neumáticos y accesorios para vehículos; a comparación de los bienes de capital para el año 2015 alcanzaron \$5.557 millones, en combustibles \$4.165 millones y materia prima obtuvieron \$7.302 millones. En todos los bienes se puede apreciar el decremento del 2014 al 2015.

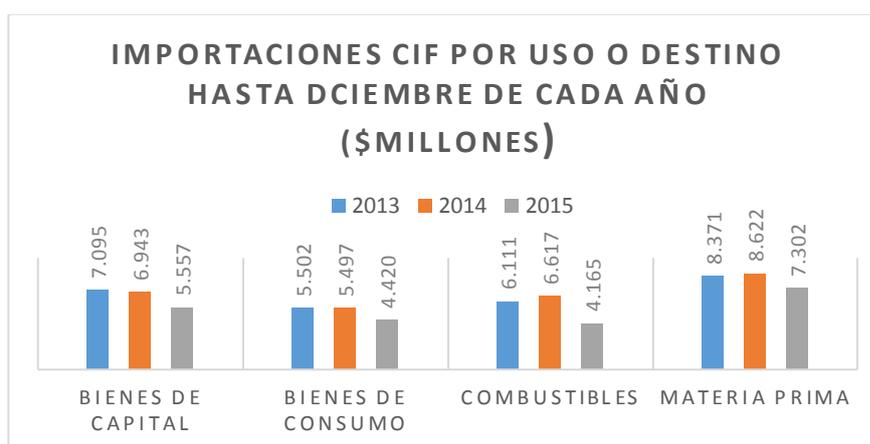


Figura 11 Importaciones CIF por uso o destino

Fuente: (Federación Ecuatoriana de Transportes, 2016)

De enero a diciembre de 2015, basándonos en las importaciones bajo medidas de salvaguardas presentan una caída del 28% mientras que las que no se encuentran sujetas a estas medidas se redujeron en un 11%, para bienes de capital en importaciones en el año 2015 fue de \$1.878 millones, en lo que compete a bienes de consumo en el año 2015 fue de \$1.980 millones, en equipo de transporte se registra \$729 millones, en materia prima se reconoce \$1.007 millones y en materiales de construcción no se registra importaciones en el año 2015.(Ver Tabla 13)

Tabla 16

Importaciones CIF con Salvaguardia Balanza de Pagos

AÑO	BIENES DE CAPITAL	BIENES DE CONSUMO	EQUIPO DE TRANSPORTE	MATERIA PRIMA	MATERIAL DE CONSTRUCCION	TOTAL
2015	\$ 1,878,000.00	\$ 1,980,000.00	\$729,000.00	\$ 1,007,000.00	\$ -	\$5,594,000.00
2014	\$ 2,674,000.00	\$ 2,694,000.00	\$ 1,014,000.00	\$1,219,000.00	\$ -	\$7,601,000.00
2013	\$ 3,033,000.00	\$ 2,742,000.00	\$1,079,000.00	\$1,300,000.00	\$ 838,000.00	\$ 8,992,000.00

Fuente: (Federación Ecuatoriana de Transportes, 2016)

En el año 2015 la importación de vehículos nuevos en la Comunidad Andina como fue de 432.492 unidades mientras que en el año 2014 fue de 518.573, descendiendo en un 16%, los países que presentan disminuciones en sus importación son Ecuador en un 32,7%, Colombia un 21,3% y Perú un 12,1%. Las salvaguardas afectaron a Ecuador a manera de importación de materia prima desde los países vecinos, y en los demás países vecinos a manera de importación de vehículos terminados desde Ecuador.

País	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2015/2014
Total	230 533	266 130	306 119	205 457	350 644	432 994	478 590	509 941	518 573	432 492	-16,6
Bolivia	4 320	5 475	5 791	5 924	9 726	21 545	24 822	31 335	38 131	42 883	12,5
Colombia	135 188	160 239	129 898	91 832	148 851	197 515	204 487	229 631	249 372	196 358	-21,3
Ecuador	57 476	54 104	70 322	40 649	68 874	59 826	46 365	48 684	47 919	32 246	-32,7
Perú	33 549	46 312	100 108	67 052	123 193	154 108	202 916	200 291	183 151	161 005	-12,1

Nota: No incluye la importación de vehículo automotor menor (motocicleta, motocarro, tricimoto, moto sky, cuadratrack, golf cart, trimovil, torpedó, 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 12 Importación de vehículos nuevos

Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2015)

De acuerdo a la estructura porcentual en el año 2015 Colombia representa un 45,4% de los vehículos nuevos en la Comunidad Andina, Perú el 37,2%, Bolivia el 9,9% y Ecuador apenas el 7,5%.

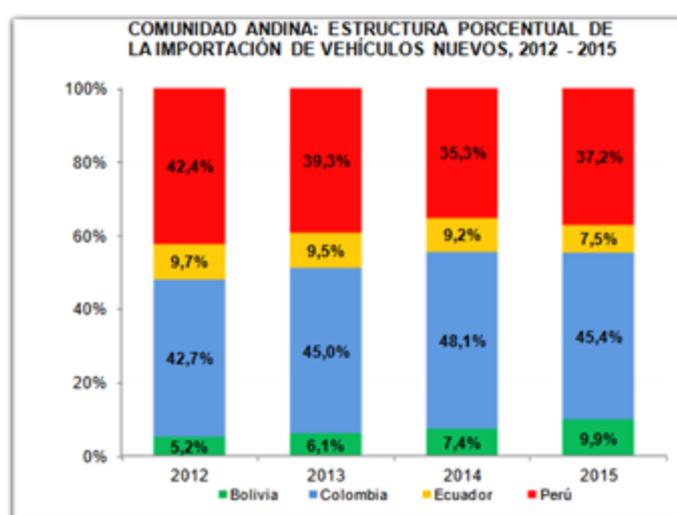


Figura 13 Estructura porcentual de la importación de vehículos nuevos

Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2015)

En Ecuador la participación porcentual de la importación de vehículos nuevos en los últimos cuatro años ha disminuido en 2,2 puntos porcentuales al pasar del 9,7% en el año 2012 a 7,5% en el año 2015, relacionándose así con los cupos de importaciones establecidas por el gobierno nacional para el sector automotor. La importación de vehículos se redujo debido a la reducción de los cupos en las importaciones, además la producción nacional y ensamble de vehículos se impulsó.

Las exportaciones de vehículos de Colombia y Ecuador sumaron 32.840 unidades, suma inferior a la registrada en el año 2014 cuya cifra alcanzó 34.121 unidades. Ecuador exportó 3.274 unidades tendiendo una disminución porcentual del 60,9% en relación al año anterior.

País	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total	69 022	96 509	49 770	18 858	33 571	33 479	57 964	44 072	34 121	32 840
Colombia	48 739	70 593	26 996	4 974	14 055	13 029	34 578	37 558	25 753	29 566
Ecuador	20 283	25 916	22 774	13 884	19 516	20 450	23 386	6 514	8 368	3 274

Nota: Bolivia y Perú no registran exportación de vehículos.
Fuente: Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes y Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana.

Figura 14 Exportación de vehículos en Colombia y Ecuador

Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2015)

De los países de la Comunidad Andina, solamente Ecuador y Colombia presentan exportaciones, los otros dos, no están desarrollados en la producción de vehículos, pero las salvaguardas a las materias primas en la producción automotriz afectaron gravemente a Ecuador, reduciendo su competitividad frente a Colombia.

En Ecuador la producción de vehículos en el año 2015 fue de 48.926 unidades, las empresas fabricantes fueron: Omnibus BB (Chevrolet), Aymesa (KÍA) y Maresa (Mazda y Chevrolet), la producción de vehículos y camionetas de la marca Chevrolet fabricados por Omnibus alcanzó 36.580 unidades en el año 2015 siendo 21,5% menor que el año anterior, la marca Kía presentó una reducción del 33,8% en relación al año 2014, y lo que respecta a la ensambladora Maresa con 5.680 unidades con un 5,2% menor que el 2014.

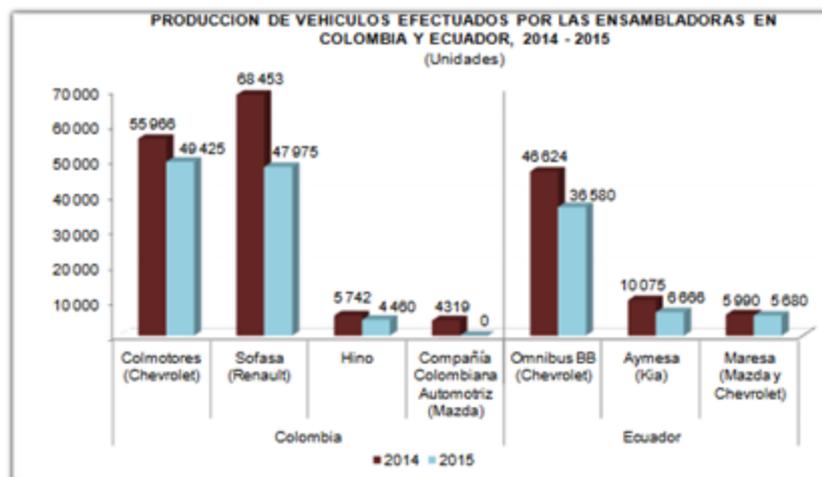


Figura 15 Producción de vehículos efectuados por las ensambladoras en Colombia y Ecuador

Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2015)

La ensambladora Maresa tuvo el menor porcentaje de reducción ya que los productos y autopartes son en su mayoría de origen nacional, a diferencia de Kia y Chevrolet, las cuales utilizan materia prima importada. Finalmente se presenta una comparación entre las exportaciones e importaciones de vehículos de nuestro país, reflejando una balanza comercial negativa. Como se observa, los niveles de exportaciones están por debajo de las importaciones, y ambas líneas de tendencia en los últimos años muestran descenso en sus niveles, reduciendo las exportaciones en el último año hasta casi una mínima cantidad.

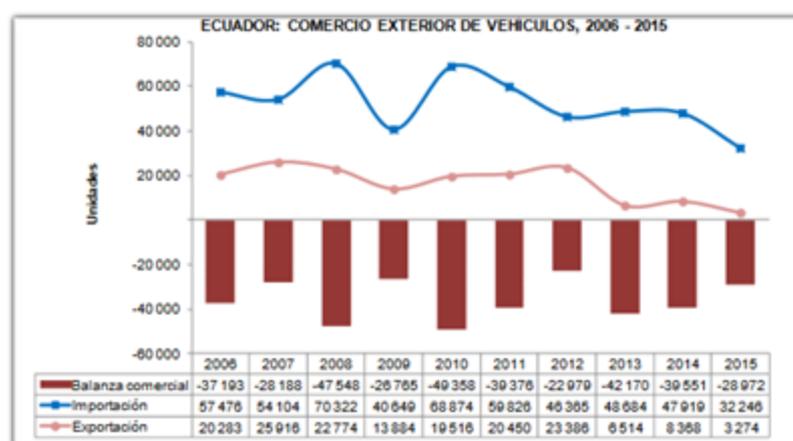


Figura 16 Comercio exterior de vehículos

Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2015)

La mayor tendencia de importación de llantas según el país de origen radica en China con 1.495 mil unidades, seguida por Taiwán con 188 mil unidades. China es el principal proveedor de estos productos debido a las exigencias de la Norma Técnica Ecuatoriana sobre el etiquetado de sus productos; como los proveedores de otros países que fabrican repuestos o accesorios originales tienen sus procesos ya establecidos se les dificulta adaptarse a la normativa ecuatoriana, lo que causa que se reduzca la importación de este tipo de productos de los otros países.

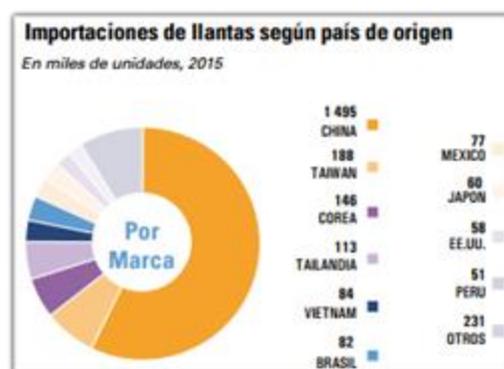


Figura 17 Importación de llantas según país de origen

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

En lo que respecta a las marcas de llantas importadas con 373 mil unidades la mayor importación la ubica Maxxis. Esta compañía tiene su planta de producción en China, Tailandia y Taiwan. Yuanxing también es una marca china de producción de neumáticos y ocupa el segundo lugar en las importaciones, aseverando la información que el país de origen de los neumáticos en mayor porcentaje es China.



Figura 18 Importación de llantas según marca

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

Los clientes potenciales de los neumáticos importados son los conductores de vehículos livianos, los cuales pueden ser vehículos privados y los del sector transportista de taxis, en conjunto suman el 57% del total de la demanda en las importaciones del año 2015. El 25% importa llantas para motocicletas, las cuales también son requeridas, porque el medio de transporte común en la zona costera es ese. Los buses y camiones tienen un 15.4%, las importaciones en este sector no son muchas porque existe producción nacional de llantas en este segmento.

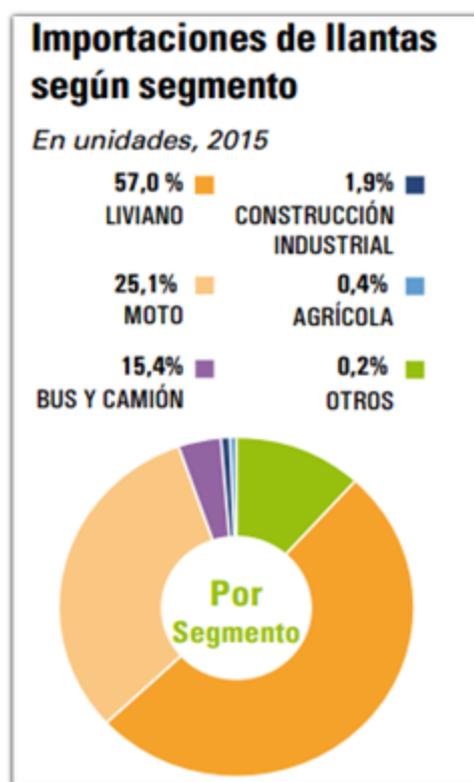


Figura 19 Importaciones de llantas según segmento

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

La evolución de las importaciones desde el 2011 hasta el 2015, en el sector liviano, el que más importaciones ha presentado respecto a los otros sectores, se puede apreciar que ha disminuido de 1532 unidades en el 2014 a 1472 en 2015, La disminución también se puede notar en las importaciones de llantas para buses y camiones, por el hecho de la producción nacional. Pero por otra parte las importaciones de llantas de motos han aumentado en un porcentaje relativamente bajo al año anterior.

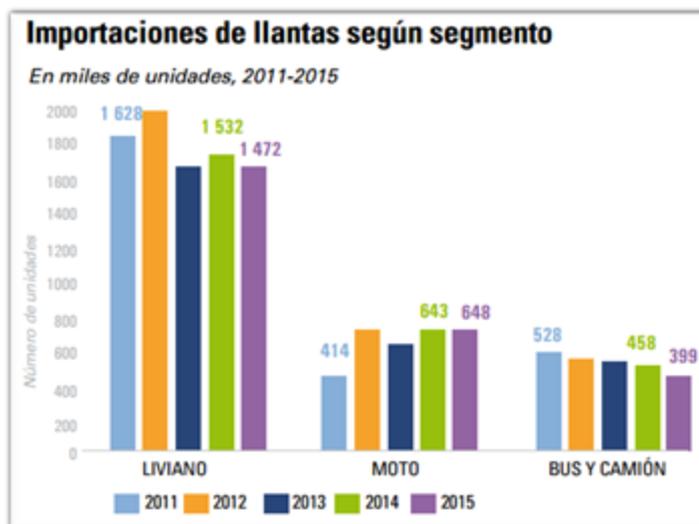


Figura 20 Importación de llantas según segmento

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

La evolución de importaciones de llantas desde el 2011, presenta cambios, sobre todo en el sector de construcción industrial, el cual representa el mayor número de importaciones. En el 2014 presentó 55 mil unidades, y en el 2015 descendió a 50 mil. En el sector agrícola por el contrario aumentó de ocho mil en el 2014 a 11 mil en el 2015. La construcción industrial demanda mayor número de importaciones porque el cambio de matriz productiva y su efecto en los planes de desarrollo y vivienda lo requieren.

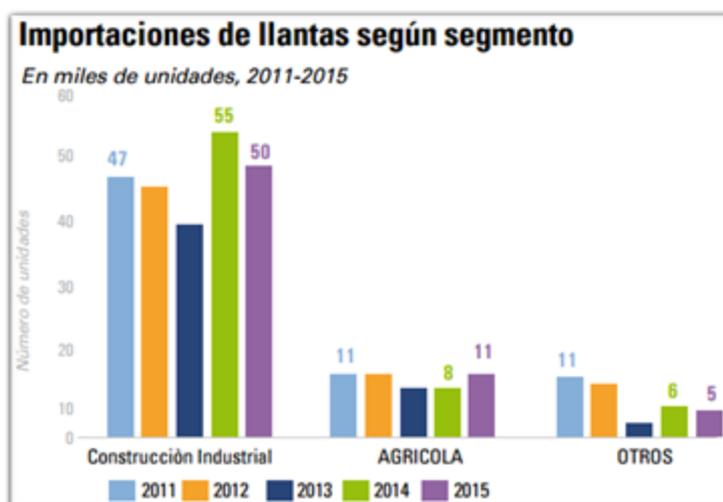


Figura 21 Importación de llantas según segmento

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

Se evidencia la recaudación de tributos por importaciones es \$3.894.964,62 en relación a los años anteriores representa un incremento y en su mayoría por los cobros de salvaguardas, los cuales están contenidos en el rubro otros.

Tabla 17

Cuadro comparativo de recaudación de impuestos

AÑO	AD.VALOREM	IVA	ICE	FODINFA	OTROS	TOTAL
2015	\$ 1,130,913.80	\$1,721,880.78	\$122,708.64	\$78,878.50	\$840,582.90	\$3,894,964.62
2014	\$ 1,283,534.22	\$2,085,741.09	\$190,285.01	\$99,244.54	\$2,510.31	\$3,661,315.17
2013	\$ 1,230,365.49	\$ 2,102,387.88	\$173,276.83	\$98,138.64	\$4,677.26	\$3,608,846.10

Fuente: (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

*El rubro otros incluye: Costas procesales, derechos consulares, gastos remate y venta directa, intereses, licencias de salida, multas, salvaguarda, sobretiempos petroleros, valor de la garantía, valor de rectificación, valor del remate, tasas y el valor de las notas de crédito.

- **Poder adquisitivo y canasta familiar**

Las canastas analíticas están constituidas por alrededor de 75 productos de los 359 que conforman la Canasta de artículos (Bienes y servicios), del Índice de Precios al Consumidor (IPC). Se refieren a un hogar tipo de 4 miembros, con 1.60 perceptores que ganan exclusivamente la Remuneración básica unificada. Los productos que conforman estas canastas analíticas, se considera que son imprescindibles para satisfacer las necesidades básicas del hogar considerado en: alimentos y bebidas; vivienda; indumentaria; y, misceláneos.

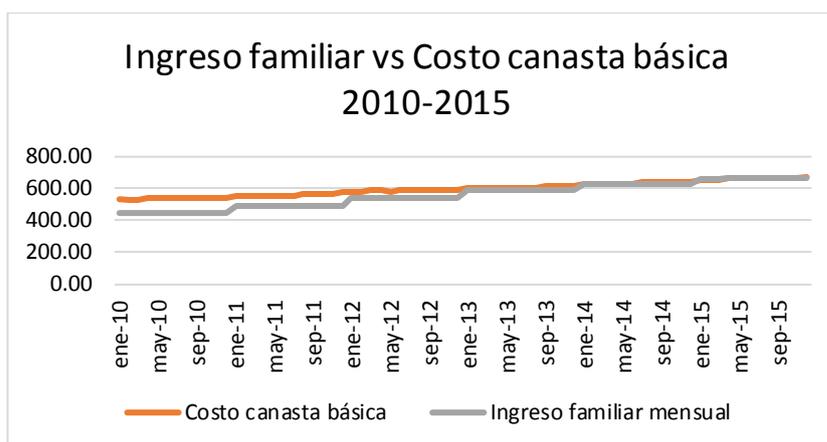


Figura 22 Ingreso familiar y canasta básica

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2015)

En octubre de 2015, la Canasta Básica se ubicó en 670,53 USD, mientras que el ingreso familiar mensual, con 1,6 perceptores, es de 660,80 USD, con lo que se cubre el 98,55% de la misma. Para diciembre la Canasta Familiar Básica, tiene un costo de 673.21 USD. Dichos costos, frente al Ingreso Familiar del mes 660.80 USD obtenido con 1.60 perceptores de Remuneración básica unificada, plantean una restricción en el consumo de 12.41 USD, esto es el 1.84% del costo actual de la Canasta Familiar Básica; y, una recuperación en el consumo de 175,56 USD, esto es el 36.18% del costo actual de la Canasta Familiar Vital. En consecuencia, con su Presupuesto Familiar, los Hogares Urbanos de Ingresos Bajos adquirieron la Canasta Familiar Básica, con la limitación de que el poder adquisitivo del ingreso familiar disponible fue insuficiente en el 1.84%.

4.2.3 Aspecto social

- **Desempleo del sector automotriz**

En el gráfico 20 se observa que entre el año 2014 y 2015 existe una disminución tanto de compañías como de empleados en un 8% y 15% respectivamente entre los dos años, el número de compañías para el 2015 es de 1.257 mientras que para el número de empleados es de 25.382, pudiendo denotar el nivel de actividad económica que involucra esta actividad para la generación o destrucción del empleo nacional.

Tabla 18**Tasa de crecimiento de compañías y empleados**

 SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS	AÑO 2014	AÑO 2015	TASA DE CRECIMIENTO
NÚMERO DE COMPAÑÍAS	1.373	1.257	-8%
NÚMERO EMPLEADOS	29.711	25.382	-15%

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

Para una persona, común las perspectivas de crecimiento o decremento económico se ve reflejada en la incidencia del aumento o reducción de plazas de trabajo, la crisis económica de nuestro país basada en la devaluación de las monedas de países vecinas, apreciación del dólar y la caída del precio del petróleo también ha traído consigo afectación en el sector social.

En la siguiente tabla se presenta el número de empleados durante los años 2014 y 2015 de acuerdo a cada una de las regiones:

Tabla 19**Número de empleados por Región año 2014-2015**

 SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS	2014	2.015
REGIÓN		
COSTA	9.970	8.997
SIERRA	19.675	16.340
ORIENTE	59	45
GALAPAGOS	7	-
TOTAL	29.711	25.382

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

La Región Sierra concentra el mayor número de empleados en el año 2015, a pesar de una disminución de 3.335 empleados, en lo que respecta a la región Costa existe una disminución de 973 empleados para el 2015 de acuerdo a la cifra del 2014, mientras que para la Región Oriente existe una disminución de 14 empleados en relación al año anterior, de acuerdo a la

participación porcentual de 25.382 empleados que integran el sector automotor en nuestro país la Región Sierra tiene una participación del 64.4%, Región Costa el 35.4%, y la Región Oriente representa un 0.20% de empleados del sector automotriz.

Las ventas han disminuido considerablemente en este sector y por ende la reducción del personal fue inevitable, un claro ejemplo es el caso de MARESA cuyo despido masivo se lo realizo en diciembre de 2015 alcanzando 700 plazas de empleo, el desempleo afecta directamente a la económicas de la familias ecuatorianas lo que origina la disminución del poder adquisitivo de las mismas.

Es así que en términos generales en un análisis a nivel nacional a diciembre de 2015 la tasa de desempleo aumento en comparación al año anterior en 0,97 puntos porcentuales. En el 2014 el 69,10% de la población total está en edad de trabajar, mientras que en el 2015 el 69,49% de la población total, está en edad de trabajar.



Figura 23 Composición Población Total 2014-2015

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

La variación de la población trabajadora respecto a la no trabajadora sobre su capacidad de edad para trabajar, no ha variado de manera significativa, pero lo que se ha variado notablemente es la cantidad de población, es decir son los reflejos de un aumento de índice de natalidad décadas atrás. En el 2014 el 64,48% de la población en edad de trabajar se encuentra económicamente activa y en año 2015 el 65,78% de la población en edad de trabajar se encuentra económicamente activa.

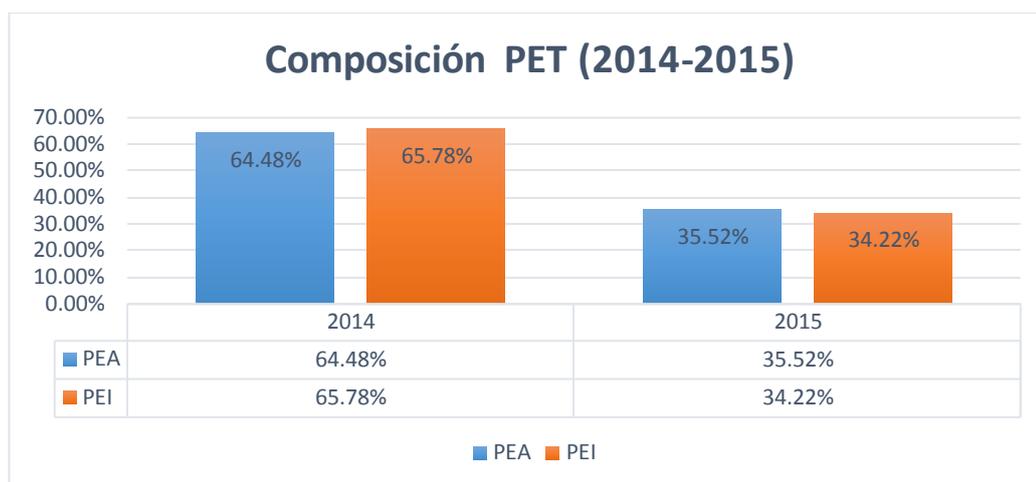


Figura 24 Composición Población Edad de Trabajar

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

En el 2015, se muestra un descenso de la población respecto al 2014, pero la cantidad de PEA en el 2015 es mayor que en el 2014. Es un cambio importante porque se muestra que han aumentado el número de personas que aportan económicamente al país. En el 2014 el 96,20% de la población económicamente activa son personas con empleo, comparando con el 2015 el 95,23% de la población económicamente activa, son personas con empleo.

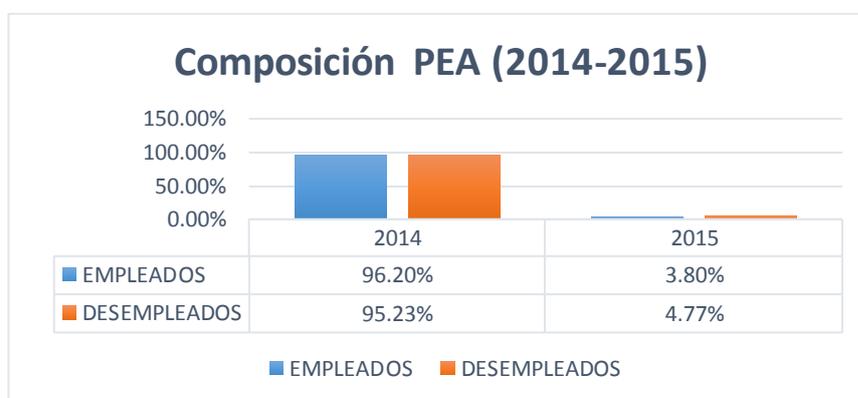


Figura 25 Composición PEA

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

Realizando una comparación ente el año 2014 y 2015 tenemos:

- **En diciembre de 2014 a nivel nacional:**

La población en edad de trabajar (PET) es de 11,2 millones de personas, mientras que la población económicamente activa (PEA) es de 7,2 millones de personas y la población inactiva (PEI) 3,9 millones de personas.

- **En diciembre de 2015 a nivel nacional:**

La población en edad de trabajar (PET) es de 11,4 millones de personas, sin embargo la población económicamente activa (PEA) es de 7,5 millones de personas y la población inactiva (PEI) 3,9 millones de personas.

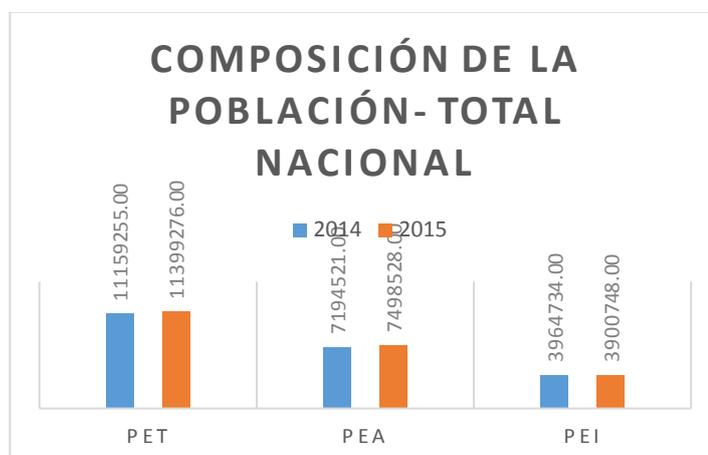


Figura 26 Composición de la Población-Total Nacional

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

En diciembre de 2015 la tasa de desempleo alcanzó el 4,77% a nivel nacional mientras que en diciembre del año 2014 fue de 3,80% teniendo un incremento de la tasa de desempleo de 0,97 puntos porcentuales; el empleo adecuado disminuye en 2,8 puntos; mientras que la tasa de empleo inadecuado aumenta en 1,4 punto porcentual, es decir se incrementa el número de personas que no satisfacen sus condiciones necesarias de ingreso, ganan menos del salario mínimo o trabajan menos de 40 horas laborables.

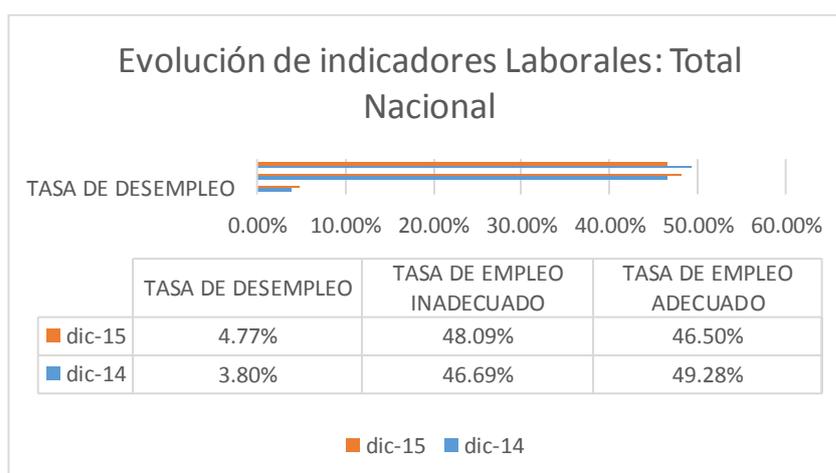


Figura 27 Evolución de Indicadores Laborales-Total Nacional

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

La tasa de subempleo en diciembre de 2014 fue de 12,87% mientras que diciembre de 2015 fue de 14,01% por lo cual el subempleo aumenta en 1,1 puntos porcentuales en relación al año anterior; la tasa de otro empleo inadecuado en diciembre de 2014 fue de 26,75% y en 2015 del mismo mes fue de 26,42% registra un decremento no significativo de 0,3 puntos porcentuales y la tasa de empleo no remunerado en diciembre de 2014 fue de 7,07% y en diciembre de 2015 fue de 7,66% aumentando en 0,6 puntos porcentuales, no representan porcentajes significantes de variación.

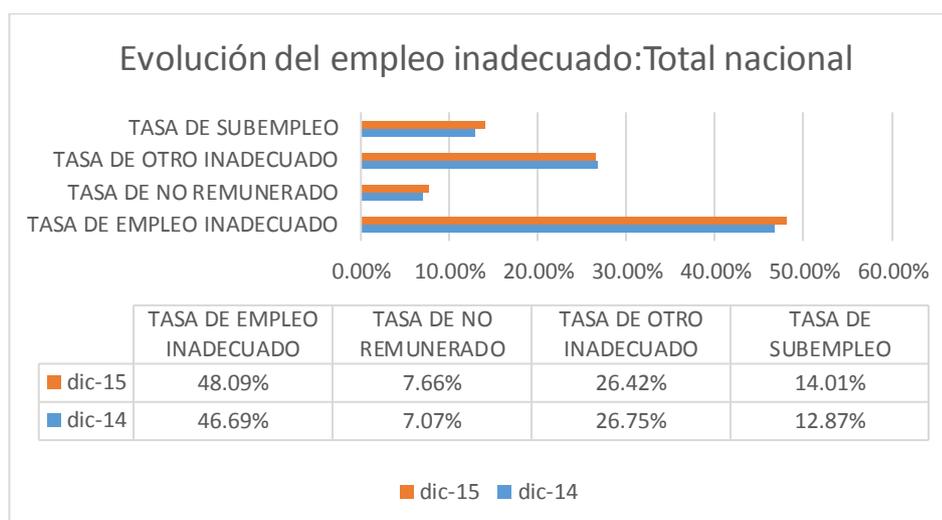


Figura 28 Evolución del empleo Inadecuado

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

En lo que se concierne a nuestra área de estudio que contempla en sector comercial: Comercio al por mayor y menor; reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres domésticos en diciembre de 2014 alcanza un 18,89% y en diciembre de 2015 alcanza un 18,85% habiendo un decremento de 0,04 % de personas empleadas en esta rama de actividad económica. Relacionándose así que entre diciembre de 2014 y 2015, la participación de empleados en la rama de actividad de Agricultura, ganadería, caza y silvicultura y pesca, aumenta en aproximadamente 0,52 puntos porcentuales.

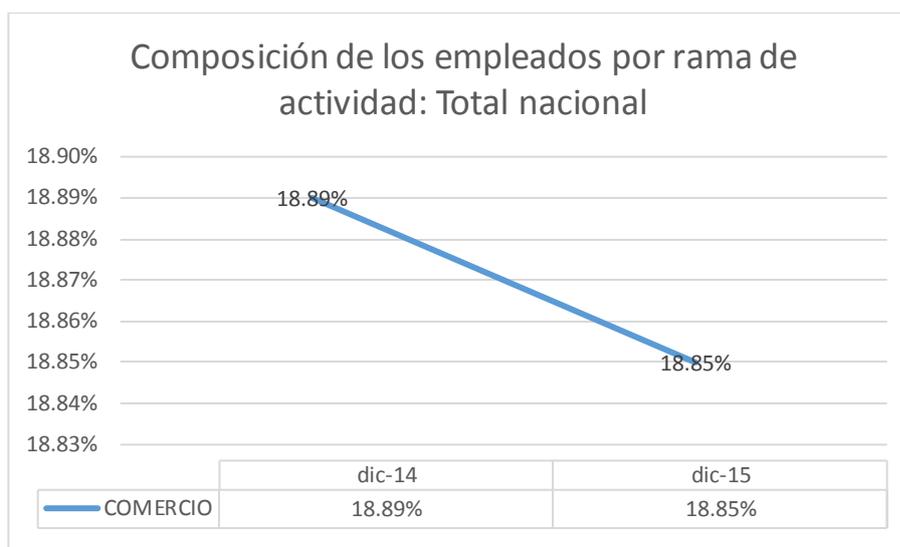


Figura 29 Composición de los empleados por rama de actividad

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

Durante diciembre 2014 la participación de empleado adecuado en la rama de comercio es de 16,30% mientras que en diciembre de 2015 alcanza un 16,83% , la participación de empleados adecuados en la rama de actividad de comercio aumenta en aproximadamente 0,53 puntos porcentuales. No muestra alguna variación importante.

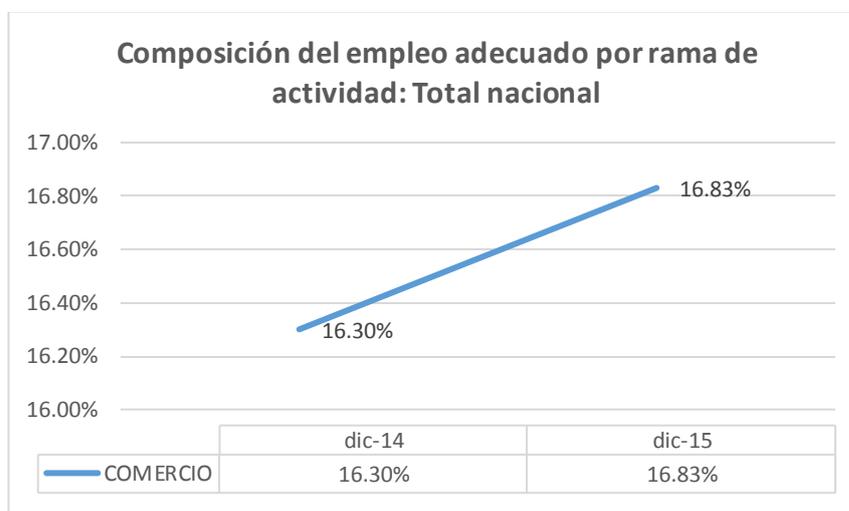


Figura 30 Composición del empleo adecuado por rama de actividad

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

Durante diciembre 2014 la participación del empleado adecuado en la rama de comercio es de 21,54% y en diciembre de 2015 alcanza un 20,81%, disminuyendo en aproximadamente 0,73 puntos porcentuales. En esta rama de actividad se incluye la comercialización y reparación de vehículos y motocicletas, esta variación es muy pequeña.

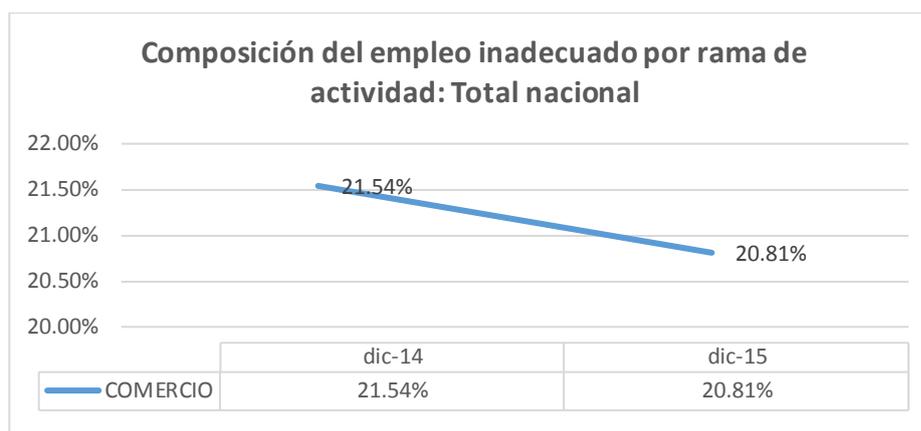


Figura 31 Composición del empleo inadecuado por rama de actividad

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

Comparando el mes diciembre de 2014 con el de 2015, la tasa de empleo inadecuado para las ciudades de Quito, Cuenca y Machala registra un decremento, mientras que en Guayaquil y Ambato aumenta, siendo diferencias no son significativas.

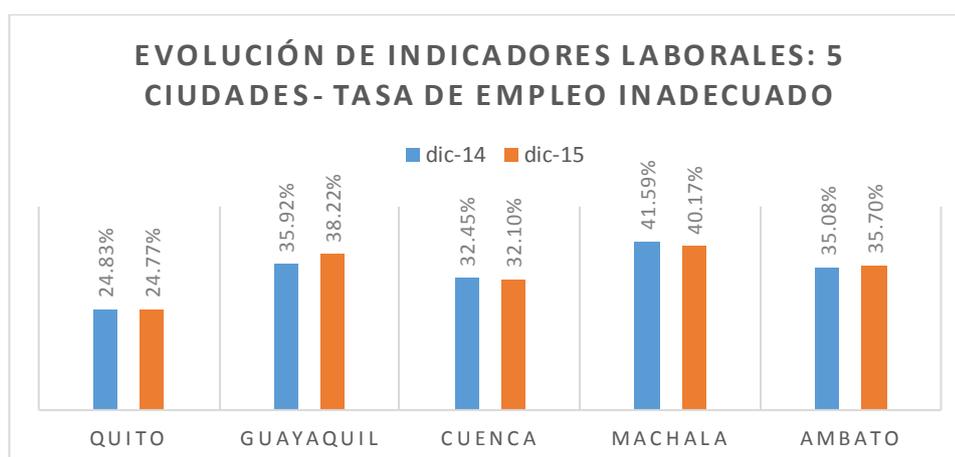


Figura 32 Evolución tasa de empleo inadecuado

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

En diciembre 2015, la tasa de desempleo en Quito registra un aumento de 1,7 puntos porcentuales con respecto al mismo mes del año anterior y para Ambato un incremento de 2,1 puntos porcentuales. Las variaciones para cada ciudad representan cambios muy pequeños.

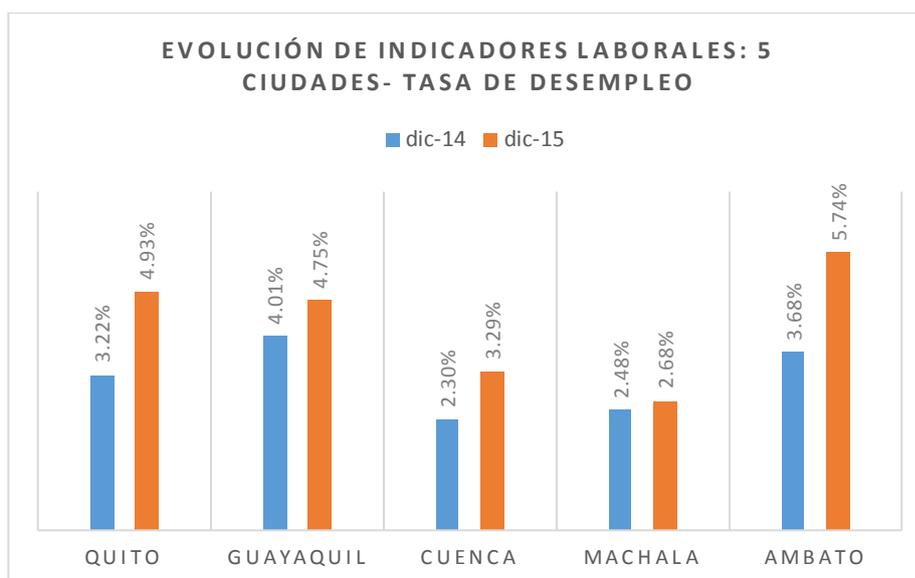


Figura 33 Evolución tasa de desempleo

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

En Ambato, se concentra la mayor parte del sector automotor, textil y de cuero, por lo que se requiere de materias primas para la elaboración de los productos. Debido a las restricciones arancelarias en el sector automotor, aumentó notablemente la tasa de desempleo, por eso se puede notar que Ambato es la ciudad que presenta mayor variación en el desempleo.

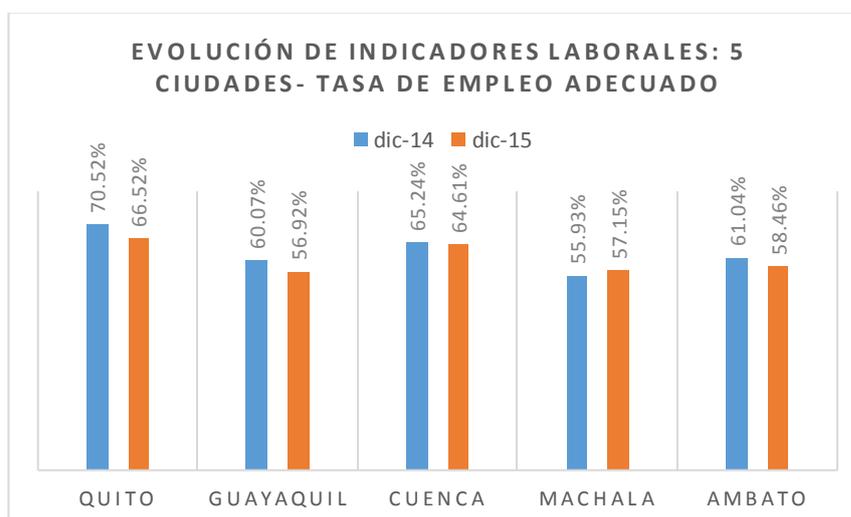


Figura 34 Evolución tasa de empleo adecuado

Fuente: (Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo, 2015)

Entre diciembre 2014 y diciembre 2015, la tasa de empleo adecuado registra un decremento en Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato, mientras que en Machala aumenta, siendo diferencias no significativas. En las principales

ciudades se puede notar el decremento del empleo adecuado, es decir, la población puede emplearse pero no en la profesión para la cual se educaron.

4.2.4 Aspecto tecnológico

El 24 de julio de 2015 la Organización Mundial de Comercio anuncia que se eliminarán los aranceles de hasta doscientos productos de alta tecnología, aunque Ecuador no aplicará esta medida puesto que no es signatario del Acuerdo sobre la Tecnología de la Información (ATI), dejando a un lado las expectativas de importadores y comerciantes puesto que esperaban que con este acuerdo disminuya los aranceles y salvaguardas impuestas en 2015. Para los países en desarrollo como en el caso de nuestro país nos beneficiará con oportunidades de inserción a los mercados de los países que forman parte del ATI para mercancías ecuatorianas con características tecnológicas.

El sector automotriz ecuatoriano a partir del siglo XX, se ha adaptado a la cotidianidad del ser humano con los grandes avances en aerodinámica, estructuras, materiales y propulsión, que promueven la mayor comodidad del usuario e incentivan a la adquisición de nuevos productos. Entre la tecnología más destacada se encuentran los vehículos híbridos y eléctricos, según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador en el año 2015 la introducción de vehículos híbridos ha aumentado en un 45% en relación al año 2010-2014, a esto se suma la iniciativa de comercializar vehículos eléctricos siendo una tecnología más eficiente y de bajo impacto ambiental que los vehículos convencionales.

Bajo este antecedente es necesario ajustar las políticas comerciales y de movilidad con el fin de que la nueva tecnología forme parte en el sector automotriz no solo en la comercialización de vehículos sino también en el diseño de partes y piezas, accesorios y mantenimiento vehicular.

4.2.5 Aspecto ambiental

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador en el 2015 se importó 2.585.000 neumáticos en el país, en junio de 2014 el MIPRO establece el cumplimiento de manera obligatoria para cada importador el

reencauche y reciclaje de llantas importadas por lo cual se establece porcentajes informar mensualmente a esta entidad la cantidad de llantas reencauchadas. Dando cumplimiento al Acuerdo Ministerial N.14185 del Ministerio de Industrias y Productividad, para ello se establece el índice de reencauche para llantas importadas en la partida arancelaria 40.11.20.10.00 y el porcentaje a reencaucharse se establece de la siguiente manera:

Tabla 20

Índice de reencauche obligatorio

2014	2015	2016	2017	2018
30%	45%	60%	70%	80%

Fuente: (Ministerio de Industrias y Productividad, 2015)

Estos porcentajes se van incrementando de manera significativa con el fin de generar un cambio y orientar a una cultura de reencauche por ende lograr la concientización del cuidado ambiental, en caso de originarse incumplimientos por parte de los importadores se establece sanciones que podrían originar hasta la suspensión de la licencia de importador.

Además a través de acuerdos 020 y 129 del Ministerio del Medio Ambiente se establecen los procedimientos y regulaciones para el manejo de las llantas fuera de uso (NFU) no aptas para el reencauche, estas llantas por contener desechos sólidos e inflamables para el medio ambiente requieren de un tratamiento adecuado mediante la intervención de un Gestor Ambiental calificado y con licencia ambiental para el cumplimiento de lo establecido. Como importador de llantas están en la obligación de gestionar las llantas fuera de uso de acuerdo a lo establecido:

Tabla 21

Índice de tratamiento de llantas fuera de uso

2014	2015	2016	2017	2018
20%	30%	40%	50%	85%

Fuente: (Ministerio de Industrias y Productividad, 2015)

Un neumático puede tardar en degradarse 500 años, la quema de llantas genera gases tóxicos y tiende a originarse a propagación de epidemias.

Claramente son evidentes los beneficios del reencauche de llantas un claro ejemplo se da en la producción de neumáticos, para fabricar un neumático nuevo se requiere 22 galones de petróleo, mientras que para reencauchar solo se necesita de 7 galones, se genera un ahorro de un 31,82% de petróleo.

Otro de los beneficios resalta el rendimiento kilométrico de las llantas reencauchadas son similares a las llantas nuevas, de acuerdo al precio una llanta reencauchada cuesta el 50% menos que una llanta nueva.



Figura 35 Galones de consumo llantas nuevas vs llantas reencauche

Fuente: Empresa Durallanta-Medio Ambiente

El uso de los neumáticos desechados son variados, es mezclado el asfalto con el polvo de caucho para la mayor resistencia de las carreteras, las pastillas de caucho se utilizan como combustibles en las cementeras, los pisos de caucho también son utilizados en gimnasios, florícolas o guarderías.

Un claro ejemplo de renovación de llantas se da en la planta de Ecocaucho, reconocida como empresas en emprendimiento verde en América Latina, ubicada en la ciudad de Quito, recibe alrededor de 1.200 neumáticos mensuales, procesando cinco toneladas de polvo de caucho cada semana, generando una facturación de 70.000 mensual por este concepto. Las llantas son recibidas de gestores ambientales ruedas que son recuperadas y vulcanizadoras y tecnicentros a escala nacional.

Las maquinas que permiten el proceso fueron importadas desde China y Estados Unidos, la renovación de llantas permite ampliar un panorama de oportunidad económica mediante el cuidado del medio ambiente.



Figura 36 Proceso Reencauche llanta

Fuente: (Revista Lideres, Quito)

De acuerdo al Estudio para conocer los potenciales Impactos y Ambientales y Vulnerabilidad relacionado con las sustancias químicas y tratamiento de desechos peligrosos en el sector productivo del Ecuador, realizado por el Ministerio del Medio Ambiente, se determina que el proceso de producción de neumáticos genera impactos negativos en la generación de ruidos y vibraciones, calidad del aire y agua mientras que los impactos positivos son la actividad comercial y el empleo. Dando como resultado final del proceso -50,55 como impacto medianamente significativo de carácter negativo.

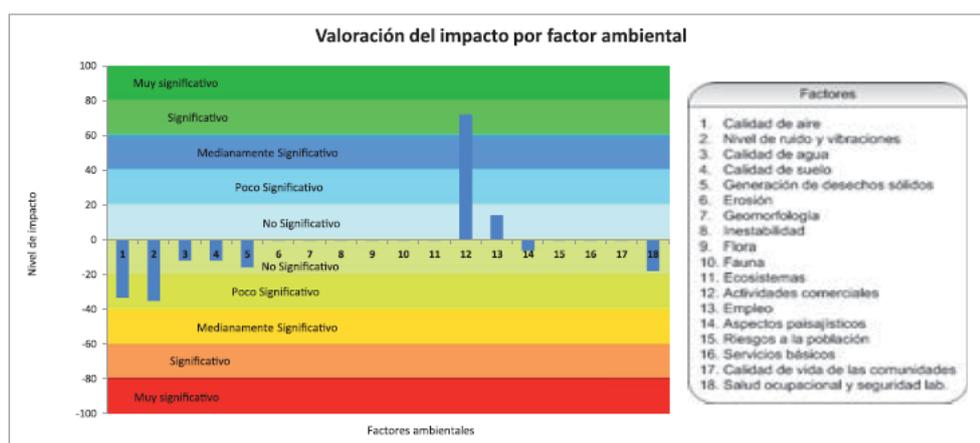


Figura 37 Representación Impacto Ambiental-Neumáticos

Fuente: (Ministerio del Medio Ambiente, 2013)

Tabla 22

Valoración del impacto ambiental del proceso neumático

Componentes	Factores	Valor de impacto	Porcentaje de afectación
RECURSO AIRE	CALIDAD DE AIRE(GASES DE COMBUSTIBLES,MP,OLORES)	-33.25	-14.9%
	NIVEL DE RUIDO Y VIBRACIONES	-33.25	-15.8%
RECURSO AGUA	CALIDAD DE AGUA (GENERACION DE EFLUENTES)	-12.00	-5.4%
RECURSO SUELO	CALIDAD DE SUELO	-12.00	-5.4%
DESECHOS	GENERACION DE DESECHOS SÓLIDOS	-16.00	-7.2%
PROCESO GEOMORFODINÁMICO	EROSIÓN	-0.40	-0.2%
	GEOMORFOLOGÍA	-0.40	-0.2%
	INESTABILIDAD	-0.40	-0.2%
MEDIO BIÓTICO	FLORA	-0.40	-0.2%
	FAUNA	-0.40	-0.2%
	ECOSISTEMAS	-0.40	-0.2%
SOCIOECONÓMICO	ACTIVIDADES COMERCIALES	72.00	32.4%
	EMPLEO	14.00	6.3%
	ASPECTOS PAISAJISTICOS	-6.25	-2.8%
	RIESGOS A LA POBLACIÓN	-0.50	-0.2%
	SERVICIOS BÁSICOS	-0.40	-0.2%
	CALIDAD DE VIDA DE LAS COMUNIDADES	-0.50	-0.2%
	SALUD OCUPACIONAL Y SEGURIDAD LABORAL	-18.00	-8.1%
	IMPACTO TOTAL		-50.55
PORCENTAJE DEL IMPACTO			

Fuente: (Ministerio del Medio Ambiente, 2013)

En lo que respecta a los accesorios de vehículos, el proceso de fundición de aluminio causa impactos negativos ruido, vibraciones, salud ocupacional y seguridad laboral mientras que los impactos positivos son las actividades comerciales y el empleo. Dando como resultado final del proceso -22,55 como impacto poco significativo de carácter negativo.

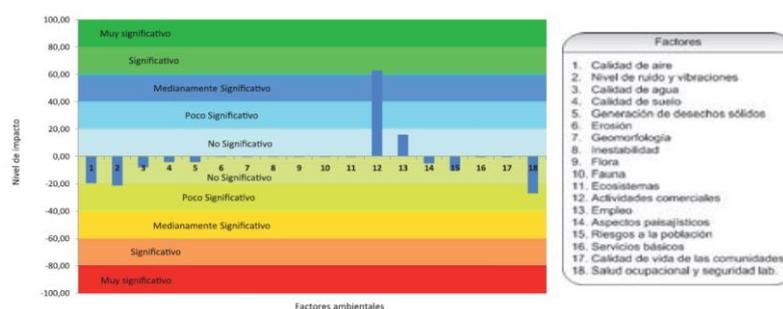


Figura 38 Representación gráfica impacto ambiental - accesorios para vehículos

Fuente: (Ministerio del Medio Ambiente, 2013)

Tabla 23

Valoración del impacto ambiental del proceso accesorio para vehículos

Componentes	Factores	Valor de impacto	Porcentaje de afectación
RECURSO AIRE	CALIDAD DE AIRE(GASES DE COMBUSTIBLES,MP, OLORES)	-19.50	-10.8%
	NIVEL DE RUIDO Y VIBRACIONES	-21.25	-11.8%
RECURSO AGUA	CALIDAD DE AGUA (GENERACIÓN DE EFLUENTES)	-8.00	-4.4%
RECURSO SUELO	CALIDAD DE SUELO	-4.00	-2.2%
DESECHOS	GENERACIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS	-4.00	-2.2%
PROCESO GEOMORFODINÁMICO	EROSIÓN	-0.30	-0.2%
	GEOMORFOLOGÍA	-0.30	-0.2%
	INESTABILIDAD	-0.35	-0.2%
MEDIO BIÓTICO	FLORA	-0.35	-0.2%
	FAUNA	-0.35	-0.2%
	ECOSISTEMAS	-0.35	-0.2%
SOCIOECONÓMICO	ACTIVIDADES COMERCIALES	63.00	34.9%
	EMPLEO	16.00	8.9%
	ASPECTOS PAISAJÍSTICOS	-5.00	-2.8%
	RIESGOS A LA POBLACIÓN	-10.00	-5.5%
	SERVICIOS BÁSICOS	-0.40	-0.2%
	CALIDAD DE VIDA DE LAS COMUNIDADES	-0.40	-0.2%
	SALUD OCUPACIONAL Y SEGURIDAD LABORAL	-27.00	-15.0%
IMPACTO TOTAL		-22.55	-12.50%
PORCENTAJE DEL IMPACTO			

Fuente: (Ministerio del Medio Ambiente, 2013)

4.3 Análisis del Microambiente

4.3.1 Resultados de la encuesta dirigida a empresas importadoras de accesorios para vehículos

1. ¿Usted conoce acerca de la aplicación de la ley de salvaguardias en el Ecuador?

Tabla 24

Aplicación de salvaguardias en el ecuador

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

¿USTED CONOCE A CERCA DE LA APLICACIÓN DE SALVAGUARDIAS EN EL ECUADOR?

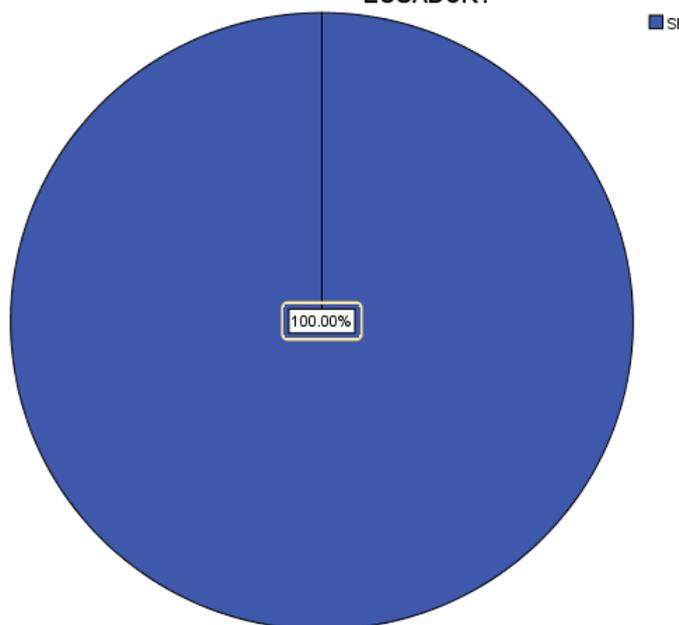


Figura 39 Aplicación de Salvaguardias en el Ecuador

INTERPRETACIÓN: El 100% de la población manifiesta que conoce sobre la aplicación de salvaguardias en el Ecuador.

ANÁLISIS: Esta pregunta tiene como finalidad establecer el nivel de conocimiento de los encuestados referente a la normativa, donde el resultado de la investigación de campo revela que todas las empresas importadoras de accesorios de vehículos afirman conocer sobre la aplicación de las medidas de salvaguardas en nuestro país y que se hace evidente en los precios de cada uno de sus productos importados.

2. **¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: línea accesorios de vehículos?**

Tabla 25

Salvaguardias para el sector automotriz

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos NO	44	100.0	100.0	100.0

¿ESTA DE ACUERDO CON LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGUARDIA IMPUESTAS DESDE EL 11 DE MARZO DE 2015 PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ: ACCESORIOS DE VEHICULOS?

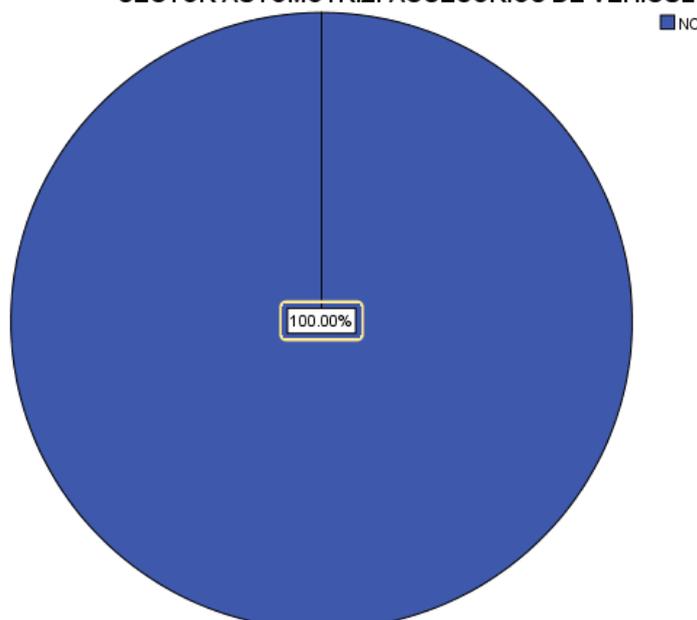


Figura 40 Salvaguardias para el Sector Automotriz

INTERPRETACIÓN: El 100% de los encuestados no están de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia.

ANÁLISIS: Las empresas importadoras no están de acuerdo con las medidas de salvaguardas impuestas a partir del 11 de marzo de 2015, la preocupación de los encuestados se evidencia en el sostenimiento de estas medidas hasta el 2017, aclaran que existe inconformidad entre federaciones y cámaras de comercio hacia las decisiones tomadas por parte del Gobierno frente a la balanza de pagos. Las causas principales que originaron esta decisión fue la apreciación del dólar, devaluaciones de las monedas de países competidores, reducción de precios internacionales y el aumento de costos de producción en el país.

3. ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas de salvaguardia su rentabilidad se ha visto afectada?

Tabla 26

Afectación en la rentabilidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

¿CONSIDERA USTED QUE CON LA NUEVA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGURADIA SU RENTABILIDAD SE HA VISTO AFECTADA?

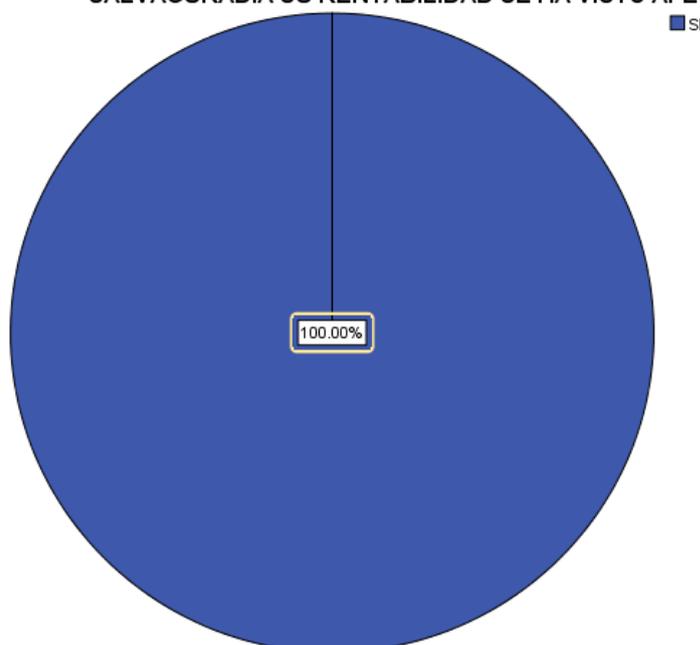


Figura 41 Afectación en la rentabilidad

INTERPRETACIÓN: El 100% de las empresas importadoras consideran que debido a la aplicación de las salvaguardas su rentabilidad se ha visto afectada en el año 2015

ANÁLISIS: El objetivo de esta pregunta es medir la afectación de las salvaguardas en la rentabilidad de las empresas importadoras de accesorios para vehículos, para lo cual se cita a (Joehnk & Lawrence, 2005), quienes señala que la rentabilidad es la ganancia obtenida de un instrumento de inversión a un precio superior al de la compra, al presentarse un incremento en los productos importados de otros países origina un decremento puesto que los clientes reducen y priorizan sus gastos debido a la situación económica.

4. De ser afirmativa su respuesta, ¿en qué porcentaje considera dicha afectación?

Tabla 27

Porcentaje de rentabilidad afectada

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	30%	10	22.7	22.7
	55%	2	4.5	27.3
	40%	8	18.2	45.5
	45%	12	27.3	72.7
	35%	4	9.1	81.8
	50%	3	6.8	88.6
	60%	1	2.3	90.9
	20%	3	6.8	97.7
	80%	1	2.3	100.0
Total		44	100.0	100.0

DE SER AFIRMATIVA SU RESPUESTA, ¿EN QUE PORCENTAJE CONSIDERA DICHA AFECTACION?

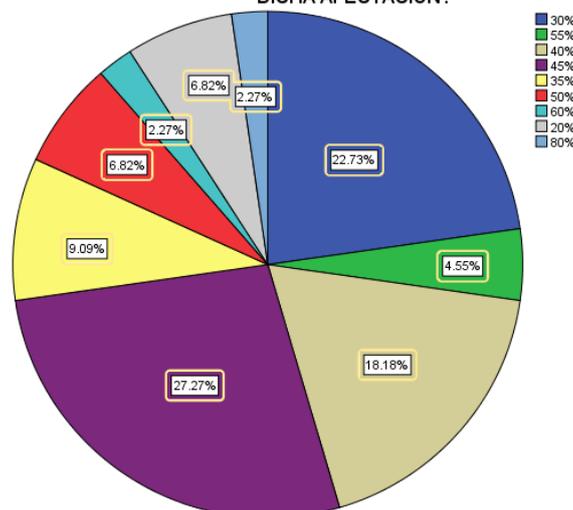


Figura 42 Porcentaje de rentabilidad afectada

INTERPRETACIÓN: Del 100% de encuestados, el 27,30% manifiesta que ha tenido una afectación en su rentabilidad en un 45%, mientras que el 22,70% ha tenido una afectación del 30%, así como el 18,20% ha tenido un afectación en su rentabilidad del 40%, además el 9,10% presenta una afectación del 35%, seguido del 6,80% ha tenido una afectación del 50% y 20% respectivamente, mientras que el 4,5% revela que tuvo una afectación del 55% y finalmente el 2,3% manifiesta que ha tenido una afectación del 60% y 80%.

ANÁLISIS: La encuesta revela una clara tendencia de afectación de la rentabilidad en las empresas importadoras de accesorios, a pesar de que las

empresas han implementado descuentos y promociones para la permanencia en el mercado, el sector automotor ha enfrentado graves complicaciones desde la aplicación de las medidas de salvaguarda, lo que ha originado la disminución de sus ventas gradualmente hasta el cierre del 2015.

5. ¿Cree que sus clientes han sido afectados por la aplicación de las salvaguardas?

Tabla 28

Afectación en clientes

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

¿CREE QUE SUS CLIENTES HAN SIDO AFECTADOS POR LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS?

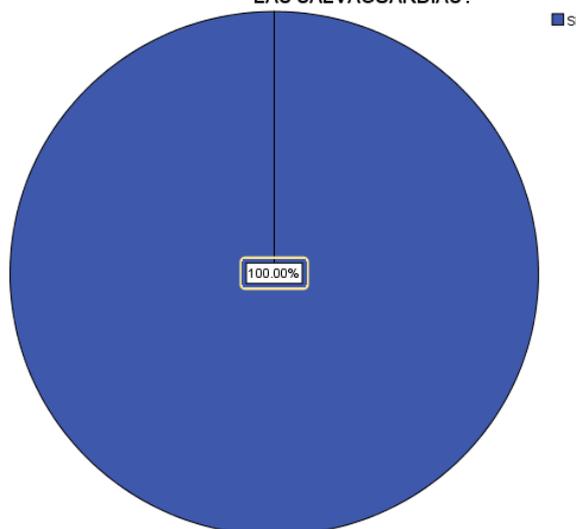


Figura 43 Afectación en clientes

INTERPRETACIÓN: El 100% de las empresas importadoras revelan que sus clientes han sido afectados por las medidas de salvaguarda.

ANÁLISIS: Los datos que se obtuvieron revelan que tanto las empresas como sus clientes se han visto afectadas por la aplicación de estas medidas arancelarias, debido a la difícil situación económica por la cual se atraviesa los clientes han preferido priorizar sus gastos dejando como un gasto secundario la compra de venta de accesorios para vehículos, varios segmentos del sector automotor han sufrido variaciones en sus precios como ejemplo el precio de un radio antes de las salvaguardas era de \$130 debido a las salvaguardas se incrementó a \$160, un sistema de audio costaba \$600

cuyo precio ascendió a \$1.200, un mantenimiento vehicular costaba \$80 debido a las salvaguarda aumentó a \$91.

6. Mencione ¿de qué países importan sus productos?

Tabla 29

Países importadores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	CHINA	25	19.7	19.7	19.7
	BRASIL	11	8.7	8.7	28.3
	COREA	24	18.9	18.9	47.2
	TAIWAN	20	15.7	15.7	63.0
	JAPÓN	28	22.0	22.0	85.0
	PERÚ	4	3.1	3.1	88.2
	COLOMBIA	9	7.1	7.1	95.3
	OTROS	6	4.7	4.7	100.0
	Total	127	100.0	100.0	

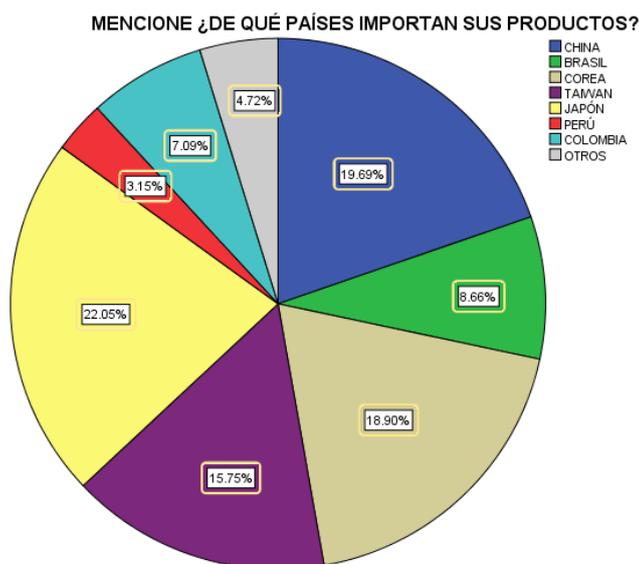


Figura 44 Países importadores

INTERPRETACIÓN: Del 100% de empresas encuestadas, el 22% manifiesta que sus productos son importados desde Japón, el 19,70% importan sus productos desde China, el 18,9% importan sus productos desde Corea, el 15,70% importan sus productos desde Taiwán, el 8,70% importan sus productos desde Brasil, el 7,10% importan sus productos desde Colombia, el 4,7% importan sus productos desde otros destinos y el 3,10% importan sus productos desde Perú.

ANÁLISIS: Según los datos obtenidos se determina que el país de mayor importación de accesorios de vehículos es China, información respaldada por la base de datos del Sistema Nacional de Aduana del Ecuador en Importaciones CIF No Petroleras a diciembre de 2015 donde se evidencia que este país se constituye como el principal proveedor de este tipo de bienes, además se registra una disminución en la cantidad de unidades importadas por las empresas ecuatorianas a partir de marzo de 2015 por efecto de las salvaguardas.

7. ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?

Tabla 30

Reducción de personal

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	15	34.1	34.1	34.1
	NO	29	65.9	65.9	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

¿HA EXISTIDO REDUCCIÓN DE PERSONAL EN SU EMPRESA CON LA NUEVA APLICACIÓN DE ESTA POLÍTICA?

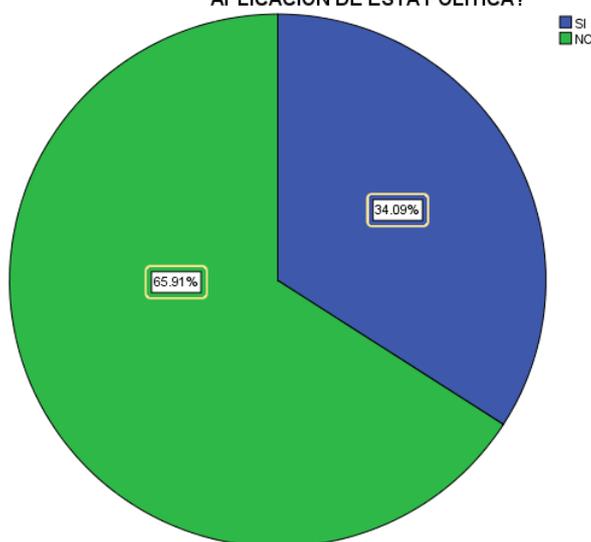


Figura 45 Reducción del personal

INTERPRETACIÓN: Del 100% de la población, el 65,9% manifiesta que no ha existido una reducción de su personal mientras que el 34,10% revela lo contrario.

ANÁLISIS: La información recolectada determina que en las empresas importadoras una vez aplicadas las medidas de salvaguarda no ha existido un porcentaje significativo de afectación en su personal, pero si existe. El sector automotor genera actividades económicas directas e indirectas, constituyendo como uno de los sectores de mayor generación de recursos económicos para el país. Relacionándose así la disminución del porcentaje de la rentabilidad en las empresas importadoras con la reducción del personal en este sector.

8. En caso de ser afirmativa su respuesta, ¿Cuál es la mayor área afectada?

Tabla 31

Áreas afectadas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	ADMINISTRATIVA	6	40.0	40.0	40.0
	OPERATIVA	9	60.0	60.0	100.0
	Total	15	100.0	100.0	

EN CASO DE SER AFIRMATIVA SU RESPUESTA, ¿CÚAL ES LA MAYOR ÁREA AFECTADA?

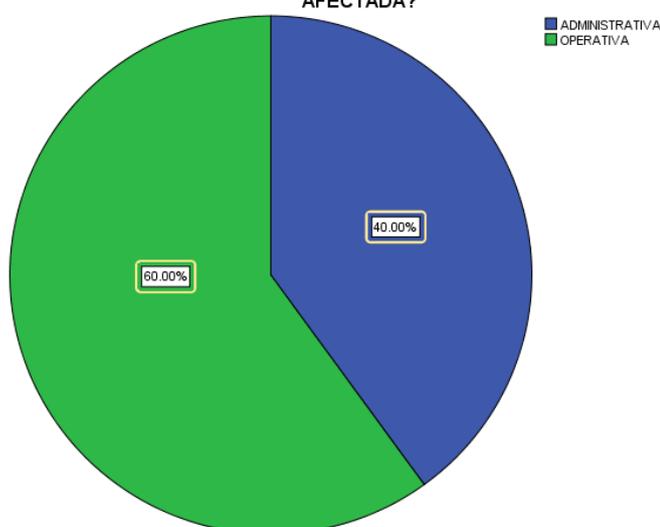


Figura 46 Áreas afectadas

INTERPRETACIÓN: Del 100% de encuestados que representa a 15 personas, el 60% revela que ha tenido mayor afectación en su personal operativo y 40% ha tenido una afectación en su personal administrativo.

ANÁLISIS: De acuerdo a los datos obtenidos existe mayor reducción en el área operativa, esto varía de acuerdo a los requerimientos de cada empresa importadora basada en su capacidad de cubrir los gastos de su personal,

fundaméntanos en el censo del 2010 en el sector automotriz existen 90.012 personas ocupadas, de este total el 83% son hombres y el 17% son mujeres, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados a las actividades de comercio, el 70% se encuentra enfocado al mantenimiento y reparación y el 30% restante dedicado a la venta de partes, piezas y accesorios para vehículos, venta de vehículos y de combustibles.

9. ¿La producción nacional está abasteciendo su comercialización?

Tabla 32

Producción nacional

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos NO	44	100.0	100.0	100.0

¿LA PRODUCCIÓN NACIONAL ESTÁ ABASTECIENDO SU COMERCIALIZACIÓN?

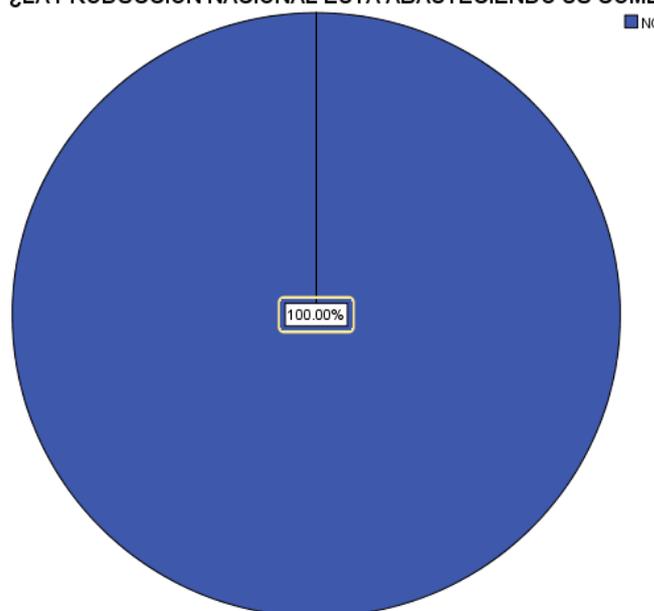


Figura 47 Producción nacional

INTERPRETACIÓN: El 100% de las empresas importadoras manifiesta que la producción nacional no abastece su comercialización.

ANÁLISIS: Las empresas importadoras manifiestan que la producción nacional no abastece sus necesidades de comercialización por lo que optan por importar accesorios para vehículos con el fin de obtener un porcentaje más considerable de ganancia. Con la aplicación de las salvaguardas ha restringido el gobierno las importaciones de accesorios de vehículos,

generando una preferencia para el componente nacional, así como la reducción de cupos pretenden proteger e incentivar la producción nacional.

10. ¿Cómo califica la calidad de la producción nacional?

Tabla 33

Calidad nacional

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	BUENA	33	75.0	75.0	75.0
	MALO	11	25.0	25.0	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

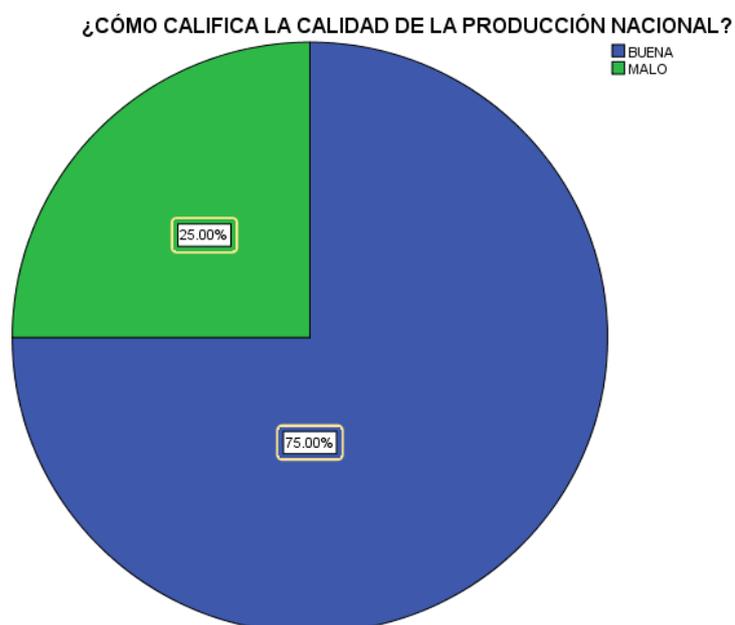


Figura 48 Calidad nacional

INTERPRETACIÓN: Del 100% de la población, el 75% califica a la producción nacional como buena y el 25% como mala.

ANÁLISIS: De acuerdo a la información recolectada las empresas importadoras califican a la producción nacional como buena. La industria automotriz ha sido una de las más afectadas por la situación económica del país, la baja producción que registran las ensambladoras perjudica por ende a los autopartistas y accesorios para vehículos, puesto al no contar con nuevas unidades en el mercado se imposibilita el incremento de sus ventas siendo una afectación de cadena de comercialización nacional, mantener la producción y la diversificación de sus productos en medio de la crisis

económicas se ha visto como uno de los mayores retos planteados por las empresas importadoras para mantenerse en el mercado.

11. ¿Las ventas de su empresa se han visto afectadas en este último año?

Tabla 34

Afectación de ventas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

¿LAS VENTAS DE SU EMPRESA SE HAN VISTO AFECTADAS EN ESTE ÚLTIMO AÑO?

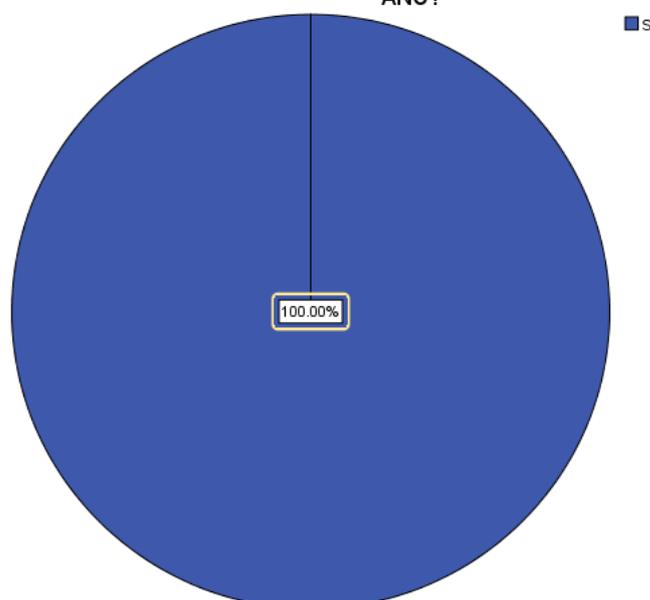


Figura 49 Afectación de ventas

INTERPRETACIÓN: El 100% manifiesta que las ventas de sus empresas han sido afectadas en este último año.

ANÁLISIS: En base a la información recolectada se determina que las ventas se han visto afectadas en las empresas importadoras, un claro ejemplo de la contracción económica es la otorgación de créditos a los consumidores, las personas que tenían un crédito pre aprobado para una compra en el sector automotriz se han visto en la necesidad de cancelarlos puesto que temen perder su trabajo y por ende no existiría una fuente económica para cubrirlo, de 100 personas que tenían un crédito pre aprobado solo 59 de ellas lo toman, al no tomar el crédito no realizan la compra esperada.

12. Ante la ley de salvaguardas ¿sus productos importados han sufrido variación en sus precios?

Tabla 35

Variación de precios

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

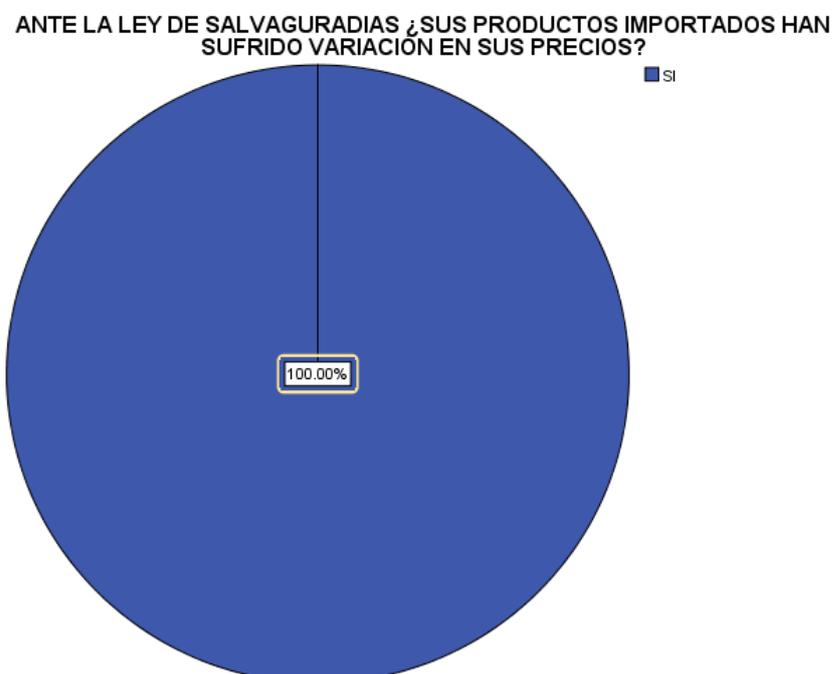


Figura 50 Variación de precios

INTERPRETACIÓN: El 100% de las empresas importadas manifiestan que sus productos importados han sufrido variación en sus precios por la aplicación de la ley de salvaguardas.

ANÁLISIS: Los precios que se ofrecen a los clientes reflejan los aranceles más el incremento de las medidas de salvaguarda, los precios antes y después de las salvaguardas marcan el poder de adquisición de los clientes hacia los productos presentes en el sector automotriz.

13. ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?

Tabla 36

Estrategias financieras

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

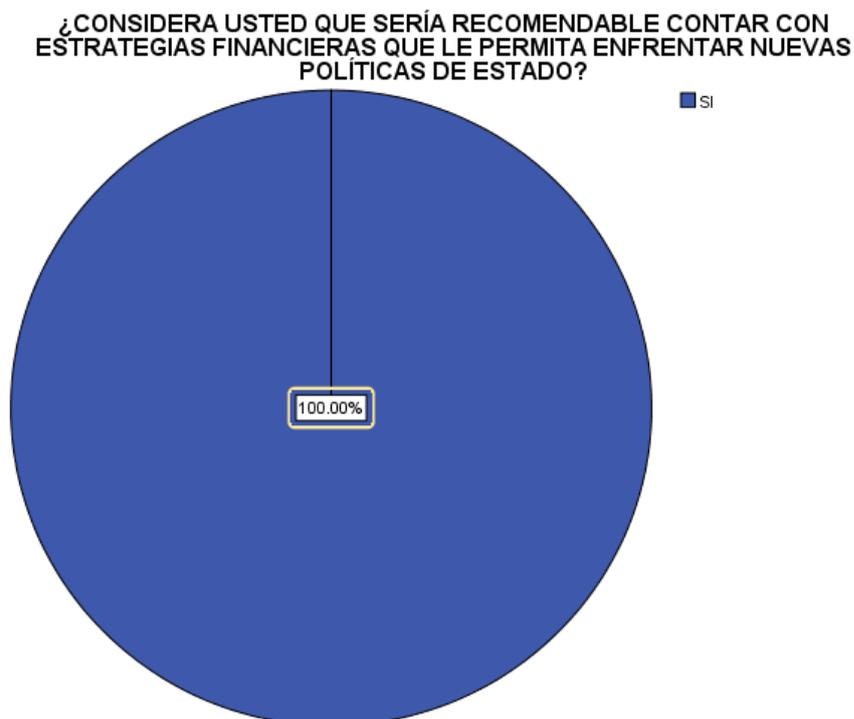


Figura 51 Estrategias financieras

INTERPRETACIÓN: El 100% de las empresas importadas revelan que sería recomendable contar con estrategias financieras que les permitan enfrentar nuevas políticas de estado.

ANÁLISIS: Toda empresa requiere de estrategias financieras y herramientas que le permitan la permanencia en el mercado, rotación de su mercancía, además la reducción de ventas ha sido provocada por una serie de controles y regulaciones impuestas por parte del gobierno nacional para el sector automotriz con el fin de estabilizar la balanza de pagos.

14. ¿Le gustaría conocer estrategias financieras que le permitiría mitigar riesgos en nuevas políticas de estado?

Tabla 37

Mitigar riesgos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	44	100.0	100.0	100.0

¿LE GUSTARÍA CONOCER ESTRATEGIAS FINANCIERAS QUE LE PERMITIRIA MITIGAR RIESGOS EN NUEVAS POLITICAS DE ESTADO?

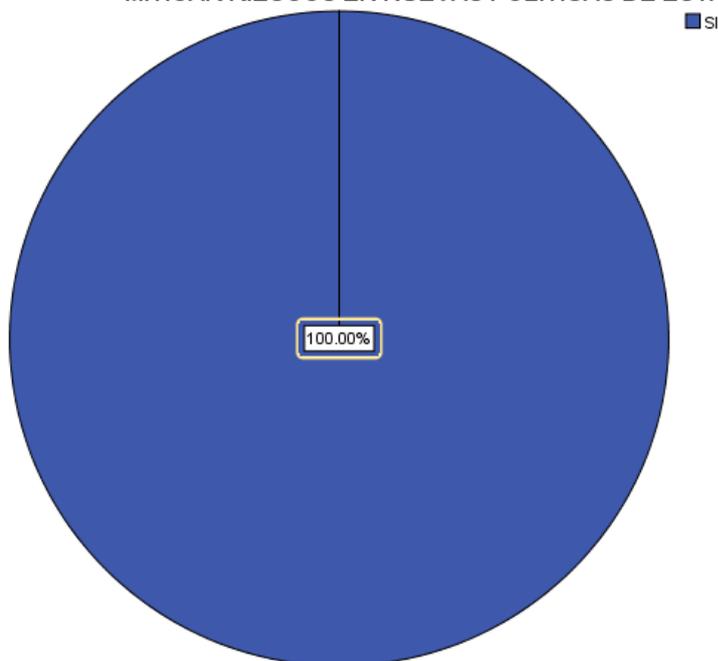


Figura 52 Mitigar riesgos

INTERPRETACIÓN: El 100% de las empresas importadas les gustaría de conocer estrategias financieras que les permitiría mitigar riesgos en nuevas políticas de estado.

ANÁLISIS: Las estrategias financieras representan medidas de planeación y preparación para enfrentar las salvaguardas, mediante la optimización de recursos y consecución de objetivos empresariales por lo cual radica la importancia de que las empresas importadoras de accesorios para vehículos conozcan estrategias específicas para su segmento de mercado.

4.3.2 Resultados de la encuesta dirigida a empresas importadoras de neumáticos nuevos

1. ¿Usted conoce a cerca de la aplicación de salvaguardias en el Ecuador?

Tabla 38

Aplicación de salvaguardia en ecuador

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	13	100.0	100.0	100.0

¿USTED CONOCE A CERCA DE LA APLICACIÓN DE SALVAGUARDIAS EN EL ECUADOR?

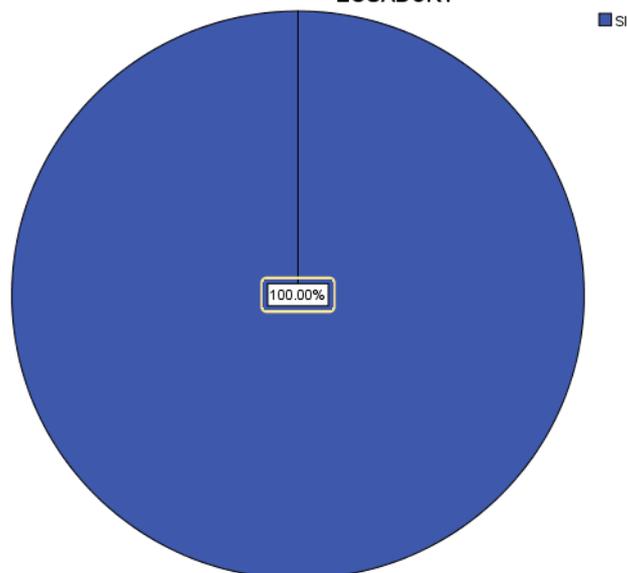


Figura 53 Aplicación de Salvaguardia en Ecuador

INTERPRETACIÓN: El 100% de los importadores de neumáticos encuestados mencionan conocer de la aplicación de salvaguardas en el ecuador.

ANÁLISIS: Cada uno de los encuestados afirman conocer la normativa de salvaguardas, al ser importadores deben estar informados debido a la afectación directa en los costos y precios de cada uno de los productos importados y por ende afecta al consumidor final.

2. ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: línea neumáticos nuevos?

Tabla 39

Aplicación de medidas de salvaguardia

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos NO	13	100.0	100.0	100.0

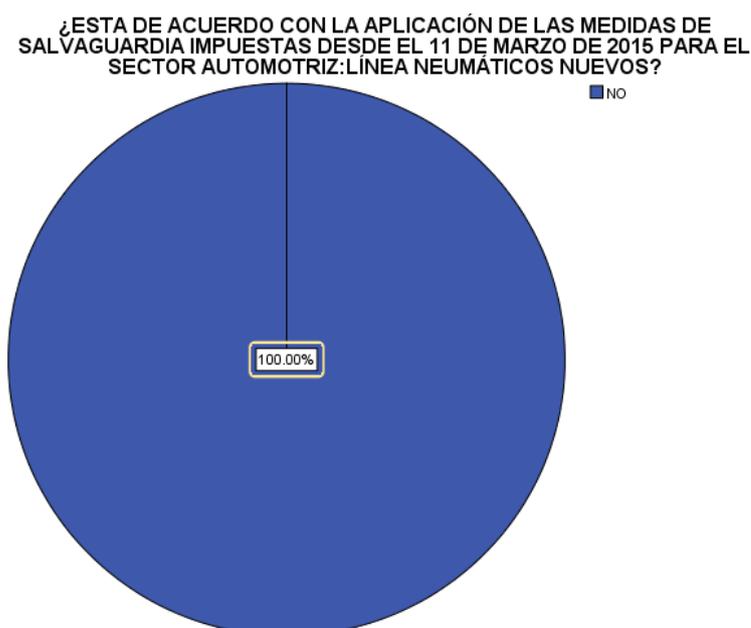


Figura 54 Aplicación de medidas de salvaguardia

INTERPRETACIÓN: El 100% de los encuestados no están de acuerdo con la aplicación de las salvaguardas aplicadas por el estado ecuatoriano.

ANÁLISIS: Esta pregunta tiene el objeto de conocer la aceptabilidad de las empresas hacia la medida tomada por el gobierno, es directamente negativa su aseveración de que no están de acuerdo porque el país y en sí la región no están económicamente estables y es por eso que al poner más impuestos los productos por ende tienden a subir sus precios y de esta manera disminuye el consumismo, en este caso de los neumáticos con la salvaguarda para este producto de 45% es un incremento considerable que por consecuencia de esto acarrea nuevos problemas como el contrabando de países vecinos.

3. ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas de salvaguarda su rentabilidad se ha visto afectada?

Tabla 40

Rentabilidad afectada

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	13	100.0	100.0	100.0

¿CONSIDERA USTED QUE CON LA NUEVA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGURADIA SU RENTABILIDAD SE HA VISTO AFECTADA?

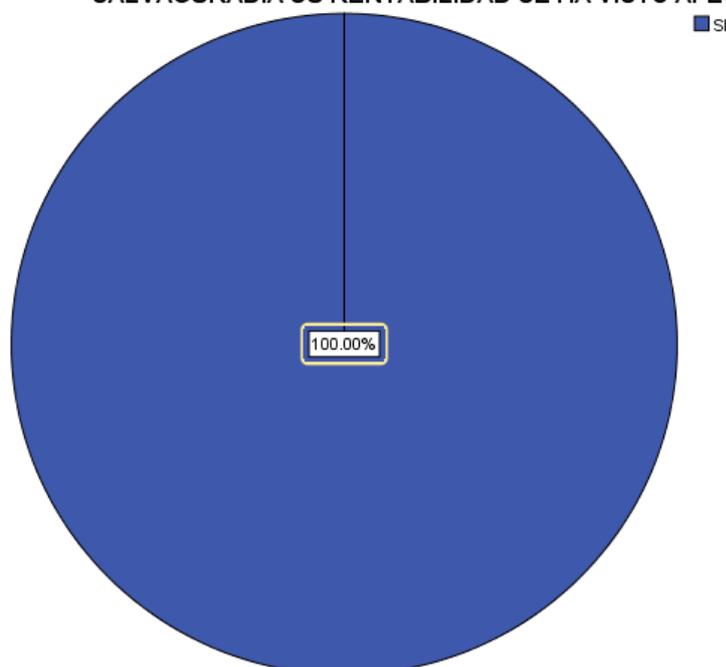


Figura 55 Rentabilidad afectada

INTERPRETACIÓN: El 100% de la muestra encuestada manifiesta que su rentabilidad si ha sido afectada por la aplicación de las salvaguardas.

ANÁLISIS: La pregunta realizada refleja claramente que todos los importadores de neumáticos fueron afectados en su rentabilidad por el bajo consumo que se da al incrementar los precios de los neumáticos y por la economía difícil que atraviesa el país.

4. De ser afirmativa su respuesta, ¿en qué porcentaje considera dicha afectación?

Tabla 41

Porcentaje de Rentabilidad afectada

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos 30%	3	23.1	23.1	23.1
55%	1	7.7	7.7	30.8
40%	3	23.1	23.1	53.8
45%	1	7.7	7.7	61.5
35%	2	15.4	15.4	76.9
50%	2	15.4	15.4	92.3
60%	1	7.7	7.7	100.0
Total	13	100.0	100.0	

DE SER AFIRMATIVA SU RESPUESTA, ¿EN QUE PORCENTAJE CONSIDERA DICHA AFECTACIÓN?

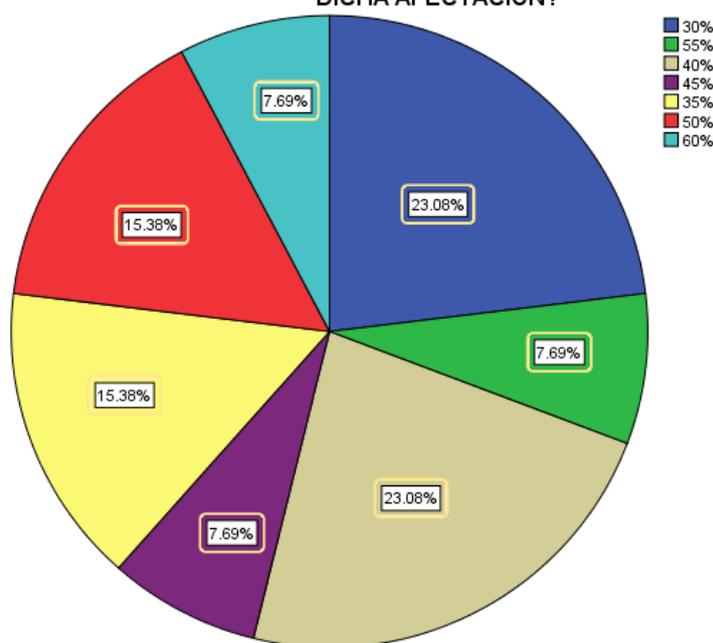


Figura 56 Porcentaje de rentabilidad afectada

INTERPRETACIÓN: La afectación de la rentabilidad de las empresas importadoras de neumáticos encuestadas se dan de la siguiente manera 6 empresas manifiestan que han sido afectados 30-40%, 4 empresas manifiestan que han sido afectadas en un 35%-55%, y 3 empresas entre un 55%-60%

ANÁLISIS: Las salvaguardas si bien es cierto es una medida de protección para el estado para que no exista una competencia desleal en los precios,

comparados con otros países, en este caso las empresas que importan llantas han sido afectadas en un alto índice de significancia y por ende a sus posibles consumidores.

Por los resultados obtenidos en la encuesta es preocupante el porcentaje reflejado en sus estados de resultados esto conlleva a la disminución de ventas, personal y en peor de los casos que la empresa tuviera que cerrar sus actividades.

5. ¿Cree que sus clientes han sido afectados por la aplicación de las salvaguardias?

Tabla 42

Afectación por salvaguardias

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	13	100.0	100.0	100.0

¿CREE QUE SUS CLIENTES HAN SIDO AFECTADOS POR LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS?

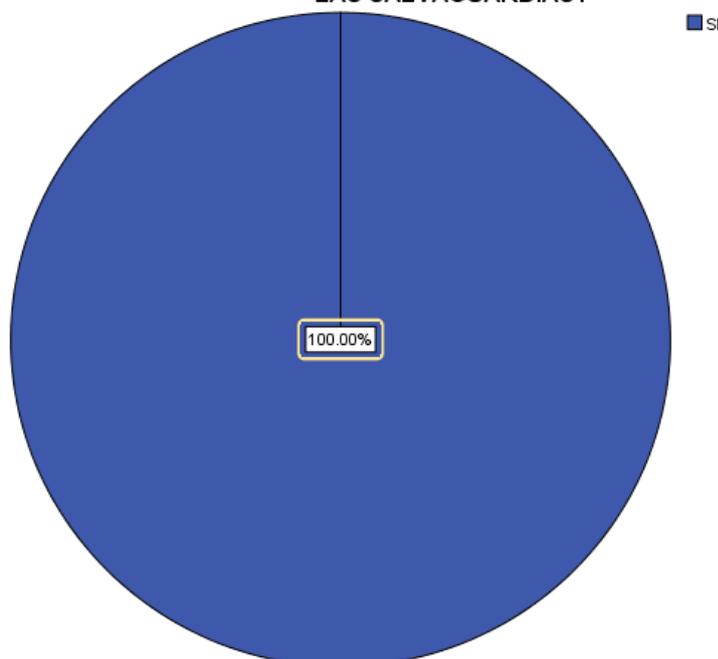


Figura 57 Afectación por salvaguardias

INTERPRETACIÓN: El 100% de los encuestados manifiestan que si son afectados por la aplicación de las salvaguardias.

ANÁLISIS: Las empresas manifiestan que sus clientes son afectados por el incremento de precios en cada uno de sus productos, estos resultados son razonables puesto que los productos suben y no están al alcance de la población demandante, con esto está claro que los más perjudicados por la normativa de las salvaguardas son los consumidores en este caso de neumáticos.

6. Mencione ¿de qué países importan sus productos?

Tabla 43

Países importadores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	CHINA	12	20.7	20.7	20.7
	BRASIL	5	8.6	8.6	29.3
	COREA	11	19.0	19.0	48.3
	TAIWAN	6	10.3	10.3	58.6
	JAPÓN	10	17.2	17.2	75.9
	PERÚ	6	10.3	10.3	86.2
	COLOMBIA	8	13.8	13.8	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

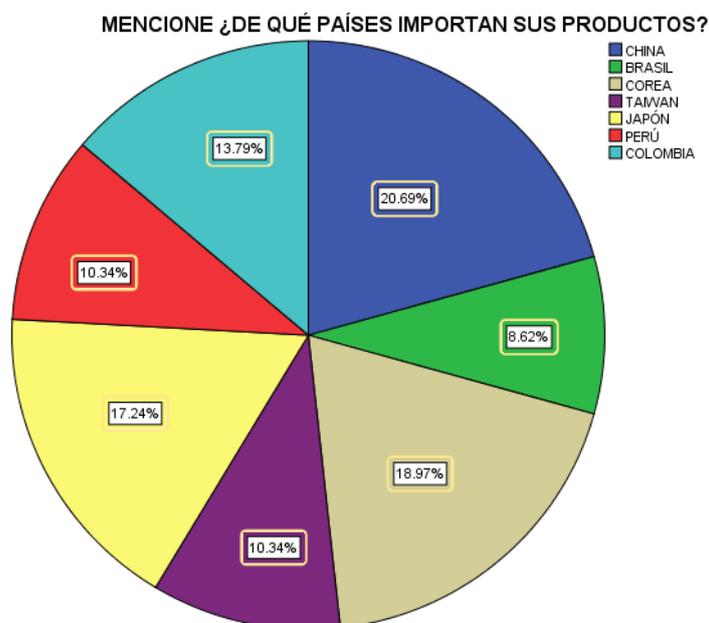


Figura 58 Países importadores

INTERPRETACIÓN: Los países de donde más se importa los neumáticos son China con (20.7%); Corea (19%); Japón (17.2%); Taiwán (10.3%); Perú (10.3%); Colombia (13.8%); Brasil (8.6%).

ANÁLISIS: Del estudio realizado existe una mayor aceptación de neumáticos procedentes de los países asiáticos por su gran performance en lo que se refiera a durabilidad, confort, agarre, maniobrabilidad. El consumidor ecuatoriano prefiere los productos extranjeros esto hace que el producto ecuatoriano tienda a subir sus estándares de calidad lo cual es bueno pero al no tener la tecnología necesaria es difícil competir con grandes potencias en el mercado automotor y neumático.

7. ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?

Tabla 44

Reducción del personal

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	4	30.8	30.8	30.8
	NO	9	69.2	69.2	100.0
	Total	13	100.0	100.0	

¿HA EXISTIDO REDUCCIÓN DE PERSONAL EN SU EMPRESA CON LA NUEVA APLICACIÓN DE ESTA POLÍTICA?

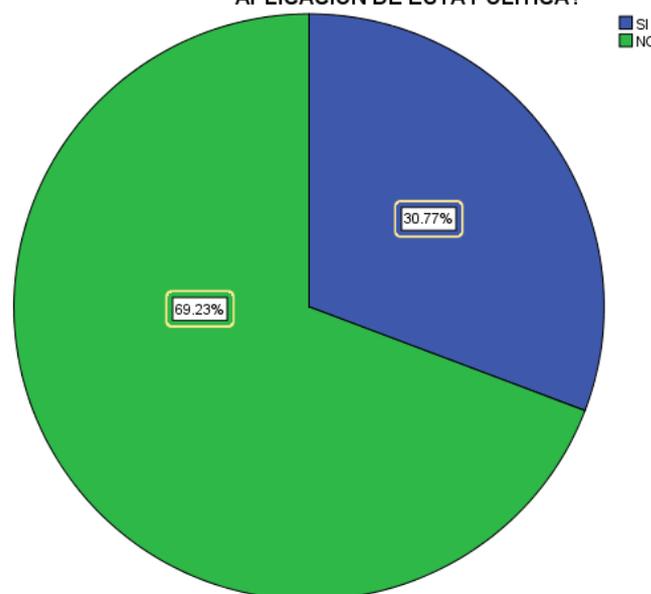


Figura 59 Reducción del personal

INTERPRETACIÓN: De la población encuestada el (31%) manifiesta que si ha habido reducción de personal y el (69%) dice que no ha habido reducción de personal en las empresas importadoras de neumáticos.

ANÁLISIS: Debido al incremento de precios de los neumáticos ha disminuido las ventas por ende la rentabilidad de las empresas que esto conlleva a su vez el despido a personal que trabaja en las empresas y las empresas que no han realizado despidos han realizado un esfuerzo por mantener a sus colaboradores pero en muchos de los caso con una disminución de sus remuneraciones.

8. En caso de ser afirmativa su respuesta, ¿Cuál es la mayor área afectada?

Tabla 45

Área afectada

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos ADMINISTRATIVA	3	75.0	75.0	75.0
OPERATIVA	1	25.0	25.0	100.0
Total	4	100.0	100.0	

EN CASO DE SER AFIRMATIVA SU RESPUESTA, ¿CÚAL ES LA MAYOR ÁREA AFECTADA?

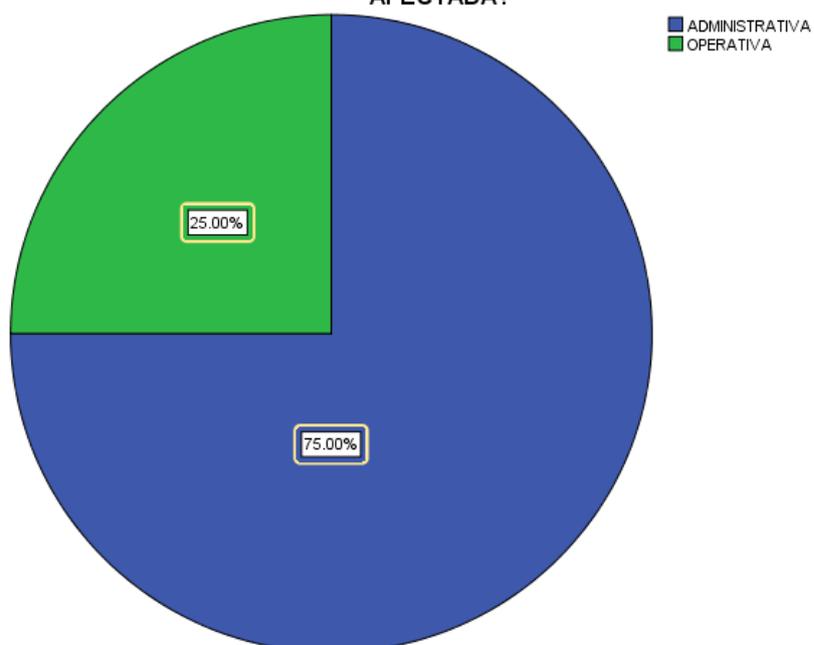


Figura 60 Área afectada

INTERPRETACIÓN: El (75%) del personal que fue separado de sus funciones era administrativo mientras que el (25%) fue operativo.

ANÁLISIS: Las empresas que manifestaron a ver tenido que liquidar a sus empleados por falta de rentabilidad en sus negocios optaron por despedir al personal administrativo y recargar más trabajo a uno dos trabajadores en las mismas funciones, de igual manera con sus trabajadores operativos recargar más esfuerzos por un mismo salario que sus colaboradores deben aceptar y entender la situación económica que atraviesa el país y el sector.

9. ¿La producción nacional está abasteciendo su comercialización?

Tabla 46

Comercialización nacional

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos NO	13	100.0	100.0	100.0



Figura 61 Producción Nacional

INTERPRETACIÓN: El 100% de la población encuestada manifestó que la producción nacional no abastece la demanda de neumáticos.

ANÁLISIS: La producción nacional de neumáticos en el mercado no abastece la demanda nacional además de no mantener una tecnología avanzada como

las de otros países por lo cual es difícil mantener una competencia a la par en cuanto se refiere a calidad.

10. ¿Cómo califica la calidad de la producción nacional?

Tabla 47

Producción nacional

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos BUENA	5	38.5	38.5	38.5
MALO	8	61.5	61.5	100.0
Total	13	100.0	100.0	

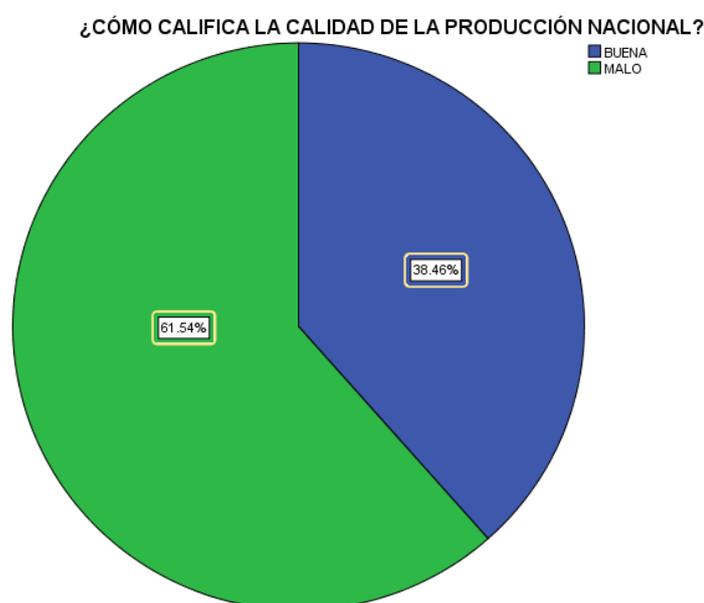


Figura 62 Producción nacional

INTERPRETACIÓN: De los resultados obtenidos de la encuesta el 39% manifiestan que los neumáticos nacionales son de calidad buena y el 69% manifestó que su calidad es mala.

ANÁLISIS: Como habíamos mencionado que en el país si existe producción nacional de neumáticos pero que no son producidos con la misma tecnología extranjera es difícil ir a la par en cuanto se refiere a calidad del producto es por esto que sus usuarios prefieren un producto extranjero por su durabilidad pero que sus costos serán más altos.

11. ¿Cree usted que la alternativa de reencauche amplíe su línea de negocio?

Tabla 48

Alternativa de reencauche

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	10	76.9	76.9	76.9
	NO	3	23.1	23.1	100.0
	Total	13	100.0	100.0	

¿CREE USTED QUE LA ALTERNATIVA DE REENCAUCHE AMPLÍE SU LÍNEA DE NEGOCIO?

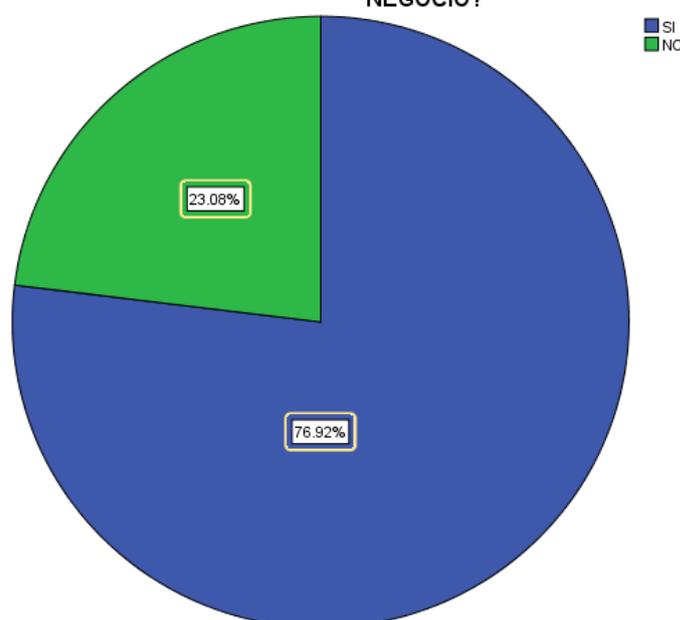


Figura 63 Alternativa de reencauche

INTERPRETACIÓN: El porcentaje obtenido en esta pregunta es un 76.9% están de acuerdo en que el reencauche es una alternativa válida, mientras que el 23.1% está seguro que no sería una buena opción.

ANÁLISIS: La opción de reencauche se ha visto como una medida alternativa de ahorro y durabilidad para los neumáticos mediante los planes de reencauche que ha establecido el estado un claro ejemplo es el plan REUSA LLANTA, Ecuador posee estos servicios de calidad siendo esta iniciativa de alta aceptación en el mercado automotor.

12. ¿Las ventas de su empresa se han visto afectadas en este último año?

Tabla 49

Afectación en ventas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	13	100.0	100.0	100.0

¿LAS VENTAS DE SU EMPRESA SE HAN VISTO AFECTADAS EN ESTE ÚLTIMO AÑO?

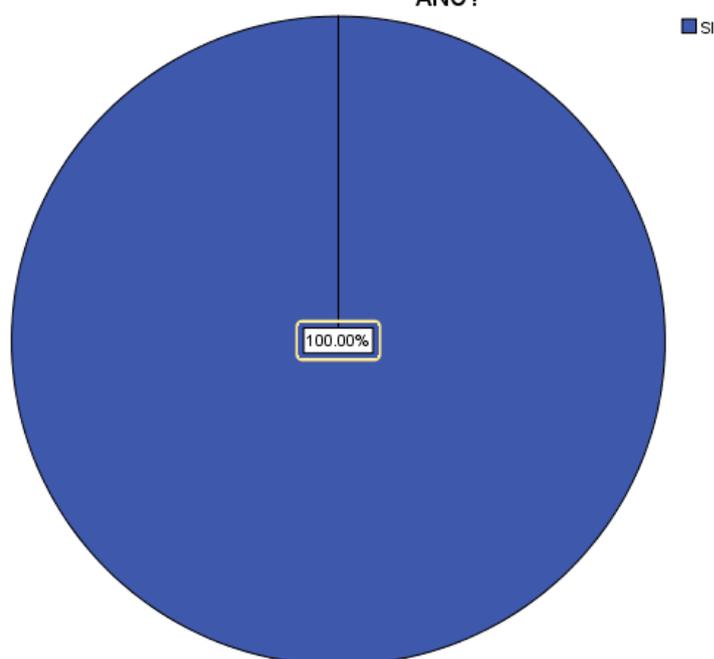


Figura 64 Afectación en ventas

INTERPRETACIÓN: El 100% de los encuestados aseguran haber tenido afectaciones en este último gracias a las medidas incrementadas por el gobierno.

ANÁLISIS: Las empresas importadoras manifiestan su afectación en las ventas por las medidas de salvaguardas impuestas al sector automotriz, no solo genera afectación de manera directa sino también de manera indirecta puesto que el sector incluye otras secciones económicas.

13. Ante la ley de salvaguardas ¿sus productos importados han sufrido variación en sus precios?

Tabla 50

Variación de precios

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	12	92.3	92.3	92.3
	NO	1	7.7	7.7	100.0
	Total	13	100.0	100.0	

ANTE LA LEY DE SALVAGURADIAS ¿SUS PRODUCTOS IMPORTADOS HAN SUFRIDO VARIACIÓN EN SUS PRECIOS?

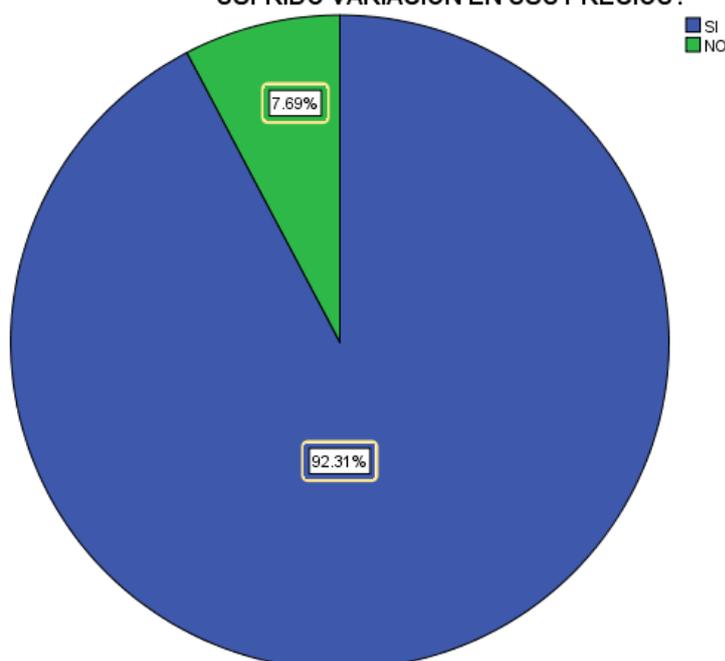


Figura 65 Variación de precios

INTERPRETACIÓN: El 92.3% señalan que existe una variación en el precio de los productos que ofrecen mientras que solo un 7.7% afirman que se han mantenido los precios.

ANÁLISIS: El alto porcentaje que arroja la encuesta solo ratifica el impacto que ha tenido el incremento de la tarifa arancelaria, en la gran mayoría de productos se ha sentido la diferencia y la pequeña minoría se puede suponer que mantenían producto en stock o los artículos ofertantes no entra en la aplicación de la nueva norma.

14. ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?

Tabla 51

Estrategias financieras

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	13	100.0	100.0	100.0

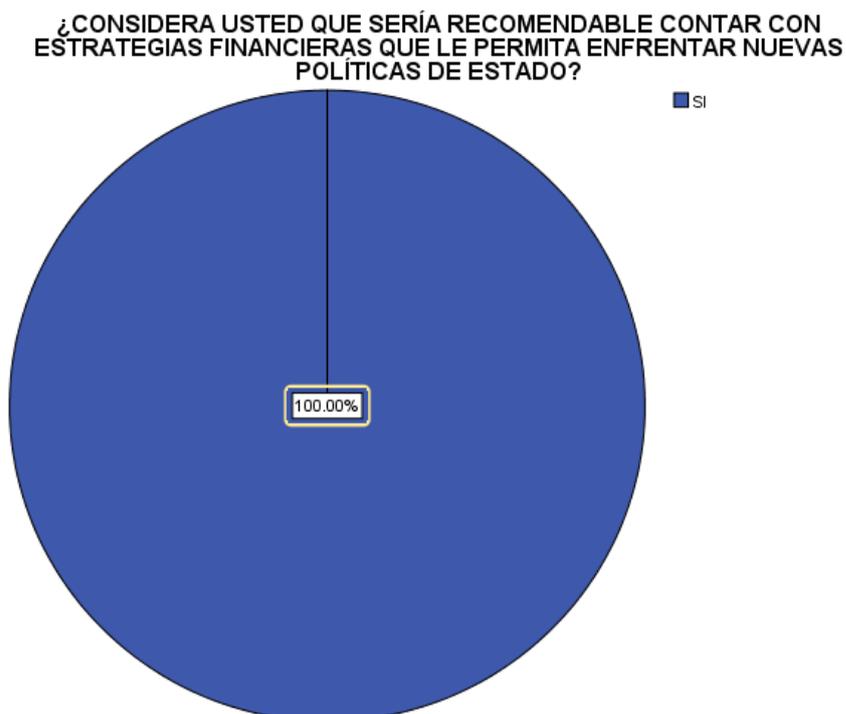


Figura 66 Estrategias financieras

INTERPRETACIÓN: El 100% de la población encuestada considera que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado.

ANÁLISIS: Si se contara con estrategias financiera el impacto de las decisiones gubernamentales tendría un impacto de diferente manera y los intereses económicos de las empresas y los consumidores no se asumirían una desestabilización como la que enfrentan.

15. ¿Le gustaría conocer estrategias financieras que le permitiría mitigar riesgos en nuevas políticas de estado?

Tabla 52

Mitigar riesgos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos SI	13	100.0	100.0	100.0

¿LE GUSTARÍA CONOCER ESTRATEGIAS FINANCIERAS QUE LE PERMITIRÍA MITIGAR RIESGOS EN NUEVAS POLITICAS DE ESTADO?

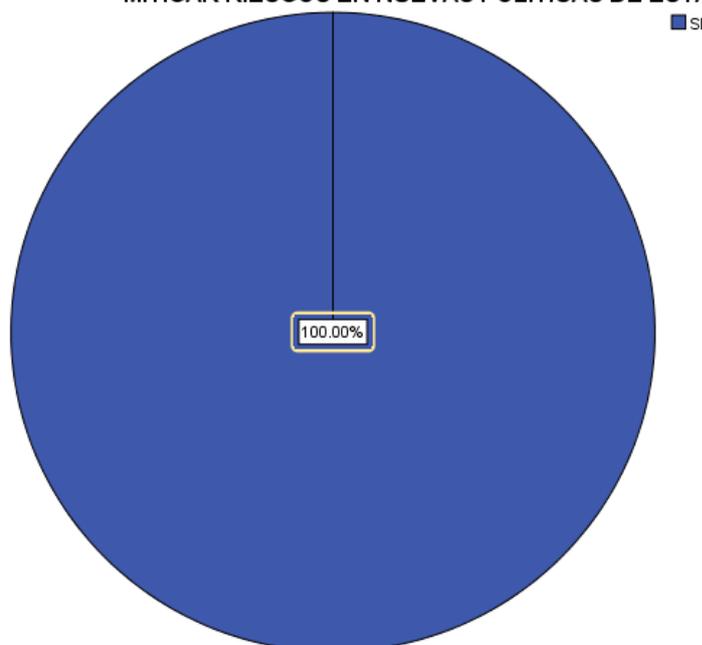


Figura 67 Mitigar riesgos

INTERPRETACIÓN: El 100% de los encuestados señalan que les gustaría conocer estrategias financieras que le permitiría mitigar riesgos en nuevas políticas de estado

ANÁLISIS: El conocimiento de estrategias supondría un alivio para los importadores ya que podrían aplicarlas y mantener la clientela sin tener que realizar reajustes en los precios de sus productos.

4.4 Informe final de la encuesta

4.4.1 Objetivo de la investigación

El objetivo de esta investigación radica en conocer el grado de afectación de la ley de salvaguardas para empresas importadoras que comercializan neumáticos nuevos y accesorios para vehículos.

4.4.2 Segmento o sectores

Nuestro análisis está enfocado al Sector Automotriz-Comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos.

4.4.3 Población

La población está representada por las empresas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos registrados en el Servicio Nacional de Aduanas en el Ecuador en el año 2015.

4.4.4 Muestra

Como muestra para nuestro análisis tenemos 13 empresas importadoras de neumáticos nuevos y en lo referente a empresas importadoras de accesorios para vehículos nuestra muestra representa 44 empresas.

4.4.5 Metodología

Como instrumento de investigación fue utilizado el cuestionario mediante preguntas cerradas, abiertas y de confirmación y como técnica de investigación se utilizó la encuesta mediante vía telefónica, lo que permitió recopilar la información pertinente al tema de investigación.

4.4.6 Resultados críticos

Una vez aplicadas las encuestas a las muestras respectivas, se ha obtenido los siguientes resultados relevantes.

- El 100% de las empresas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos manifestaron que no están de acuerdo con la medida impuesta al sector automotriz a partir de marzo de 2015.
- Los encuestados manifiestan en un 100% que se han visto afectados de manera directa en su rentabilidad. Resultados que se encuentran ligados a la disminución de sus ventas y personal a cargo a partir de la aplicación de las salvaguardas.

- El 100% de empresas importadoras de neumáticos y accesorios para vehículos manifiesta que la producción nacional no abastece con sus requerimientos y que necesita de productos importados para atender a las necesidades de sus clientes. Debido a este hecho las empresas inmersas en la investigación les gustaría conocer estrategias que mitigue sus riesgos ante las medidas impuestas por el Gobierno.
- Otro de los aspectos relevantes abarca el país de origen de las importaciones siendo China como país de preferencia para las importaciones de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el año 2015, debiéndose a los convenios bilaterales de cooperación, comercio y seguridad que mantiene Ecuador con China.

4.4.7 Síntesis

Mediante el análisis se concluye que las empresas importadoras se han visto en la necesidad de variar sus márgenes de ganancias de sus productos, debido a los aranceles y porcentajes de salvaguardas impuestas como medida de protección para equilibrar la balanza de pagos se constituyen como costos para cada empresa originando la disminución de sus importaciones, las empresas se han visto afectadas en su rentabilidad, contratación de personal, disminución de ventas, generando de manera directa afectación a los comercializadores y por ende al consumidor.

4.4.8 Diagnóstico final

A través de los resultados de las encuestas se determina que las empresas importadoras de neumáticos y accesorios para vehículos requieren estrategias financieras específicas para mantenerse en el sector automotriz y mitigar riesgos frente a medidas futuras de salvaguardas a imponerse por el estado ecuatoriano con el fin de disminuir el impacto económico interno que se ocasiona en cada empresa cuando existen factores económicos externos que originan cambios imprevistos en la rentabilidad de cada empresa.

4.5 Impacto económico-social

4.5.1 Impacto Económico

El sector económico en nuestro país en el 2015, está comprendido por 328.641 empresas como actividad económica representada en un 38.99%, seguido de las empresas dedicadas al comercio con un total de 318.894 representada por un 37.83%, siendo dos de los sectores más representativos en la economía nacional. Dentro del sector comercial se encuentra el sector automotriz siendo uno de los sectores que ha generado grandes aportes para la economía en la generación del empleo, en el año 2014 la apertura financiera para la adquisición de un vehículo como una fuente de generación de ingresos para servicio de taxis o transporte pasado daba la oportunidad que las familias ecuatorianas den inicio a sus emprendimientos, en el año 2015 la situación se torna diferente, la oportunidad de acceso para un crédito financiero se vuelve limitada, la disminución de fuentes ingresos en las familias ecuatorianas a causa de la disminución del empleo impide la cobertura total de un crédito.

Estructura de empresas por sectores económicos, año 2015

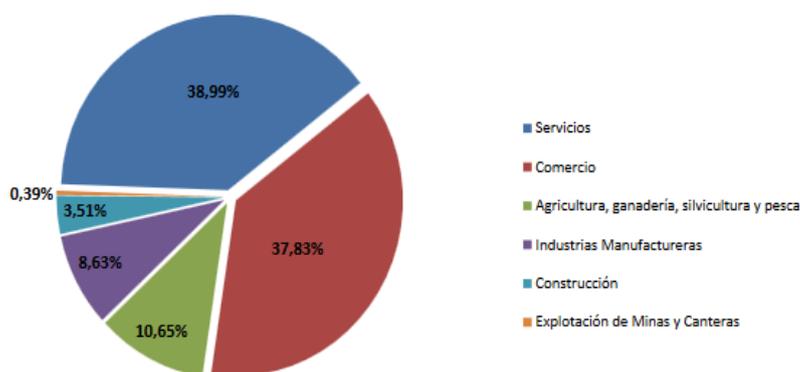


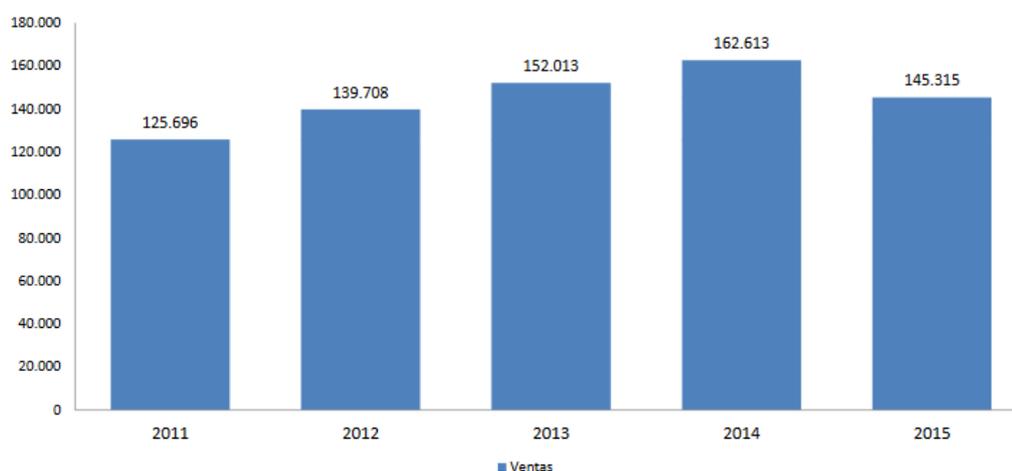
Figura 68 Estructura de empresas por sectores económicos

Fuente: (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2015)

Las venta registradas en actividades productivas a lo largo de los últimos periodo se visualiza la baja venta puesto que para el 2014 se registra 162.613 millones de dólares a comparación del 21015 cuyo registro de ventas es de 145.315 millones de dólares, mediante el Tratado de Libre Comercio se

pretende dar solución a los sectores empresariales del país en búsqueda de una mejora para la economía nacional.

**Evolución de Ventas de las actividades productivas, período
2011 – 2015
(millones de dólares)**



**Figura 69 Evolución de ventas de las actividades productivas, periodo
2011-2015**

Fuente: (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2015)

Realizando una comparación de la evolución de las principales variables en el sector automotriz frente a los sectores empresariales denota que en el año 2014 sus activos, pasivos y patrimonio representan el 4.5%, sus ingresos un 7.4% y su utilidad/ o perdida un 3.3%, para el año 2015 se presenta otro escenario sus activos representan un 4.8%, pasivos el 4.5%, patrimonio 5.10%, sus ingresos se ven afectados a la bajo de un 6.2% y finalmente su utilidad/o perdida se ve incrementada en un 4.7%. Al aplicarse el impuesto verde a los vehículos de mayor cilindraje, generó el incremento de los precios de los vehículos y por ende genera la disminución de la demanda, lo que ha conllevado a tomar medidas por el sector automotriz como la aplicación de descuentos especiales, salida de mercadería en stock con precios anteriores, con el objetivo de que prevalezcan sus ventas como periodos económicos anteriores.

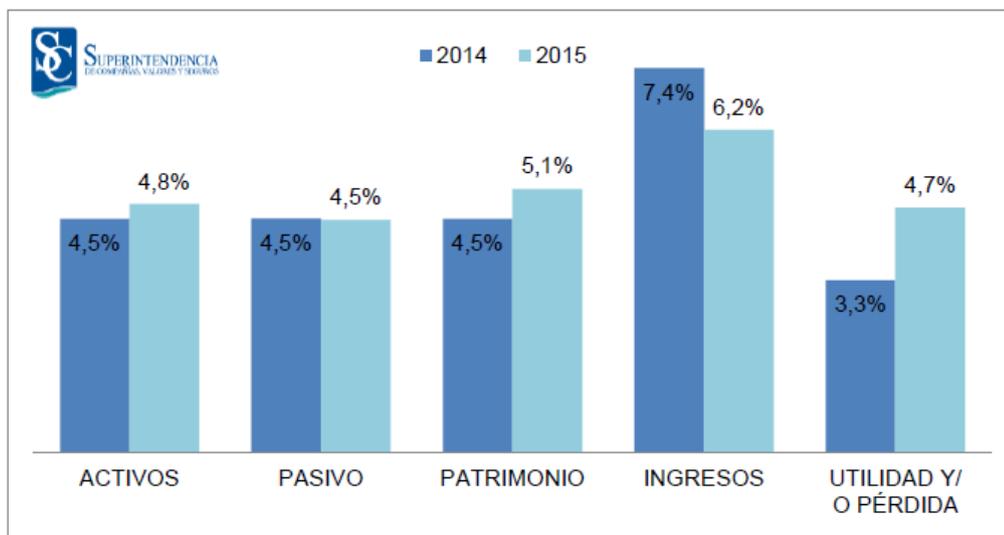


Figura 70 Análisis del sector automotriz sobre los sectores empresariales, 2011-2015

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

Es importante resaltar la participación del PIB del sector del Transporte en el 2014 tiene una participación del 4.4% en el PIB Nacional, en el 2015 representa el 4.5% manteniéndose dentro del mismo rango del año anterior.

Tabla 53

Comportamiento PIB Transporte

PIB SECTOR TRANSPORTE	
AÑO 2014	AÑO 2015
\$ 4.522.988,00	\$ 4.468.528,00
PIB NACIONAL	
AÑO 2014	AÑO 2015
\$ 102.292.260,00	\$ 100.176.808,00
4,4%	4,5%

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

Se obtuvieron los principales indicadores financieros de las empresas importadoras de accesorios de vehículos y neumáticos del año 2013-2015, con el objetivo de comparar el comportamiento económico de cada una de ellas y su incidencia en el sector automotriz, resultando:

Tabla 54

Principales índices financieros empresas importadoras de neumáticos

EMPRESA	LIQUIDEZ_CORRIENTE			PRUEBA_ACIDA			ROTACION_VENTAS			MARGEN_BRUTO			MARGEN_NETO			RENTABILIDAD_FINANCIERA		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
NITROLLANTA CIA. LTDA.	1.2687	1.4835	2.1564	0.7624	0.7286	1.0801	1.844	1.1154	1.0165	0.1878	0.2002	0.2629	0.0129	0.0252	0.0178	0.1773	0.0716	0.0373
TRACTOMAQ S.A.	1.5976	1.5609	1.7993	0.8359	0.8119	0.9176	1.089	1.2383	1.3974	0.2855	0.375	0.3757	0.0123	0.0595	0.0681	0.1555	0.7199	0.7105
LLANTAMBATO S.A.	1.5443	1.4583	1.678	0.898	0.7537	0.9173	2.5527	2.048	2.0729	0.1347	0.1793	0.1852	-0.0276	0.0243	0	-0.1788	0.1336	0
LLANTAS Y SERVICIOS DE LA SIERRA, LLANTASIERRA S.A.	2.1341	2.0705	1.6499	1.0997	0.9742	0.8318	2.1203	1.8372	1.4395	0.2461	0.2615	0.2632	0.045	0.0741	0.0208	0.1733	0.2658	0.0773
IMPORAUSTRO C LTDA	1.4732	1.5462	1.3406	0.8655	1.1833	0.695	0.9598	1.3213	0.6826	0.2768	0.2682	0.3652	0.0999	0.0693	0.067	0.4104	0.331	0.1608
MICHELIN DEL ECUADOR S.A.	1.4218	7.1935	13.401	1.4218	7.1935	13.401	4.076	0.4571	0.5692	0.0832	1	1	-0.04	0.4099	0.2219	-0.5261	0.226	0.1434
MAXMIMUNDO CIA. LTDA.	3.9318	3.1891	4.1022	2.7108	1.8931	2.0161	1.8907	1.7098	1.3742	0.2503	0.2476	0.2558	0.135	0.1467	0.134	0.3401	0.3393	0.2311

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

Tabla 55

Indicadores financieros empresas importadoras de accesorios para vehículos

EMPRESA	LIQUIDEZ_CORRIENTE			PRUEBA_ACIDA			ROTACION_VENTAS			MARGEN_BRUTO			MARGEN_NETO			RENTABILIDAD_FINANCIER A		
AKAISAN S.A.	1.29	1.29	1.56	0.53	0.56	0.61	1.75	1.71	1.74	0.2	0.21	0.25	0.00	0.09	0.12	0.12	0.69	0.56
ANTONIO PINO YCAZA CIA. LTDA.	1.50	1.43	1.60	0.92	0.82	0.80	2.36	2.33	2.38	0.24	0.25	0.35	0.01	0.03	0.02	0.19	0.42	0.27
COLPISAMOTRIZ ECUADOR S.A.	3.41	3.91	4.43	2.50	2.86	2.64	1.98	1.62	1.79	0.32	0.29	0.28	0.07	0.06	0	0.19	0.13	0
COMERCIAL CISNEROS IMPORTADORA KUMHO CIA. LTDA.	1.47	1.40	1.33	0.46	0.646	0.66	1.14	1.09	0.95	0.25	0.29	0.26	0.04	0.08	0.05	0.08	0.16	0.08
COMERCIAL Y DISTRIBUIDORA SURTI-LLANTAS CIA. LTDA.	1.68	1.77	2.39	0.69	0.81	1.12	1.31	1.53	1.38	0.25	0.25	0.31	0.02	0.02	0.03	0.14	0.15	0.18
COMERCIOS VARIOS VANCOVER S.A.	1.65	1.53	1.52	0.89	0.61	0.64	1.58	1.38	1.29	0.23	0.27	0.29	0.00	0.01	0.01	0.00	0.03	0.05
CORPORACION AUTOMOTRIZ ALVARADO CIA. LTDA.	1.79	1.83	1.82	1.18	1.10	1.14	1.43	1.60	1.42	0.30	0.30	0.31	0.06	0.08	0.12	0.20	0.27	0.37
DISTRIBUIDORA GARZON S.A.	4.89	5.22	8.63	0.91	0.98	1.65	0.96	0.99	0.85	0.29	0.27	0.28	-0.02	0.01	0.02	-0.16	0.11	0.12
ERCOPARTS TRADING S.A.	21.86	77.17	29.65	14.98	67.86	27.24	0.72	0.34	0.20	0.17	0.14	-0.42	-0.02	0.13	0	-0.01	0.04	0
HI-PERFORMANCE AUTOMOTRIZ CIA. LTDA.	#N/A	1.33	0.98		0.91	0.34	0	1.07	0.72	0	0.31	0.40	0	0.09	0.04	0	0.25	0.08
HIVIMAR S.A.	1.65	2.70	1.75	0.75	1.34	0.85	1.39	1.31	1.25	0.38	0.38	0.36	0.05	0.09	0.09	0.21	0.33	0.29
IMPORTADORA CERON S.A.	1.78	2.05	1.11	1.19	0.80	0.39	3.96	3.43	3.98	0.37	0.34	0.31	0.06	0.12	0.12	0.65	1.43	3.28
IMPORTADORA JOSE RODAS S.A. JORODAS	4.43	3.66	3.87	2.52	1.86	2.20	1.45	1.31	1.27	0.33	0.26	0.28	0.04	0.05	0.04	0.08	0.10	0.16
IMPORTADORA ROLORTIZ CIA. LTDA.	1.36	1.58	1.56	0.56	0.65	0.38	0.96	0.81	0.77	0.25	0.30	0.34	0.03	0.05	0.07	0.14	0.15	0.17
INDUSTRIA DE ACCESORIOS Y PARTES DE AUTOMOTORES INDIMA S.A.	1.51	1.28	1.75	0.90	0.76	1.07	2.89	1.70	1.60	0.08	0.09	0.36	0.01	-0.00	0	0.11	-0.00	0
ITALCAUCHOS CIA. LTDA.	2.14	#N/A	1.92	1.42	0	0.90	2.11	0	1.6	0.21	0	0.23	0.00	0	0.01	0.06	0	0.10
JAROMA S.A.	2.17	2.01	#N/A	0.66	0.47	0	0.84	0.99	0	0.23	0.19	0	0.02	0.02	0	0.03	0.12	0
KEYTEL S.A.	1.57	#N/A	1.50	1.11	0	1.05	0.74	0	0.62	0.25	0	0.267	0.00	0	0.02	0.25	0	0.35
L. HENRIQUES & CIA. S.A.	1.53	1.42	#N/A	0.74	0.60	0	1.92	1.68	0	0.30	0.28	0	0.02	0.02	0	0.26	0.46	0
PLATINIUM PART PLATPART S.A.	1.35	1.40	1.75	0.40	0.34	0.54	1.06	1.19	0.94	0.22	0.18	0.22	0.04	0.03	0.02	0.20	0.15	0.07
TECNOVA S.A.	2.11	1.87	2.28	1.07	0.92	1.28	1.26	1.17	1.12	0.27	0.31	0.48	0.04	0.08	0.08	0.11	0.22	0.18
TRACTO DIESEL CIA. LTDA. TRACDI	1.13	1.92	1.83	0.54	0.89	0.81	1.84	1.24	1.16	0.30	0.35	0.37	0.03	0.04	0.01	0.36	0.35	0.17
UNNOPARTS CIA. LTDA.	1.34	1.67	2.150	0.28	0.65	0.69	1.75	1.44	1.63	0.30	0.33	0.32	0.04	0.06	0.07	0.29	0.31	0.28

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

Se observa que en el sector automotor, el total del anticipo del IR es 610 000 dólares, mientras que para un comerciante es 22 900 dólares, dentro del IR existen utilidades esperadas para el 2016 de \$900.00 lo que indica que el sector automotriz genera ingresos económicos altos para el propietario como para el país. Los comerciantes mayoristas tienen un total de anticipo de \$22900 con un porcentaje alto en los activos de 0.40% que equivale a \$3100.00 siendo aspecto positivo a la empresa.



Figura 71 Impacto del anticipo de impuesto a la renta

Fuente: (Camara de Comercio, 2015)

El IVA recaudado por operaciones internas aumentó 6% del 2014 al 2015 y el IVA a las importaciones descendió 15%, lo que quiere decir, que hubo más producción interna y menos importaciones, lo cual desde este punto de vista parece ser bueno para la economía del país.

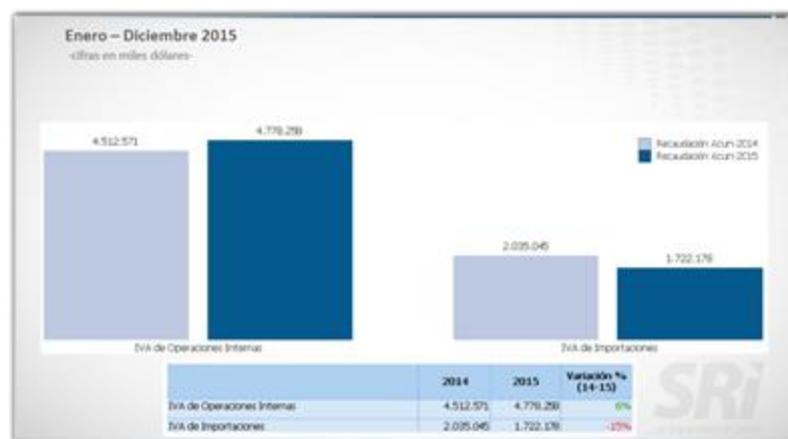


Figura 72 Incremento del IVA

Fuente: (Servicio de Rentas Internas, 2015)

Realizando una comparación entre las importaciones de los países sudamericanos en lo que respecta a la partida 40.11 perteneciente a “neumáticos nuevos” se visualiza que en el año 2015 nuestro país ha importado \$174.755,00 representando un 4% de las importaciones totales, teniendo una disminución del 21% en relación al año anterior. Los demás países también han reducido sus importaciones respecto a este rubro, a excepción de Perú, país con único aumento en importaciones.

Tabla 56**Importaciones de neumáticos según país**

PAIS	2011	2012	2013	2014	2015
ARGENTINA	\$632,428.00	\$491,551.00	\$615,663.00	\$472,727.00	\$396,872.00
BOLIVIA	\$71,520.00	\$102,206.00	\$102,008.00	\$123,698.00	\$127,053.00
BRASIL	\$1,649,672.00	\$1,531,371.00	\$1,641,591.00	\$1,354,240.00	\$917,111.00
CHILE	\$1,171,956.00	\$1,244,589.00	\$1,216,735.00	\$1,095,670.00	\$1,009,930.00
COLOMBIA	\$763,435.00	\$820,855.00	\$777,658.00	\$755,901.00	\$652,991.00
ECUADOR	\$223,263.00	\$246,510.00	\$214,014.00	\$220,950.00	\$174,755.00
GUYANA	\$7,846.00	\$14,674.00	\$8,396.00	\$7,553.00	\$7,178.00
PARAGUAY	\$237,297.00	\$186,105.00	\$211,530.00	\$196,758.00	\$166,515.00
PERU	\$375,500.00	\$462,761.00	\$514,643.00	\$451,008.00	\$462,200.00
SURINAM	\$13,274.00	\$23,320.00	\$15,868.00	\$13,957.00	\$14,843.00
URUGUAY	\$77,037.00	\$70,553.00	\$89,334.00	\$76,247.00	\$62,565.00
VENEZUELA	\$392,091.00	\$527,245.00	\$302,994.00	\$294,443.00	\$167,054.00

Fuente: (Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional, 2015)

Realizando una comparación entre las importaciones de los países sudamericanos en lo que respecta a la partida 87.04 perteneciente a “partes y accesorios para vehículos” se visualiza que en el año 2015 nuestro país ha importado \$272,443.00 representando un 3% de las importaciones totales, teniendo una disminución del 8% en relación al año anterior.

Tabla 57**Importaciones de accesorios para vehículos según país**

PAIS	2011	2012	2013	2014	2015
ARGENTINA	\$4,079,535.00	\$3,992,533.00	\$4,054,272.00	\$3,163,511.00	\$2,820,645.00
BOLIVIA	\$49,660.00	\$67,363.00	\$65,910.00	\$76,510.00	\$76,242.00
BRASIL	\$6,317,631.00	\$6,771,472.00	\$8,296,706.00	\$7,143,500.00	\$5,361,315.00
CHILE	\$1,096,068.00	\$1,070,507.00	\$942,672.00	\$1,034,204.00	\$1,018,049.00
COLOMBIA	\$484,065.00	\$499,528.00	\$479,447.00	\$561,251.00	\$496,057.00
ECUADOR	\$280,112.00	\$293,053.00	\$287,729.00	\$297,155.00	\$272,443.00

Continúa



GUYANA	\$8,185.00	\$8,671.00	\$8,627.00	\$9,366.00	\$6,867.00
PARAGUAY	\$94,190.00	\$75,570.00	\$84,437.00	\$91,133.00	\$85,944.00
PERU	\$202,941.00	\$238,540.00	\$246,147.00	\$248,628.00	\$263,902.00
SURINAM	\$9,942.00	\$13,175.00	\$15,739.00	\$9,375.00	\$21,796.00
URUGUAY	\$266,574.00	\$144,902.00	\$256,624.00	\$200,493.00	\$131,926.00
VENEZUELA	\$402,538.00	\$486,807.00	\$270,220.00	\$645,475.00	\$307,066.00

Fuente: (Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional, 2015)

4.5.2 Impacto Social

El número de empleados en el sector automotriz para el 2015 se encuentra conformado por 16.340 empleados en la región Sierra, 8.997 en la región Costa, 45 empleados en la región Oriente, mientras que en el 2014 el sector se conformó por 19.675 empleados en la región Sierra, en la región Costa 9.970 empleados y 59 empleados en la región Oriente, claramente las fluctuaciones económicas registradas en el 2015 en el sector automotriz marca la estabilidad laboral de todos sus empleados directos e indirectos.

Tabla 58

Principales variables sector automotriz año 2014

Tabla 7: PRINCIPALES VARIABLES POR REGIÓN AÑO 2015 (Medido en millones USD)

REGIÓN/ TAMAÑO	COMPAÑÍAS /1	EMPLEADOS /1	ACTIVOS	PATRIMONIO	INGRESOS	UTILIDAD Y/O PÉRDIDA
COSTA	586	8.997	1.519,42	607,65	1.234,25	150,77
GRANDE	47	5.452	551,71	209,29	979,33	31,69
MEDIANA	77	1.238	849,78	366,38	144,76	119,54
MICROEMPRESA	241	685	20,44	3,52	14,19	0,07
PEQUEÑA	221	1.622	97,48	28,46	95,96	(0,53)
ORIENTE	9	45	1,87	0,84	3,38	0,18
MEDIANA	1	30	0,90	0,52	1,42	0,12
MICROEMPRESA	2	4	0,06	0,05	-	(0,00)
PEQUEÑA	6	11	0,92	0,26	1,96	0,06
SIERRA	662	16.340	3.433,64	1.614,15	5.415,68	183,52
GRANDE	114	11.194	3.027,01	1.455,94	4.991,22	176,42
MEDIANA	154	2.811	276,74	107,70	308,72	6,72
MICROEMPRESA	172	509	22,81	8,62	12,43	(0,12)
PEQUEÑA	222	1.826	107,07	41,89	103,31	0,51
TOTAL	1.257	25.382	4.954,93	2.222,63	6.653,31	334,47

1/: cifras en número

Elaboración: Dirección Nacional de Investigación y Estudios

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

Tabla 59

Principales variables sector automotriz año 2015

Tabla 3: NÚMERO DE COMPAÑÍAS POR REGIÓN Y TAMAÑO- PRINCIPALES VARIABLES AÑO 2014 (Medido en millones USD)

 NÚMERO DE COMPAÑÍAS POR REGIÓN Y TAMAÑO PRINCIPALES VARIABLES AÑO 2014 (Medido en millones USD)							
REGIÓN/ TAMAÑO	NÚMERO COMPAÑÍAS /1	NÚMERO EMPLEADOS /1	ACTIVOS	PASIVO	PATRIMONIO	INGRESOS	UTILIDAD Y/O PÉRDIDA
COSTA	647	9.970	1.078,98	695,75	383,23	1.624,49	53,71
GRANDE	53	5.987	835,29	531,65	303,64	1.357,23	44,68
MEDIANA	87	1.502	138,64	92,28	46,37	172,42	6,54
MICROEMPRESA	253	677	14,53	11,35	3,17	3,87	(0,06)
PEQUEÑA	254	1.804	90,52	60,47	30,05	90,96	2,55
GALAPAGOS	2	7	0,01	0,00	0,01	0,08	0,00
MICROEMPRESA	2	7	0,01	0,00	0,01	0,08	0,00
ORIENTE	10	59	2,12	1,58	0,54	4,01	0,13
MEDIANA	1	30	0,95	0,54	0,41	1,83	0,14
MICROEMPRESA	3	8	0,09	0,02	0,06	0,02	0,00
PEQUEÑA	6	21	1,09	1,01	0,07	2,15	(0,01)
SIERRA	714	19.675	3.668,16	2.095,57	1.572,59	7.079,40	262,72
GRANDE	121	13.815	3.223,73	1.802,00	1.421,73	6.626,80	252,44
MEDIANA	167	3.101	312,78	209,28	103,50	349,46	9,33
MICROEMPRESA	168	517	16,48	9,72	6,77	3,59	(0,10)
PEQUEÑA	258	2.242	115,16	74,57	40,59	99,56	1,05
TOTAL	1.373	29.711	4.749,26	2.792,90	1.956,37	8.707,98	316,55

/1: cifras en número

Elaboración: Dirección Nacional de Investigación y Estudios

Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2015)

- **Ventas fronterizas de lugares aledaños**

El Servicio Nacional de Aduana considera a los neumáticos como uno de los productos más aprehendidos en la frontera sur. Los agentes aduaneros han identificado la estrategia que utilizan muchos ecuatorianos para ingresar con los neumáticos sin pagar tributos, pasan la frontera con neumáticos usados y regresan al país con los neumáticos nuevos colocados en los vehículos.

Un claro ejemplo que denota las ventas en la frontera es en la localidad peruana de Aguas Verdes, la más comercial en el límite fronterizo con Ecuador, locales que hasta hace poco lucían repletos de dulces, juguetes y menaje para el hogar, ahora expenden neumáticos, licores, prendas de vestir y calzado, el cambio responde a una mayor demanda de estos productos por sus principales clientes: los ecuatorianos.

Con la imposición de salvaguardias a una serie de artículos importados en Ecuador, sumada a la devaluación de la moneda peruana con respecto al dólar, los comerciantes aguaverdinos evidenciaron un inusitado incremento de compradores ecuatorianos.

Por el control de Chacras pasa un promedio de 15 vehículos diarios con llantas compradas en Perú. Los distribuidores de la Asociación de Distribuidores de Llantas y Accesorios para Vehículos de El Oro de neumáticos consideran que el ingreso de llantas desde Perú es el responsable de la baja considerable en sus ventas. "Es imposible seguir en el negocio. Solo en mi caso vendíamos un promedio de USD 60 000 al mes, pero ahora apenas llegamos a los USD 15 000", dice miembro de la Asociación.

- **Disminución de servicio de Transporte**

Uno de los sectores que ha sido afectado por la desaceleración económica del país es el de transporte de carga pesada, Teojama Comercial y Foton del Ecuador, dos de las empresas más relevantes en transporte de carga pesada, aseguran que sus ventas han disminuido en un 50% y 35%, respectivamente, en el 2015. Manuel Antonio Malo, Presidente Ejecutivo de Teojama Comercial, indica que esta reducción en ventas obedece a una contracción en la demanda de sectores como la construcción o manufactura provocado por el encarecimiento de los bienes de capital debido a salvaguardias.

En el 2015 las importaciones en bienes de capital como camiones y tractores han disminuido en un 76% con relación al año 2014. La producción interna y las exportaciones también se ven afectadas, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador – AEADE, las ventas de camiones, buses y furgonetas en CKD (por piezas) e importadas se redujo en un 58,2% en el último semestre del 2015.

El transporte de carga pesada está vinculado a la actividad productiva del país, por lo que uno de los segmentos en los que actúa es en la distribución de insumos a comercializadoras minoristas y mayoristas locales o extranjeras, al culminar el 2015 el servicio cayó en un 15% según Juan Carlos Andrade, presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado.

- **Producción reencauche en Ecuador**

Es importante señalar los beneficios del reencauche de llantas son diversos, entre ellos podemos encontrar que el rendimiento kilométrico es similar a la llanta nueva, menor costo por kilómetro, el costo de la llanta reencauchada es entre el 50 y el 60% menos que la nueva, el reencauche se puede hacer en diferentes diseños, sin tener en cuenta el diseño de la llanta original; disminuye los desechos sólidos (impacto ambiental), y contribuye al ahorro de energía, pues reencauchar evita el consumo de cientos de galones de petróleo cada año.

El sector del reencauche no ha podido desarrollarse por falta de materia prima, causada por: la poca o ninguna cultura de reciclaje en llantas, mal uso y manejo de neumáticos, la importación de neumáticos que no permiten reencauche, entre otros. Las empresas reencauchadoras, rechazan aproximadamente un 30% de las carcasas que ingresan a sus plantas. Un buen porcentaje de las carcasas que existen en el país no son aptas para este proceso y los usuarios no han encontrado en el re-uso una oportunidad para cuidar el medio ambiente y abaratar costos en el transporte.

Adicionalmente el Gobierno Central, elaboró e implementó en el 2013 el Decreto N° 1327 y su instructivo mediante Acuerdo N° 12 256-A, que estipula el reencauche obligatorio para el sector público, el cual no solo coadyuva a generar una mayor cultura de reencauche, sino a proteger el medio ambiente y reducir los costos en la adquisición de neumáticos nuevos.

Como parte de la política de sustitución de importaciones mediante Resolución 009-2014 del 21 de marzo del 2014, publicada en el Registro Oficial No. 225 de 14 de abril de 2014, el COMEX, resolvió crear el Registro de Importadores de Neumáticos de las subpartidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00, en base al cumplimiento de un índice de reencauche, y del plan de gestión de neumáticos usados, y mediante Resolución No. 14 185 del 9 de Junio el Ministerio de Industrias y Productividad expide el Instructivo de Registro de Importadores de neumáticos.

El tomar conciencia y ser sensibles a las repercusiones que el desecho de llantas provoca en el medio ambiente, el lanzar las llantas al campo,

quebradas, botaderos sin la observación de las más mínimas normas de seguridad en la eliminación de desechos sólidos.

- **Impuesto ambiental**

El impuesto ambiental para el 2015, se puede apreciar cilindrajes en cm³ en el auto o moto que el menor de 1500 representa un costo de 0.00 mientras que más de 4000 genera un valor de 0.35. Mientras que por años de antigüedad los autos que tiene cilindraje de 2500cc y más de 5 años tienen el 80% de rebaja, y para los 4to y 5to años el 50%. Por lo tanto los impuestos ambientales en millones de dólares fueron para el 2012 de 95.7 mientras que para el 2014 es de 115.2. El impuesto ambiental se constituye como una traba para la adquisición puesto que delimita la adquisición de un vehículo, puesto que el consumidor no está dispuesto a pagar por un impuesto adicional.

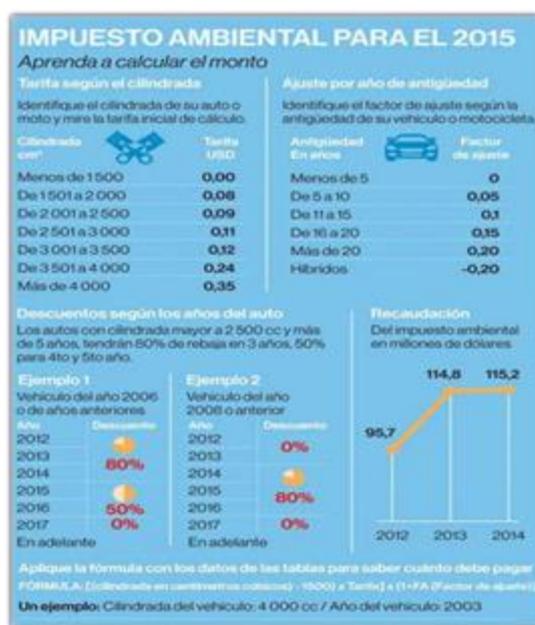


Figura 73 Impuesto ambiental

Fuente: (Diario EL COMERCIO, 2015)

- **Análisis de la evolución del número de crédito**

A la limitación de la demanda de accesorios para vehículos y neumáticos se suma la delimitación de crédito restringido, la banca privada establece como mínimo una estabilidad laboral de 3 años para la otorgación de un

crédito, hoy en día las personas cambian de empleo cada dos años, anteriormente entraban a una empresa y hacían carrera en ella, por lo cual dificulta la oportunidad de acceder a un crédito.

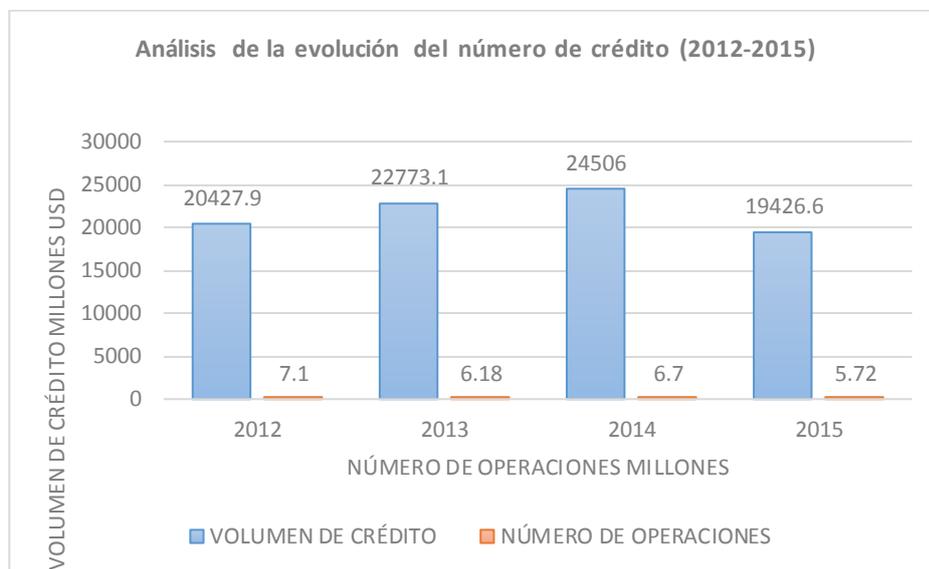


Figura 74 Volumen de crédito

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2015)

El volumen de crédito ha disminuido en el año 2015 alcanzando \$19.426.600,00 millones de dólares a comparación del año 2014 siendo de \$24.506.000,00, existiendo un decremento de \$5.079.400,00 y el número de operaciones disminuyó en 0,98 millones de dólares con relación al año anterior, evidenciando las restricciones que han tenido las instituciones financieras privadas en el otorgamiento de créditos para todos sus segmentos.

- **Contrabando**

El contrabando se constituye como otra de las causas que origina la baja de accesorios de vehículos en nuestro país, debido a la devaluación de moneda en Colombia y Perú los consumidores prefieren ir hasta estos países por lo productos requeridos, la SENA, Policía ecuatoriana y Fuerzas Armadas han emprendido operativos en las fronteras dando como resultado la incautación de varios productos con esto se pretende respaldar a los productores nacionales, originar un comercio justo para quienes cumplen con los requisitos legales para importar productos de un país a otro.

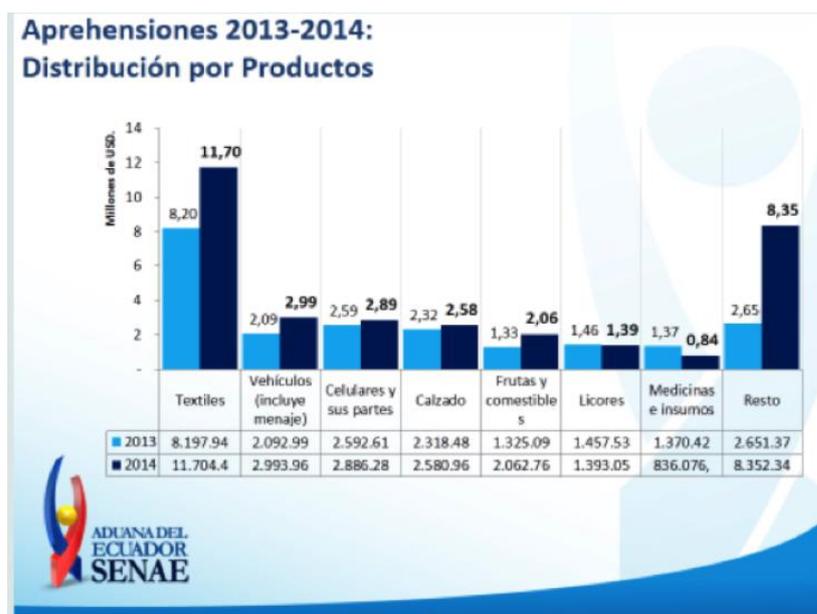


Figura 75 Aprehensiones 2013-2014

Fuente: (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015)

- **Incremento de precios de vehículos en Ecuador**

Además los impuestos que se generan por las importaciones de vehículos en nuestro país comparado con los de países vecinos, ha generado la disminución de la oferta.

Tabla 60

Comparación de Precio vehículos en la región

PAIS	ARANCEL	ICE	ISD	IVA	TOTAL
ECUADOR	35%-40%	5%-35%	5%	12%	57%-92%
COLOMBIA	0%-35%	0%	0%	16%-35%	16%-70%
CHILE	0%-6%	0%	0%	19%	19%-25%
PERU	0%-6%	0%	0%	18%	18%-24%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

Dando como resultado los siguientes precios debido a los impuestos, lo que hace que la venta de autos vaya en decremento, de acuerdo a la misma fuente citada en el 2014 se vendieron 120.060 unidades mientras que en el 2015 se vendieron 81.309 unidades, lo cual disminuye de la mano la venta de accesorios para vehículos.

Tabla 61**Precio de venta al público automóvil económico**

PAIS	ECUADOR	PERÚ	CHILE	COLOMBIA	BRASIL	ARGENTINA
SEDÁN 1.4 TRANSMICSIÓN MANUAL	\$ 17,990.00	\$ 13,990.00	\$ 8,290.00	\$ 10,283.00	\$ 11,516.00	\$ 11,748.00
SEDÁN 1.6 TRANSMISIÓN MANUAL	\$ 22,550.00	\$ 15,210.00	\$ 11,177.00	\$ 16,317.00	\$ 15,376.00	\$ 14,139.00

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2015)

- **Recisión económica**

El consumidor preso del temor por futuro económico, deja de gastar, la sociedad ya no consume, y al disminuirse el consumo, las empresas se quedan con un inventario que nadie quiere comprar, provocando el colapso del sector empresarial, llevando el despido de miles de trabajadores e inclusive al cierre de muchas empresas.

Las empresas, para poder salir de sus inventarios ofrecen a bajos precios, trabajando a pérdida, lo que afecta indudablemente su capacidad de producción, disminución de porcentaje de rentabilidad, la capacidad de producción de un país, es la sumatoria de todos los factores y elementos productivos, en una recisión económica origina los siguientes escenarios:

- Aumento del desempleo, ante la incapacidad de generar nuevos empleos origina el aumento de los despidos.
- Disminución del consumo, ya sea por el aumento de precios (inflación), o por la disminución de la capacidad de consumo (menos dinero, mayores tasas de interés en créditos, etc.).
- Aumento en la cartera vencida de los créditos, provocada por la falta de capacidad de pago de los deudores, que a su vez es provocada por la inflación y el aumento en tasas de interés
- Disminución del PIB, ya que disminuye el consumo.
- Aumento de inventarios, sobre todo en la industria manufacturera.

4.5.3 FODA del Sector Automotriz

Una vez efectuado los análisis respectivos se ha procedido a realizar el FODA del sector automotriz, resultando lo siguiente:

Tabla 62

FODA del sector automotriz

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ANÁLISIS INTERNO	Comercialización de marcas reconocidas a nivel nacional	Restricción de mercadería a crédito
	Posicionamiento del mercado mediante sucursales distribuidas estratégicamente en todo el país	Salvaguardas arancelarias a los productos y materias primas importadas
	Relación estable con el proveedor para la comercialización variada de productos nacionales	Falta de asesoría técnica en reencauche en las comercializadoras
	Atención directa y personalizada con el cliente	
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ANÁLISIS EXTERNO	Generación de empleo de manera indirecta e indirecta	Inestabilidad económica que delimita el crecimiento del sector
	Preferencia del consumidor por el producto nacional	Nuevos porcentajes de reencauche por parte del Ministerio del Medio Ambiente para los neumáticos usados
	Promociones, descuento por compras consecutivas	Decremento del poder adquisitivo de los ecuatorianos
	Exención de pago de aranceles, IVA, ICE dando apertura a una mayor comercialización	Apreciación del dólar y devaluación de la moneda de países vecinos
	Tecnología nueva en marcha	Caída del precio del petróleo
	Disminución de cantidad de productos importados de los países vecinos	
	Eliminación paulatina de los porcentajes impuestos por salvaguarda a neumáticos y accesorios para vehículos	

4.6 Comprobación de hipótesis y correlación de variables

- **Variable Independiente**

Marco Regulatorio de la salvaguardia general arancelaria en el año 2015 y falta de estrategias financieras

- **Variable dependiente**

Impacto Económico Social en el Sector Automotriz-Comercialización Línea Neumáticos Nuevos y Accesorios para Vehículos.

- **Planteamiento de la hipótesis**

H₁: En el año 2015 la comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el Ecuador se vio afectada en un 40% en su rentabilidad por la aplicación de medidas de salvaguardias y por falta de estrategias financieras

H₀: En el año 2015 la comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el Ecuador no se vio afectada en un 40% en su rentabilidad por la aplicación de medidas de salvaguardias y por no contar con estrategias financieras.

- **Selección de nivel de significancia**

Para la verificación de la hipótesis se utilizará el nivel de $\alpha = 0,05$ de confiabilidad

- **Modelo matemático**

El nivel de significancia con el que se trabaja es de $5\% = 0,05$

- **Modelo Estadístico**

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

Donde:

X² = Chi cuadrado

∑ = Sumatoria

O = Frecuencia observada

E = Frecuencia esperada

- **Cálculo estadístico**

Preguntas Variable Independiente

- ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: línea neumáticos nuevos?

- ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?

Preguntas Variable Dependiente

- ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?
- ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas de salvaguardia su rentabilidad se ha visto afectada?
- **Nivel de significancia, grados de libertad regla de decisión**

Este cálculo se basa en las preguntas del cuestionario tanto de la variable dependiente como independiente.

Tabla 63

Preguntas para la comprobación de Chi-cuadrado

N.PREGUNTA	SI	NO	FILAS
pregunta N.2			1
pregunta N.12			2
pregunta N.6			3
pregunta N.3			4
COLUMNAS	1	2	

$$GL = (f-1) (c-1)$$

Donde:

F= Número de preguntas seleccionadas para el cálculo de Chi cuadrado que conforman el número de filas que en este caso son 4

C= Número de alternativas de respuesta

$$GL = (4-1) (2-1)$$

$$GL = (3) (1)$$

GL = 3 grados de libertad

Con este grado de libertad y con un nivel de significancia del 0,05 en la tabla de distribución estadística de **Chi²** tenemos una valoración de 7.8147 como se demuestra en la tabla adjunta. (Se anexa tabla total) Anexo N. 7

Tabla 64

Distribuciones de Chi-cuadrado

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05	0,1
1	10.8274	9.1404	7.8794	6.6349	5.0239	3.8415	2.7055
2	13.8150	11.9827	10.5965	9.2104	7.3778	5.9915	4.6052
3	16.2660	14.3202	12.8381	11.3449	9.3484	7.8147	6.2514
4	18.4662	16.4238	14.8602	13.2767	11.1433	9.4877	7.7794
5	20.5147	18.3854	16.7496	15.0863	12.8325	11.0705	9.2363
6	22.4575	20.2491	18.5475	16.8119	14.4494	12.5916	10.6446
7	24.3213	22.0402	20.2777	18.4753	16.0128	14.0671	12.0170
8	26.1239	23.7742	21.9549	20.0902	17.5345	15.5073	13.3616
9	27.8767	25.4625	23.5893	21.6660	19.0228	16.9190	14.6837
10	29.5879	27.1119	25.1881	23.2093	20.4832	18.3070	15.9872

Chi² crítico = 7,8147

- **Grado de significación**

$\alpha = 0.05$

Como siguiente paso se procede a la obtención de **Chi²** calculado aplicando el modelo estadístico y en base a la información obtenida en el trabajo de campo:

$$X^2 = \sum \frac{(O-E)^2}{E}$$

Donde:

O= Frecuencia Observada (Resultados del trabajo de campo)

E= Frecuencia Esperada

O-E= Frecuencias Observadas- frecuencias esperadas

O-E²= Resultado de las frecuencias observadas y esperadas al cuadrado

$\frac{O-E^2}{E}$ = Resultados de las frecuencias observadas y esperadas al cuadrado dividido para las frecuencias esperadas.

- Frecuencias Observadas

Tabla 65

Frecuencias observadas Accesorios para vehículos

N.PREGUNTA	SI	NO	TOTAL
2. ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: accesorios para vehículos	0	44	44
13. ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?	44	0	44
3. ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas de salvaguardia su rentabilidad se ha visto afectada?	44	0	44
7. ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?	15	29	44
SUBTOTALES	103	73	176

Tabla 66

Frecuencias observadas Neumáticos nuevos

N.PREGUNTA	SI	NO	TOTAL
2. ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: línea neumáticos nuevos?	0	13	13
14. ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?	13	0	13
3. ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas	13	0	13

Continúa



de salvaguardia su rentabilidad se ha visto afectada?			
7. ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?	4	9	13
SUBTOTALES	30	22	52

- **Frecuencias Esperadas**

Tabla 67

Frecuencias Esperadas Accesorios para vehículos

N.PREGUNTA	SI	NO	TOTAL
2. ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: : accesorios para vehículos	25,75	18,25	44
13. ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?	25,75	18,25	44
3. ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas de salvaguardia su rentabilidad se ha visto afectada?	25,75	18,25	44
7. ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?	25,75	18,25	44
SUBTOTALES	103	73	176

Tabla 68

Frecuencias esperadas Neumáticos nuevos

N.PREGUNTA	SI	NO	TOTAL
2. ¿Está de acuerdo con la aplicación de las medidas de salvaguardia impuestas desde el 11 de marzo de 2015 para el sector automotriz: línea neumáticos nuevos?	7,5	5,50	13
14. ¿Considera Usted que sería recomendable contar con estrategias financieras que le permita enfrentar nuevas políticas de estado?	7,5	5,50	13
3. ¿Considera Usted que con la nueva aplicación de las medidas de salvaguardia su rentabilidad se ha visto afectada?	7,5	5,50	13
7. ¿Ha existido reducción de personal en su empresa con la nueva aplicación de esta política?	7,5	5,50	13
SUBTOTALES	30	22	52

- **Calculo Chi –Cuadrado**

Tabla 69

Cálculo Chi 2 Accesorios para vehículos

O	E	(O-E)	(O-E) ²	(O-E) ² /E
0	25.75	-25.75	663.0625	25.75
44	25.75	18.25	333.0625	12.934466
44	25.75	18.25	333.0625	12.934466
15	25.75	-10.75	115.5625	4.48786408
44	18.25	25.75	663.0625	36.3321918
0	18.25	-18.25	333.0625	18.25
0	18.25	-18.25	333.0625	18.25
29	18.25	10.75	115.5625	6.33219178
176	176	0	2889.5	135.27

Chi² calculado de manera manual = 135,27

Tabla 70

Cálculo Chi 2 Neumáticos nuevos

O	E	(O-E)	(O-E) ²	(O-E) ² /E
0	7.5	-7.5	56.25	7.5
13	7.5	5.5	30.25	4.033333333
13	7.5	5.5	30.25	4.033333333
4	7.5	-3.5	12.25	1.633333333
13	5.5	7.5	56.25	10.2272727
0	5.5	-5.5	30.25	5.5
0	5.5	-5.5	30.25	5.5
9	5.5	3.5	12.25	2.22727273
52	52	0	258	40.65

Chi² calculado de manera manual = 40,65

- Aplicando el modelo lógico tenemos:

ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS

El valor de $X^2_t = 7.8147 < X^2_c = 135,27$

Como cumple esta condición se aprueba la hipótesis alterna H1.

NEUMÁTICOS NUEVOS

El valor de $X^2_t = 7.8147 < X^2_c = 40,65$

Como cumple esta condición se aprueba la hipótesis alterna H1.

Es decir:

H₁: En el año 2015 la comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el Ecuador se vio afectada en un 40% en su rentabilidad por la aplicación de medidas de salvaguardias y por falta de estrategias financieras

- Gráficamente tenemos:

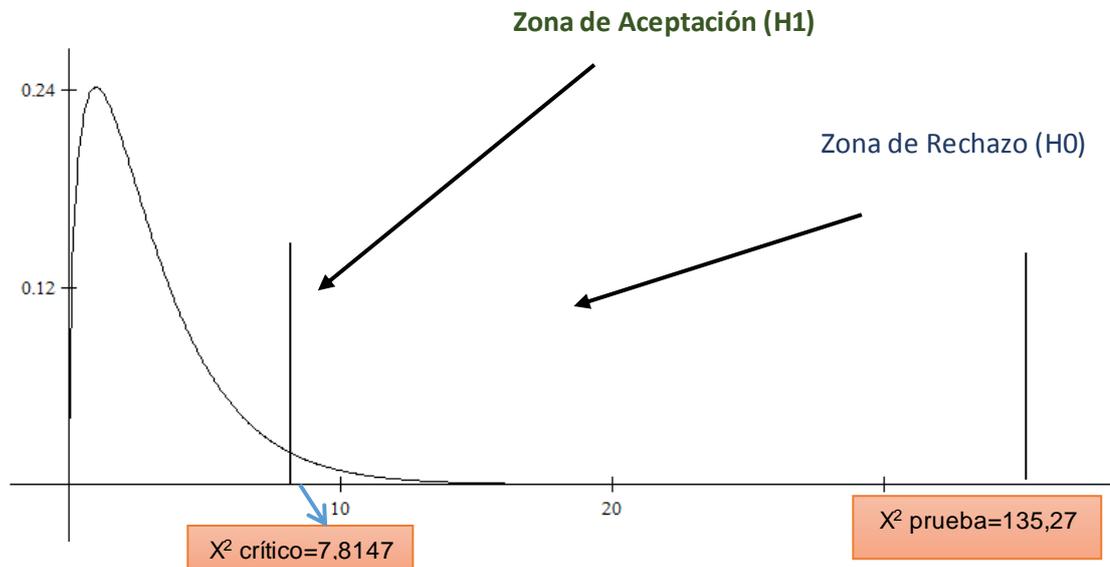


Figura 76 Cálculo de Chi 2 Accesorios de vehículos

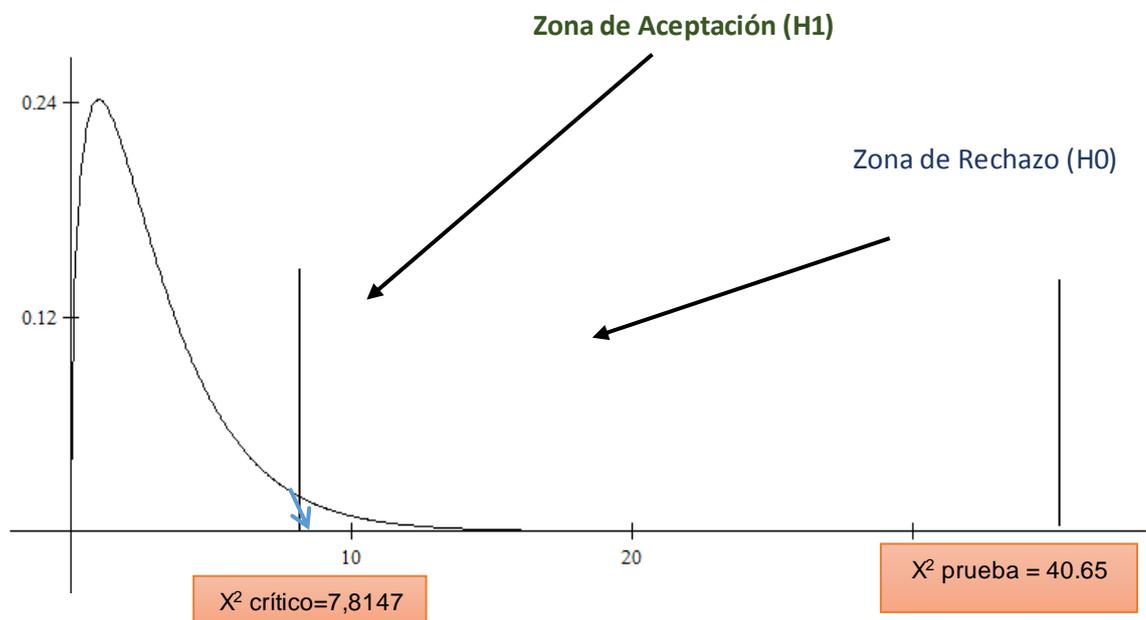


Figura 77 Calculo Chi 2 Neumáticos nuevos

Esta comprobación también se la realiza en el SPSS de donde tenemos los siguientes resultados

ACCESORIOS PARA VEHICULOS

Tabla 71

Comprobación de Hipótesis SPSS Accesorios para vehículos

Estadísticos

		¿ESTA DE ACUERDO CON LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGUARDIA A IMPUESTAS DESDE EL 11 DE MARZO DE 2015 PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ: LÍNEA ACCESORIOS?	¿CONSIDERA USTED QUE SERÍA RECOMENDABLE CONTAR CON ESTRATEGIAS FINANCIERAS QUE LE PERMITA ENFRENTAR NUEVAS POLÍTICAS DE ESTADO?	¿CONSIDERA USTED QUE CON LA NUEVA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGURADI A SU RENTABILIDAD SE HA VISTO AFECTADA?	¿HA EXISTIDO REDUCCIÓN DE PERSONAL EN SU EMPRESA CON LA NUEVA APLICACIÓN DE ESTA POLÍTICA?
N	Válidos	44	44	44	44
	Perdidos	0	0	0	0

¿ESTA DE ACUERDO CON LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGUARDIA IMPUESTAS DESDE EL 11 DE MARZO DE 2015 PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ LÍNEA ACCESORIOS?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	44	100,0	100,0	100,0

¿CONSIDERA USTED QUE SERÍA RECOMENDABLE CONTAR CON ESTRATEGIAS FINANCIERAS QUE LE PERMITA ENFRENTAR NUEVAS POLÍTICAS DE ESTADO?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	44	100,0	100,0	100,0

¿CONSIDERA USTED QUE CON LA NUEVA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGURADIA SU RENTABILIDAD SE HA VISTO AFECTADA?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	44	100,0	100,0	100,0

¿HA EXISTIDO REDUCCIÓN DE PERSONAL EN SU EMPRESA CON LA NUEVA APLICACIÓN DE ESTA POLÍTICA?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	15	34,1	34,1	34,1
	NO	29	65,9	65,9	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

- CORRELACIÓN DE VARIABLES

Tabla 72

Prueba de Chi-cuadrado SPSS Accesorios para vehículos

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)	Sig. exacta (bilateral)	Sig. exacta (unilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	44,000(b)	1	,000		
Corrección por continuidad(a)	23,971	1	,000		
Razón de verosimilitudes	16,272	1	,000		
Estadístico exacto de Fisher				,001	,001
Asociación lineal por lineal	43,000	1	,000		
N de casos válidos	44				

a Calculado sólo para una tabla de 2x2. Por eso su grado de libertad es 1.

b 3 casillas (75,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5.

c. El Sig. asintótica bilateral es 0,000 por lo tanto es menor que 0.05. Por lo tanto se aprueba la Hipótesis alterna

Según el manual de uso del SPSS de Alvarado estable que para prueba de hipótesis cuando Sig. Asintótica bilateral es menor a 0,05 se aprueba la hipótesis alterna H1. (p.7).

NEUMÁTICOS NUEVOS

Tabla 73

Comprobación de Hipótesis SPSS Neumáticos Nuevos

Estadísticos

		¿ESTA DE ACUERDO CON LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGUARDIA IMPUESTAS DESDE EL 11 DE MARZO DE 2015 PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ: LÍNEA NEUMÁTICOS NUEVOS?	¿CONSIDERA USTED QUE SERÍA RECOMENDABLE CONTAR CON ESTRATEGIAS FINANCIERAS QUE LE PERMITA ENFRENTAR NUEVAS POLÍTICAS DE ESTADO?	¿CONSIDERA USTED QUE CON LA NUEVA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGURADIA SU RENTABILIDAD SE HA VISTO AFECTADA?	¿HA EXISTIDO REDUCCIÓN DE PERSONAL EN SU EMPRESA CON LA NUEVA APLICACIÓN DE ESTA POLÍTICA?
N	Válidos	13	13	13	13
	Perdidos	0	0	0	0

¿ESTA DE ACUERDO CON LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGUARDIA IMPUESTAS DESDE EL 11 DE MARZO DE 2015 PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ LÍNEA NEUMÁTICOS NUEVOS?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	13	100,0	100,0	100,0

¿CONSIDERA USTED QUE SERÍA RECOMENDABLE CONTAR CON ESTRATEGIAS FINANCIERAS QUE LE PERMITA ENFRENTAR NUEVAS POLÍTICAS DE ESTADO?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	13	100,0	100,0	100,0

¿CONSIDERA USTED QUE CON LA NUEVA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SALVAGURADIA SU RENTABILIDAD SE HA VISTO AFECTADA?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	13	100,0	100,0	100,0

¿HA EXISTIDO REDUCCIÓN DE PERSONAL EN SU EMPRESA CON LA NUEVA APLICACIÓN DE ESTA POLÍTICA?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	4	30,8	30,8	30,8
	NO	9	69,2	69,2	100,0
	Total	13	100,0	100,0	

- CORRELACION DE VARIABLES

Tabla 74

Tabla Pruebas Chi-cuadrado Neumáticos nuevos

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)	Sig. exacta (bilateral)	Sig. exacta (unilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	8,775(b)	1	,003		
Corrección por continuidad(a)	5,059	1	,025		
Razón de verosimilitudes	9,547	1	,002		
Estadístico exacto de Fisher				,014	,014
Asociación lineal por lineal	8,100	1	,004		
N de casos válidos	13				

a. Calculado sólo para una tabla de 2x2. Por eso su grado de libertad es 1.

b. 3 casillas (75,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5.

c. El Sig. asintótica bilateral es 0,003 por lo tanto es menor que 0.05. Por lo tanto se aprueba la Hipótesis alterna

CONCLUSIÓN:

Después de realizar la validación de la correspondiente comprobación de hipótesis, a través de métodos estadísticos tanto de manera manual como a través del sistema SPSS, aplicando la metodología de Chi Cuadrado se concluye que se aprueba la hipótesis alterna, en consecuencia:

H₁: En el año 2015 la comercialización de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos en el Ecuador se vio afectada en un 40% en su rentabilidad por la aplicación de medidas de salvaguardias y por falta de estrategias financieras

CAPÍTULO V

PROPUESTAS DE ESTRATEGIAS FINANCIERAS SECTORIALES QUE MITIGUEN LOS RIESGOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

5.1 Estrategia de reinversión (implementación de una planta reencauchadora de neumáticos)

5.1.1 Presentación de la propuesta

Después de realizar el análisis de los índices financieros de las empresas importadoras de neumáticos se determina que el 30% de empresas cuenta con dinero ocioso o improductivo, una empresa que genera constantemente rentabilidad puede invertirla ya sea en la producción de nueva línea de productos, ampliación de la infraestructura del negocio, repartición de ingresos entre sus socios o a su vez dejarlo como dinero ocioso.

El dinero ocioso se convierte en una de las mayores causas por las cuales no se genera ingresos, es necesario crear un balance entre la liquidez para cubrir las obligaciones a corto plazo y considerar el excedente para poder invertirlo en opciones de sostenibilidad de la empresa en el mercado.

5.1.2 Justificación

El sector del transporte pesado (buses y camiones) cuya crecimiento dentro de la economía nacional es del 8% anual, va a ser uno de los mayores beneficiados por este proyecto, con esto se pretende reducir los costos de operación de los transportistas, con el fin de ofrecer al público un neumático reencauchado con características similares de un neumático nuevo, precautelando la calidad considerando el poder de adquisición de los clientes. Michelin del Ecuador S.A y Maxximundo Cía.Ltda, empresas dedicadas a la importación de neumáticos, cuentan con un índice de liquidez corriente de 13,40 y 4,10 respectivamente que sobrepasa el parámetro establecido, reflejando dinero improductivo en sus cuentas de balance, siendo empresas

óptimas en las cuales se puede aplicar la estrategia financiera planteada puesto que no se encuentran dentro del parámetro óptimo de índice corriente que se establece entre 1,50-2,5.

En lo que respecta a la inversión total de nuestra propuesta de implementación de una planta reencauchadora de neumáticos se establece en \$1 081.105,54, las empresas en mención pudieran cubrir la deuda total ya que sus activos ascienden a \$ 1 058.351,24 en lo que respecta a Michelin y \$8 921.016,97 para Maxximundo, contando con capitales de trabajos aptos para la implementación de la estrategia financiera en referencia sin embargo se propone el 40% de financiamiento con dinero propio y 60% con financiamiento bancario, con esta propuesta se pretende aumentar las ventas y por ende incrementar el índice de rentabilidad que para el año 2015 se ubicó en un porcentaje de 14% para Michelin del Ecuador y 23% para Maxximundo rentabilidad que se ha visto disminuida en comparación a los años anteriores afectación provocada por la aplicación de las medidas de salvaguardias por balanza de pagos. (Ver Tabla 48)

5.1.3 Descripción

El proceso de reencauche en frío consta de las siguientes fases:

- **Inspección inicial**

En esta fase se selecciona los neumáticos aptos para el reencauche es decir que no contengan daños considerables, puesto que de otra manera no podrán ser reencauchados, debe encontrarse dentro de un labrado no menor a 1.6mm.

- **Raspado**

Se pule la banda de rodamiento actual para poner una nueva, debiendo resultar un espesor de 1/32" y 3/32" de la inicial.

- **Reparación**

Es esta fase se realiza la reparación de la carcasa, se inspecciona y se procede a reparar los daños.

- **Cementación**

Se procede a poner una capa de cemento para proteger lo realizado de la oxidación y contaminación, después de ello se realiza el sub-proceso de relleno de cardeo se procede a rellenar las superficies rapadas con goma para preparar el colocamiento del cojín y la nueva banda de rodamiento.

- **Embanado**

Una vez el neumático apto para poseer la nueva banda de rodamiento, se procede a colocar una banda de cojín sin curar, debe ser $\frac{1}{2}$ " mayor que la base de rodamiento, finalmente se coloca la banda de rodamiento.

- **Encamisado**

Una vez colocada la banda de rodamiento se procede a cubrir el neumático con una envoltura de hule.

- **Curado**

En esta fase luego de aplica la envoltura y el aro en el neumático, el curado se lo puede realizar en dos tipos de autoclaves: calentado por vapor o eléctricamente. La baja temperatura protege la carcasa del neumático y no deteriora el proceso de reencauchado, la alta presión asegura la adhesión de la banda de rodamiento a la carcasa del neumático.

- **Inspección final**

Luego de terminar el proceso de reencauche se procede a la revisión final, donde se comprueba no debe existir ampollas en los revestimientos internos, separaciones entre las bandas de rodamiento y la carcasa, debe existir flujo del cojín entre la banda de rodamiento y la carcasa, no deben existir grietas en la superficie debajo de la banda de rodamiento.

5.1.4 Estructura de la propuesta

Tabla 75

Impuestos 2015

	PORCENTAJE
Tasa libre de riesgo (Tasa pasiva BCE)	5.07%
Tasa de impuesto a la renta (SRI)	25.00%
Participación Trabajadores	15.00%
BCE Tasa Activa	8.25%
Riesgo País	6.53%
Inflación (f) 2016	0.90%
Salario Básico Unificado	375 USD
TMAR	12.50%
TMAR MENSUAL	0.010417

Tabla 76

Equipo de Producción y herramientas

Equipo de producción		
Cant	Concepto	Costo
1	Revisadora de neumáticos	\$ 4,420
1	Máquina Raspadora de Neumáticos	\$ 49,400
1	Máquina para reparación	\$ 4,030
1	Airless Spraying Tank	\$ 11,570
1	Embanadora	\$ 35,100
1	Envolopera Vertical	\$ 7,540
1	Mesa Dupla (enllantamiento)	\$ 6,110
1	Autoclave	\$ 168,360
1	Revisadora de neumáticos	\$ 4,420
1	Tire paint mixer	\$ 1,950
1	Cement Mixer	\$ 4,030
1	Vulcanizador eléctrico	\$ 4,290
2	Extruder gun	\$ 5,200
40	Curing rim	\$ 24,440
1	Sistema monoriel	\$ 52,000
1	Compresor de aire	\$ 47,700
1	Montacragas	\$ 14,000
2	Aire acondicionado	\$ 1,800
	Total	\$ 446,360
	Herramientas	



Cant	Concepto	Costo
20	3/8" Skiving Brush	\$ 208.00
10	2" Plastic Encased Wheel	\$ 269.10
3	2" Cementing Brush	\$ 5.85
3	4" Normal Brush	\$ 15.21
6	9" End Cutter	\$ 195.00
3	7,5" Meter Measuring Tape	\$ 46.80
23	14" White chalk	\$ 565.11
6	12" Steel ruler	\$ 12.48
30	Large Pencil Stone	\$ 156.00
30	Small pencil stone	\$ 148.20
1	Air gun blower	\$ 4.55
1	Buffing check templates	\$ 162.50
40	Contour wheel	\$ 1,274.00
20	Drill chuck short adaptor	\$ 65.00
5	Fluorecent repair light	\$ 107.90
6	High speed grinder 25000rpm	\$ 2,964.00
4	Low speed grinder 700 rpm	\$ 1,846.00
6	Low speed grinder 4000 rpm	\$ 1,326.00
20	Pencil Rasp 6x65mm G16	\$ 247.00
20	Pencil Rasp 6x65mm G38	\$ 299.00
6	Skiving taper point knife	\$ 109.20
7	Steel Hammer	\$ 111.02
4	Steel Hand brush	\$ 42.64
20	Staple	\$ 80.60
8	Ball bearing corrugated sticher	\$ 124.80
3	3" Carbide cutter	\$ 130.65
3	4" Carbide cutter	\$ 167.70
3000	Tire Stickers	\$ 6,435.00
Total		\$ 17,119.31
<u>TOTAL ACTIVO FIJO</u>		<u>\$ 881,386.58</u>

Tabla 77

Activos intangibles

ACTIVOS INTANGIBLES	
RUBRO	COSTO TOTAL (\$)
GASTOS DE CONSTITUCIÓN	\$ 3,000.00
PATENTES Y MARCAS	\$ 700.00
GASTOS DE INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA	\$ 50,000.00
TOTAL	\$ 53,700.00

Tabla 78**Inversión activo diferido**

Inversión en activo diferido	
Concepto	Costo
Planeación e Integración	\$26,477.31
Ingeniería de proyecto	\$37,250.10
Supervisión	\$13,238.66
Administración del proyecto	\$4,412.89
Total	\$ 81,378.96

Tabla 79**Capacidad autoclave**

CAPACIDAD AUTOCLAVE			
CAPACIDAD	10 a 12	14 a 16	22 a 24
PRODUCCION Mensual	400/480	560/640	880/960
<p>Como se aprecia en la tabla , para esta propuesta hemos escogido el auto cable de capacidad de 14 a 16 llantas por turno produciendo 600 mensuales</p>			

Tabla 80**Costos de producción**

LLANTAS RENCAUCHADAS		560	
UNIDAD	CANTIDAD	PREC.UNIT	MONTO
materiales e insumos directos			\$ 73,726.38
Mano de obra directa			\$4,911.53
Gastos indirectos de fabricación			\$ 8,507.76
COSTOS DE PRODUCCION			\$ 87,145.67
Gastos Generales y Administrativos			\$ 5,452.88
Gastos de ventas			\$ 6,659.48
Gastos de financiamiento			\$ 7,719.30
COSTO TOTAL			\$ 106,977.32
COSTO UNITARIO DE PRODUCCION			\$ 155.62
COSTO UNITARIO DE VENTA			\$ 191.03
MARGEN DE UTILIDAD			\$ 85.96
PRECIO DE VENTA			\$ 276.99
COSTOS VARIABLES Y FIJOS			

Continúa



ITEMS	UNIDAD	CANTIDAD	PREC.UNIT	MONTO
COSTOS VARIABLES				
Materiales e insumos directos				\$73,726.38
Mano de obra directa				\$ 4,911.53
Gastos indirectos de fabricacion				\$ 8,507.76
COSTO VARIABLE TOTAL				\$ 87,145.67 \$ 1,045,748.07
COSTOS FIJOS				
Gastos generales y Administrativos				\$ 5,452.88
Gastos de ventas				\$ 6,659.48
Gastos financieros				\$7,719.30
COSTO FIJO TOTAL				\$ 19,831.65 \$ 237,979.81
Costo variable unitario				\$155.62
COSTO TOTAL ANUAL				\$ 1,283,727.88

Tabla 81**Capital de trabajo**

Capital de trabajo	
Concepto	Costo
Valores e inversiones	\$ 11,987.06
Inventarios	\$ 121,480.27
Cuentas por cobrar	\$ 41,844.12
Total Activo circulante	\$ 140,284.39
<u>Capital de trabajo</u>	<u>\$ 70,142.20</u>

Tabla 82**Inversión total**

Inversión total	
Concepto	Costo
Activo Fijo	\$ 881,386.58
Activo Diferido	\$ 81,378.96
Capital de trabajo	\$ 70,142.20
Imprevistos	\$ 48,197.80
<u>Total</u>	<u>\$ 1,081,105.54</u>
40% Dinero propio	\$ 432,442.22
60% Financiamiento	\$ 648,663.32
TOTAL	\$ 1,081,105.54

Tabla 84

Costos de producción

	Costo de Producción			Distribución del costo	
	anual	mensual	TOTAL MENSUAL	Fijo	Variable
Materia Prima	\$ 884,716.52	\$73,726.38	\$91,385.67	\$ 0.00	\$ 728,881.63
Servicios Básicos	\$28,936.80	\$ 2,411.40		\$ 2,893.68	\$ 26,043.12
Mano de obra directa	\$58,938.40	\$4,911.53		\$48,258.09	\$ 5,362.01
Mano de obra indirecta	\$50,880.00	\$4,240.00		\$18,107.35	\$ 0.00
Mantenimiento	\$28,540.35	\$ 2,378.36		\$5,708.07	\$ 22,832.29
Depreciación	\$44,616.00	\$ 3,718.00		\$ 44,616.00	\$ 0.00
Gasto de administración					
Sueldos	\$52,388.51	\$ 4,365.71	\$ 5,452.88	\$52,388.51	\$ 0.00
Servicios Básicos	\$7,776.00	\$ 648.00		\$1,555.20	\$ 6,220.80
Insumos de Oficina	\$2,592.00	\$ 216.00		\$1,296.00	\$ 1,296.00
Depreciación	\$2,678.00	\$ 223.17		\$2,678.00	\$ 0.00
Gastos en ventas					
Sueldos	\$33,761.76	\$2,813.48	\$ 6,659.48	\$33,761.76	\$ 0.00
Gastos de comercialización	\$38,952.00	\$ 3,246.00		\$3,895.20	\$ 35,056.80
Depreciación	\$7,200.00	\$600.00		\$7,200.00	\$ 0.00
Costo Financiero					
Financiamiento	\$648,663.32	\$10,811.06			
Total	<u>\$ 1,890,639.66</u>				

Concepto	Costos de producción		
	Monto	Distribución del costo	
		Fijo	Variable
Materia Prima	\$ 728,881.63	\$ 0.00	\$ 728,881.63
Servicios Básicos	\$ 28,936.80	\$ 2,893.68	\$ 26,043.12
Mano de obra directa	\$ 53,620.09	\$ 48,258.09	\$ 5,362.01
Mano de obra indirecta	\$ 18,107.35	\$ 18,107.35	\$ 0.00
Mantenimiento	\$ 28,540.36	\$ 5,708.07	\$ 22,832.29
Depreciación	\$ 44,616.00	\$ 44,616.00	\$ 0.00
Costo de administración			
Sueldos	\$ 52,388.51	\$ 52,388.51	\$ 0.00
Servicios Básicos	\$ 7,776.00	\$ 1,555.20	\$ 6,220.80
Insumos de Oficina	\$ 2,592.00	\$ 1,296.00	\$ 1,296.00
Depreciación	\$ 2,678.00	\$ 2,678.00	\$ 0.00
Costo de ventas			
Sueldos	\$ 33,761.76	\$ 33,761.76	\$ 0.00
Gastos de comercialización	\$ 38,952.00	\$ 3,895.20	\$ 35,056.80
Depreciación	\$ 7,200.00	\$ 7,200.00	\$ 0.00
Costo Financiero			
Financiamiento	\$ 74,224.63	\$ 74,224.62	\$ 0.00
Total	<u>\$ 1,122,275.13</u>	<u>\$ 296,582.48</u>	<u>\$ 825,692.65</u>

Tabla 85

Gastos en materia prima

MATERIA PRIMA				
Materia Prima	Unidad	Cantidad Mensual	Costo Unitario (\$/unidad)	Costo Mensual
Banda Pre-Curada	kg	6000	\$ 5.14	\$ 41,176.95
Cojín	kg	720	\$ 9.40	\$ 9,455.29
Cemento	gl	180	\$21.52	\$5,877.22
Relleno	kg	840	\$9.40	\$10,551.55
Pintura	gl	90	\$26.54	\$ 3,479.14
Combustibles			\$ 4.38	\$ 3,186.22
			Total	\$73,726.38

Tabla 86

Gastos en Mantenimiento

Mantenimiento	
Concepto	Costo Anual
Tecnico de Mantenimiento (\$450)	\$5,400.00
Mantenimiento externo	\$15,766.40
Mantenimiento interno	\$ 7,373.95
Total	\$ 28,540.35

Tabla 87

Gastos en Servicios Básicos

SERVICIOS BASICOS					
Servicio	Unidad	Cantidad Mensual	Costo Unitario	Costo Mensual	Costo Anual
AGUA	M3	50	\$0,6	\$30.00	\$360.00
LUZ	KW/H	17640	\$0,135	\$2381,4	\$28576,8
Total					\$28936,8

Tabla 88

Punto de equilibrio

Punto de equilibrio mensual									
Medidas	Porcentaje Producción	Costo Fijo	Costo Variable	Costo variable unitario	Precio	Punto de Equilibrio	ventas	total ventas mensuales	total ventas al año
							560		
297/75R22,5	46%	\$ 136,884.22	\$381,088.91	\$381.09	\$ 290.03	75	258	\$74,955.35	\$899,464.24
12R22,5	29%	\$ 87,453.81	\$243,473.47	\$ 243.47	\$ 266.45	48	165	\$44,002.62	\$528,031.43
110-20	9%	\$26,616.38	\$74,100.62	\$ 74.10	\$ 197.30	15	50	\$9,910.77	\$118,929.28
11R22,5	8%	\$22,814.04	\$63,514.41	\$ 63.51	\$ 238.49	13	43	\$10,270.33	\$123,244.00
275/80R22,5	4%	\$11,407.02	\$31,757.41	\$31.76	\$ 247.98	6	22	\$5,346.45	\$64,157.39
1000-20	4%	\$11,407.02	\$31,757.41	\$ 31.76	\$ 185.64	6	22	\$4,002.40	\$48,028.78
	100%	\$19,831.65	\$87,145.67	\$ 155.62	\$276.99	163	560	\$148,487.93	\$1,781,855.11
PUNTO DE EQUILIBRIO EN UNIDADES									
PUNTO DE EQUILIBRIO EN UNIDADES	=	COSTO FIJOS							
		PRECIO	-	COSTO VARIABLE UNITARIO					
PUNTO DE EQUILIBRIO EN UNIDADES	=	\$19,831.65							
		\$276.99	-	\$155.62					
PUNTO DE EQUILIBRIO EN UNIDADES	=	163.39	UNIDADES						

Continúa



PUNTO DE EQUILIBRIO EN DÓLARES

PUNTO DE EQUILIBRIO EN DÓLARES	=			COSTO FIJOS
		1	-	COSTO VARIABLE UNITARIO
				PRECIO PONDERADO

PUNTO DE EQUILIBRIO EN DÓLARES	=			\$19,831.65
		1	-	\$155.62
				\$276.99

PUNTO DE EQUILIBRIO EN DÓLARES	=	\$45,257.66		DOLARES
--------------------------------	---	-------------	--	---------

Tabla 89

Tabla de Amortización

TABLA DE AMORTIZACION					
21.140%	tasa de interés mensual		monto		648,663.32 Pts
N =		5			
periodos	inicial	interés	amort	cuota	final
0					\$648,663.32
1	\$648,663.32	\$137,127.43	\$85,236.78	\$222,364.21	\$563,426.54
2	\$563,426.54	\$119,108.37	\$103,255.84	\$222,364.21	\$460,170.71
3	\$460,170.71	\$97,280.09	\$125,084.12	\$222,364.21	\$335,086.59
4	\$335,086.59	\$70,837.31	\$151,526.90	\$222,364.21	\$183,559.69
5	\$183,559.69	\$38,804.52	\$183,559.69	\$222,364.21	\$0.00
TOTAL INTERESES		<u>\$463,157.71</u>	<u>\$648,663.32</u>		

Tabla 90

Ingresos futuros

INGRESOS FUTUROS							
Medida	Porcentaje	Precio	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
297/75R22,5	46%	\$ 290.03	\$899,464.24	\$989,410.66	\$1,038,881.20	\$1,090,825.26	\$ 1,199,907.78
12R22,5	29%	\$ 266.45	\$528,031.43	\$580,834.57	\$609,876.30	\$640,370.11	\$704,407.12
1100-20	9%	\$ 197.30	\$118,929.28	\$130,822.21	\$137,363.32	\$144,231.49	\$158,654.64
11R22,5	8%	\$ 238.49	\$123,244.00	\$135,568.40	\$142,346.82	\$149,464.16	\$164,410.58
275/80R22,5	4%	\$ 247.98	\$64,157.39	\$70,573.12	\$74,101.78	\$77,806.87	\$85,587.56
1000-20	4%	\$ 185.64	\$48,028.78	\$52,831.66	\$55,473.24	\$58,246.90	\$64,071.59
TOTAL			<u>\$ 1,781,855.11</u>	<u>\$ 1,960,040.63</u>	<u>\$ 2,058,042.66</u>	<u>\$ 2,160,944.79</u>	<u>\$ 2,377,039.27</u>

Tabla 91**Evaluación financiera**

FLUJO DE EFECTIVO	AÑO 0	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
	\$ (1,081,105.54)	\$ 131,565.56	\$ 273,936.02	\$ 299,908.73	\$ 327,388.67	\$ 439,195.76
INDICADOR	RESULTADOS					
VALOR ACTUAL	\$ 2,073,241.04					
VALOR ACTUAL NETO (VAN)	\$ 992,135.50					
TASA INTERNA DE RETORNO (TIR)	9.58%					
RELACIÓN BENEFICIO COSTO (RBC)	\$1.92					
TMAR	12.50%					

Tabla 92**Producción**

Proyección de la Producción de llantas reencauchadas en el lapso de 5 años

ESCENARIO	AÑOS				
	1er.Año	2do.Año	3er.Año	4to.Año	5to.Año
Pesimista	5600	6160	6468	6791	7471
Conservador	6720	7392	7761.6	8150	8965
Optimista	12720	13992	14691.6	15426.18	16969

Tabla 93

Flujo del efectivo

FLUJO DE EFECTIVO						
CONCEPTO	INVERSIÓN	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
INGRESOS OPERACIONALES	(1081105.54)	\$1,781,855.11	\$1,924,403.52	\$2,020,623.70	\$2,121,654.88	\$2,333,820.37
(-) COSTO DE VENTAS		\$106,977.32	\$112,326.19	\$117,675.06	\$123,023.92	\$128,372.79
(=) UTILIDAD BRUTA EN VENTAS		\$1,674,877.79	\$1,812,077.33	\$1,902,948.64	\$1,998,630.96	\$2,205,447.58
(-) GASTOS OPERACIONALES						
(-) GASTOS ADMINISTRATIVOS		\$68,209.39	\$ 68,209.39	\$68,209.39	\$68,209.39	\$68,209.39
(-) GASTOS DE PRODUCCIÓN		\$1,096,628.07	\$ 1,151,459.47	\$1,209,032.45	\$1,269,484.07	\$1,332,958.27
(-) DEPRECIACIONES		\$10,898.80	\$10,898.80	\$10,898.80	\$10,898.80	\$10,898.80
(-) AMORTIZACIONES		\$129,732.66	\$129,732.66	\$129,732.66	\$129,732.66	\$129,732.66
(=) RESULTADO GASTOS OPERACIONAL		\$1,305,468.92	\$ 1,360,300.32	\$ 1,417,873.30	\$1,478,324.92	\$1,541,799.12
GASTOS NO OPERACIONALES						
(-) GASTOS FINANCIEROS		\$92,631.54	\$ 92,631.54	\$92,631.54	\$92,631.54	\$92,631.54
(-) OTROS GASTOS NO OPERACIONALES		\$10,740.00	\$ 10,740.00	\$10,740.00	\$10,740.00	\$10,740.00
(=) RESULTADO GASTOS NO OPERACIONAL		\$103,371.54	\$103,371.54	\$103,371.54	\$103,371.54	\$103,371.54
TOTAL GASTOS		\$1,408,840.46	\$1,463,671.87	\$1,521,244.84	\$ 1,581,696.46	\$1,645,170.67
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS		\$266,037.33	\$348,405.47	\$381,703.80	\$416,934.50	\$560,276.92
(-) 25% IMPUESTO A LA RENTA		\$66,509.33	\$76,649.20	\$83,974.84	\$91,725.59	\$123,260.92
UTILIDAD NETA		\$199,528.00	\$271,756.26	\$297,728.97	\$325,208.91	\$437,016.00
(+) DEPRECIACIÓN		\$2,179.76	\$2,179.76	\$2,179.76	\$2,179.76	\$2,179.76
(-) CAPITAL DE TRABAJO		\$70142.20				
FLUJO DE EFECTIVO	(1081105.54)	\$131,565.56	\$273,936.02	\$299,908.73	\$327,388.67	\$439,195.76

5.1.5 Viabilidad

El proyecto es viable puesto que el índice de reencauche establecido por el Ministerio de Industrias y Productividad asciende cada año, y siendo una obligación para cada importador dar tratamiento a las llantas usadas, es un aval para la implementación del servicio de reencauche en las importadoras de neumáticos, así ya no tendrán que contratar a empresas reencauchadoras para el tratamiento de sus llantas, podrán realizar el proceso por sí mismas, siendo una manera de generar empleo y utilizar el dinero improductivo de sus balances.

5.2 Estrategia financiera de mejora de la rentabilidad (marketing para incrementar las ventas de las empresas importadoras de accesorios para vehículos)

5.2.1 Presentación de la propuesta

Después del análisis efectuado el 20% de las empresas importadoras de accesorios para vehículos también cuenta con dinero improductivo, por lo cual se plantea un plan de marketing, Por medio del cual permitirá diferenciarse de los competidores formales e informales, otro de los puntos importantes en esta propuesta es la rentabilidad que se ha visto afectada en los últimos años puesto que anteriormente en cada producto se obtenía una rentabilidad considerable, después de la aplicación de la salvaguardia por balanza de pagos esta rentabilidad se vio afectada, muchas veces el importador ya solo recupera su dinero invertido, o el porcentaje de rentabilidad es mínimo.

5.2.2 Justificación

El plan de marketing se propone como una medida para superar el déficit de ventas en el último año, debido a la situación económica por la cual estamos atravesando y por la competencia en el mercado automotriz. El sector automotriz involucra actividades productivas y actividades directamente relacionadas tal es el caso de la venta de accesorios para

vehículos, es por ello que con el incremento en sus ventas se incentivará a la contratación de nuevo personal.

De acuerdo a los índices financieros calculados cuentan con una liquidez excesiva sobrepasando el parámetro establecido de 1,5-2,5, consecuentemente en lo que se refiere al índice de rentabilidad se demuestra que su porcentaje de rentabilidad ha disminuido en comparación a los años anteriores, por lo que se hace evidente la disminución de la rotación de sus inventarios. Por lo tanto se propone el plan de marketing con el objetivo de mejorar estas falencias y contar políticas internas que les permita afrontar los distintos escenarios que se presentan en la economía nacional. (Ver tabla 48)

5.2.3 Descripción

Se tomará las siguientes estrategias de marketing:

Estrategia para conservar la demanda

- Mediante la base de datos que las empresas tienen de sus clientes y la frecuencia de los productos que han sido comprados, se les informará constantemente de las nuevas promociones y descuentos a efectuarse en los diversos productos.
- Además es importante ofrecer el servicio de mantenimiento de accesorios de vehículos, precautelando la garantía del mismo.

Estrategia de marketing de promoción

- Elaboración de publicidad mediante flyers, en los cuales constará el logotipo y slogan de la empresa, ubicación y productos que ofrece. Distribuidos en zonas estratégicas de la ciudad con afluencia de clientes que posean vehículos.

Estrategia de marketing de relación de Customer Relationship Management

- Descuentos, a través de una tarjeta de afiliación proporcionar un descuento de 5% por compras al contado.
- Pack 2x1, para productos de mismo precio o misma característica, incentivando la continuidad de las compra del accesorio

- Price-off, descuento en el precio del producto con el objetivo de garantizar la compra consecutiva del accesorio.
- Porcentajes de descuento por un tiempo limitado, es decir descuento a fin de mes por una semana, así se logrará compras imprevistas que originen la rotación de ventas de manera frecuente.

Estrategia posterior a las ventas

Después de la venta es necesario mantener contacto con el cliente de manera que a futuro en el requerimiento de nuevos accesorios para vehículo se pueda dar la asesoría técnica adecuada a las necesidades del cliente

5.2.4 Viabilidad

El plan de marketing es factible puesto que para las empresas es una herramienta esencial para la comercialización y promoción de sus productos, salida de mercadería en stock, liquidación de productos, para la adquisición de nuevos productos y ofrecer a los consumidores accesorios para vehículos a la tendencia del mercado.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

- Se determinó que debido a factores como la caída internacional del precio de los commodities, apreciación del dólar norteamericano, devaluación de moneda de países vecinos, entre otros, fueron detonantes para que el gobierno nacional opte por la aplicación de las medidas de salvaguardias por balanza de pagos sustituyendo a la salvaguardia cambiaria que se impuso inicialmente.
- Se concluye que existe bases conceptuales, teóricas y legales relacionadas a la aplicación de las salvaguardias por balanza de pagos en el sector automotriz línea accesorios de vehículos y neumáticos nuevos, la principal resolución en la cual se sustenta nuestro tema de investigación es la Resolución N.11 del Comité de Comercio Exterior que entra en vigencia a partir del 11 de marzo de 2015 y establece sobretasas arancelarias para las partidas 87.14 correspondiente a accesorios para vehículos y para la partida 40.11 neumáticos nuevos.
- En la metodología de la investigación se optó por el método deductivo, siendo el que mejor se acopló a nuestro tema de investigación ya que a través de un análisis sintético-analítico de las fuentes principales y secundarias permitieron determinar las ventajas y desventajas de la aplicación de estas medidas arancelarias para las empresas importadoras de accesorios para vehículos y neumáticos, así como el impacto económico y social en el año 2015.
- A través del análisis macro, meso y micro se determina que existe afectación de las salvaguardias por balanza de pagos en el sector automotriz en la línea de neumáticos nuevos y accesorios para

vehículos, entre los resultados más determinantes resaltan la reducción de importaciones, decremento del empleo y empresas en el sector automotriz, disminución del PIB nacional, disminución de importación de vehículos nuevos, reducción de ventas y rentabilidad en las empresas importadoras.

- Debido al panorama desalentador que atraviesan las empresas importadoras de neumáticos nuevos y accesorios para vehículos se plantea dos estrategias financieras la primera estrategia para reinversión a través de una planta reencauchadora de neumáticos y una estrategia de mejora de la rentabilidad a través de un de marketing para incrementar las ventas de las empresas importadoras de accesorios para vehículos, a través de estas estrategias se pretende incrementar la rotación del inventarios, incremento de porcentaje de rentabilidad y aprovechamiento del dinero improductivo que cuenta estas empresas importadoras con el objetivo de lograr una permanencia en el mercado y lograr la fidelidad de los clientes.

6.2 Recomendaciones

- El sector automotriz debe replantear las medidas a tomar para los próximos años en función de las nuevas políticas económicas establecidas para el país, la incentivación a las empresas micro y pequeñas juega un papel importante para el crecimiento del sector automotriz en la economía nacional.
- Se recomienda que en lugar de optar por medidas arancelarias se realicen acuerdo o convenios internacionales, tal es el caso del nuevo tratado con la Unión Europea, cuya vigencia entra a partir del 2017 prevé el crecimiento de todos los sectores económicos del país, originará la reducción de aranceles, mayor competitividad de productos nacionales e importados y mayor oportunidad de adquisición para los consumidores.

- Se recomienda que para este tipo de investigaciones se aplique el método deductivo con el fin de evaluar de manera periódica el impacto económico-social de las empresas importadoras de neumáticos y accesorios para vehículos.
- Realizar convenios con empresas multinacionales, lo cual permita a las importadoras ofrecer mejores precios en el mercado y mitigar riesgos de índole macro, meso y micro de manera que ayudará al crecimiento económico y social del país.
- Se recomienda la aplicación de las estrategias planteadas de manera que se genere la reactivación económica-social del sector automotriz y la concientización del reencauche de neumáticos para la preservación del medio ambiente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarado Cervantes, O. (Agosto de 2012). *Pruebas de Hipótesis usando SPSS*. Recuperado el 07 de Febrero de 2017, de Pruebas de Hipótesis usando SPSS: <http://blog.uca.edu.ni/octavio/files/2012/08/MANUAL-PARA-EL-USO-DE-SPSS1.pdf>(s.f.).
- Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio(GATT). (12 de Noviembre de 1994). New York, Estados Unidos: Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio(GATT).
- Andrade, E. (09 de Diciembre de 2016). *Definición de accesorio de vehiculo*. Obtenido de <http://quees.la/accesorio-para-el-automovil/>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2013). *ANUARIO*.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2015). *Anuario*. Ecuador. Recuperado el 22 de Marzo de 2016, de <https://issuu.com/suplementosgec/docs/asociacionempresasautomotricesvp>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (20 de marzo de 2015). *ANUARIO*. Quito: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Obtenido de <http://www.aeade.net/>
- Bajo, O., & Monés, A. (2000). *Curso de Macroeconomía*. Madrid: Pacífico.
- Banco Central del Ecuador. (2015). *Canasta básica*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Banco Central del Ecuador. (2015). *Volumen de crédito*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Banco Central del Ecuador. (9 de Diciembre de 2016). *Producto Interno Bruto*. Quito: Banco Central del Ecuador. Obtenido de http://www.uasb.edu.ec/UserFiles/381/File/GLOSARIO%20DEL%20SIGNIFICADO%20DE%20INDICADORES%20Y%20FUENTES_____.pdf
- BBC MUNDO. (20 de marzo de 2016). Obtenido de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/08/150818_economia_america_latina_devaluacion_dolar_colombia_ng
- Bernal, & Cesár. (2010). *Metodología de la Investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Vol. Tercera Edición). Colombia: Pearson Educación.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Colombia: Pearson Educación.
- Briceño, P. L. (2009). *Finanzas y Financiamiento*. Peru: Nathan Associates.
- Bueno, E., Casani, F., & Lizcano, J. (1999). *Estrategia Empresarial*. Madrid: AECA.

- Camara de Comercio. (2015). *Impacto del anticipo del Impuesto a la Renta*. Ambato: Camara de Comercio.
- Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2015). *Resoluciones Sector Automotriz*. Quito: Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (10 de Febrero de 2015). Quito, Pichincha, Ecuador: Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2016). *Tasa de desocupación trimestral*. Bogotá: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Comité Comercio Exterior. (6 de Marzo de 2015). Resolución N.011-2015. *Resoluciones arancelarias*. Quito, Pichincha, Ecuador: Comité Comercio Exterior.
- Comité Comercio Exterior. (20 de Abril de 2015). Resolución N.016-2015. Quito, Ecuador.
- Comunidad Andina de Naciones. (2015). *Importación de vehículos nuevos*. Quito: Comunidad Andina de Naciones.
- Comunidad Andina de Naciones. (2015). *Mercado Automotor en la Comunidad Andina 2006-2015*. Lima: Comunidad Andina de Naciones.
- Contadores, I. N. (9 de 12 de 2016). *Principios financieros*. Obtenido de Principios financieros: <http://incp.org.co/Site/2012/agenda/7-if.pdf>
- Correa, E. R. (9 de Marzo de 2015). "Salvaguardias buscan proteger la producción nacional". *El Ciudadano*.
- Deposito de Documentos de la FOA. *Costos de Producción*. (13 de Marzo de 2009). Obtenido de Costos: <http://www.fao.org/docrep/003/v8490s/v8490s06.htm>
- Deutsche Bank. (2015). *Apreciación del Dólar*. Washington DC: Deutsche Bank.
- Diario EL COMERCIO. (15 de Junio de 2015). Impuesto Ambiental para el 2015. *EL COMERCIO*, pág. 25.
- El tiempo. (2016). Se fomenta reciclaje de los neumáticos. *El tiempo*.
- Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo. (2015). *Evolución laboral del país*. Quito: Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo.
- Enzo, B. (1995). *Opciones Teóricas en Economía*. Caracas: Planeta.
- Espino, J. A. (2001). *Economía del sector público mexicano*. Mexico: Esfinge.
- Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional. (2015). *Importaciones anuales de neumáticos y accesorios*. New York: Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional.
- Esteban Talaya, A., & Lorenzo Romero, C. (2013). *Dirección Comercial*. Madrid: ESIC.

- Facultad de Administracion. Administrativo.* (12 de Noviembre de 2016). Obtenido de Uniandes Centro de Posgrado: http://www.ehowenespanol.com/costo-administrativo-info_245784/
- Federación Ecuatoriana de Transportes. (2015). *Reporte del mes de abril*. Quito: Federación Ecuatoriana de Transportes.
- Federación Ecuatoriana de Transportes. (2016). *Reporte del mes de febrero*. Quito: Federación Ecuatoriana de Transportes.
- Fernandez, M. (2000). *La Competitividad de la Empresa*. Oviedo: Universidad de Oviedo.
- Fondo Monetario Internacional. (2016). *Organización Internacional del Trabajo y autoridades nacionales*. Washington DC: Fondo Monetario Internacional.
- Fondo Monetario Internacional. (2016). *Proyección del PIB*. Washington DC: Fondo Monetario Internacional.
- (2016). *Fondo Monetario Internacional, Organización Internacional del Trabajo y autoridades nacionales*.
- Fortuna, R. (11 de Mayo de 2015). Estancamiento para Sudamérica en 2015. *Fortuna*, 6. Recuperado el 15 de Marzo de 2016, de <http://fortunaweb.com.ar/2015-05-11-161023-estancamiento-para-sudamerica-en-2015/>
- Frutos Sastre, M. J. (2012). *Disposicion y venta de producto*. Madrid: Paraninfo.
- García, J., & Paredes, L. (2014). *Estrategias financieras empresariales*. México D.F.: Grupo Editorial Patria.
- García, O. (2009). *Introduccion al Diagnóstico Financiero*. Lima: Pacífico.
- Gerencie. (s.f). Recuperado el 2 de mayo de 2016, de <http://www.gerencie.com/que-es-el-analisis-financiero.html>
- Gitman, L. J. (2003). *Analisis financiero*. Mexico: Pearson.
- Gómez, M. M. (2006). *Introduccion a la Metodología de la Investigacion Cientifica*. Argentina: Editorial Brujas.
- Guadalupe, M. ((2000)). *Introducción a la Metodología de la Investigación*.
- Hanke, J. E. (2006). *Pronóstico en los negocios*. Bogotá: Pearson Education.
- Hernández, R., Carlos, F., & Pilar, B. (2008). *Metodología de la Investigación* (Cuarta Edición ed.). Lima: Editorial Ultra. Recuperado el 15 de Mayo de 2016
- Herrera, J. J. (2011). *Diccionario de Economía y Empresas*. Madrid, España: Editorial del Economista.

- IBM. (7 de febrero de 2017). *SPSS Statistics Standard*. Obtenido de <http://www-03.ibm.com/software/products/es/spss-stats-standard>
- Igor, G., & Borja, D. (2015). *Finanzas Claras*. Madrid: LID Editorial Empresarial.
- INNOVOTATIVA ESPE. (S.F). *Herramientas de gestión empresarial. Análisis financiero empresarial*. Recuperado el 5 de Mayo de 2016, de [http:// espe -el.edu.ec/](http://espe-el.edu.ec/)
- Instituto de Economía de la USFQ-Koyuntura. (2014). *El petróleo de capa caída....¿y el Ecuador? (N.50)*. Quito. Recuperado el 18 de Marzo de 2016, de Instituto de Economía de la USFQ- Koyuntura. . (2014, Diciembre). El petróleo de capa caída... ¿y el Ecuador? (N.50). Recuperado el 18 de marzo de 2016 de:http://www.usfq.edu.ec/publicaciones/koyuntura/Documents/koyuntura_2014-50.pdf
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2015). *Barreras proteccionistas*. Guayaquil: Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. Recuperado el 30 de Marzo de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-proteccionistas/>
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Invesiones. (2016). *Ficha Técnica País*. Ecuador. Recuperado el 19 de Marzo de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/publicaciones/informacion-por-pais/fichas-tecnicas/>
- Instituto de Promoción, Exportaciones e Inversiones. (s.f.). Recuperado el 30 de marzo de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/?glossary=balanza-comercial>
- Instituto de Promoción, Exportaciones e Inversiones. (2015). *Balanza Comercial*. Quito: Instituto de Promoción, Exportaciones e Inversiones. Recuperado el 30 de Marzo de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2015). *Directorio de Empresas y Establecimientos*. Quito: Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (12 de julio de 2016). *Indices laborales*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Jimenez, M. (20 de marzo de 2016). *Exportaciones e Importaciones en Ecuador*. Recuperado el 6 de JUNIO de 2016, de <http://xportacionseimportacions.blogspot.com/>
- Joehnk, M., & Lawrence, G. (2005). *Fundamentos de inversiones*. Madrid: Pearson Educación,S.A.
- Junco, L. (Diciembre de 2015). Aplicación de salvaguardias en al importación de repuestos automotrices, impacto tributario y financiero del período. Guayaquil, Ecuador.

- Krauss, C., & Bradsher, K. (22 de Julio de 2015). Con préstamos y exigencias, China expande su influencia en América Latina. *The New York Times*. Recuperado el 15 de Marzo de 2016, de <http://www.nytimes.com/2015/07/26/universal/es/con-prestamos-y-exigencias-china-expande-su-influencia-en-ecuador-y-el-resto-de-america-latina.html>
- Lawrence J. Gitman, M. D. (2006). *Fundamentos de Inversion*. Madrid: Pearson Addison Wesley.
- Leiva, F. (2008). *Nociones de Metodología de Investigación Científica*. Quito, Ecuador: Pearson.
- Martel, P. J. (2000). *Probabilidad y Estadística en Medicina*. Madrid: Diaz de Santos, S.A.
- Martín, M. Á. (2008). *Diccionario de Economía Aplicada*. España: Editorial del Economista.
- Martínez, A. (17 de mayo de 2016). *Metodología de la Investigación*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/METODOLOG%C3%8DA%20DE%20LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20AMC.%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/METODOLOG%C3%8DA%20DE%20LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20AMC.%20(1).pdf)
- Martinez, T. L. (2000). *Técnicas de Análisis de datos en investigación de mercados*. Piramide Ediciones.
- Ministerio de Comercio Exterior. (20 de marzo de 2015). *RESOLUCIONES COMEX*. Quito: Ministerio de Comercio Exterior. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-20151.pdf>
- Ministerio de Industrias y Productividad. (2015). *Reencauche obligatorio*. Quito: Ministerio de Industrias y Productividad.
- Ministerio del ambiente. (2015). RUBBERACTION cooperando activamente con el reciclaje de NFU a nivel nacional. *Ministerio del Ambiente*.
- Ministerio del Medio Ambiente. (2013). *Impacto ambiental de neumáticos y accesorios*. Quito: Ministerio del Medio Ambiente.
- Mintzberg, H. (1999). *“The Strategy concep: five Ps for strategy”*. California: California Management.
- MUÑOZ RODRÍGUEZ, R., & NAVARRO PALACIOS, E. (2015). *UF0526 - Depreciación*. Madrid: Paraninfo.
- Normativa Ecuatoriana Neumáticos. (09 de diciembre de 2016). *Características de neumáticos*. Guayaquil: Normativa Ecuatoriana Neumáticos. Obtenido de <https://law.resource.org/pub/ec/ibr/ec.nte.2096.2012.pdf>

- Nunes, P. (5 de diciembre de 2016). *Knoow net. Enciclopedia temática*. Recuperado el 10 de JUNIO de 2016, de <http://knoow.net/es/cieeconcom/economia-es/equilibrio-macroeconomico/>
- Ochoa, K. (23 de Diciembre de 2015). Salvaguardias son una medida de protección. *Metro*, pág. 30. Recuperado el 18 de Marzo de 2016, de <http://www.metroecuador.com.ec/entrevistas/rafael-correa-salvaguardias-son-una-medida-de-proteccion/AzUocp--0dOsjdH6GRlg/>
- Ochoa, S. (2016). Las llantas se reinventan con reciclaje. *El Universo*.
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *Términos de régimen aduanero*. Quito: Organización Mundial del Comercio. Recuperado el 30 de marzo de 2016, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- Paguay, D. (Enero de 2016). Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador 2010-2015. Guayaquil, Ecuador.
- Paredes, V., & Rojas, S. (Septiembre de 2015). Análisis de las salvaguardias a la importación de productos provenientes de países que conforman la CAN y su impacto en el consumo ecuatoriano en el sector automotriz. Guayaquil, Ecuador.
- Pascual, J. A. (2011). *Técnicas e Instrumentos para la recogida de información*. Madrid: Edición Digital.
- Pérez, J. (20 de marzo de 2016). *Términos de Comercio Exterior*. Recuperado el 16 de Julio de 2016, de <http://www.significados.com/fob/>
- Pérez, J. (20 de marzo de 2016). *Términos de comercio internacional*. Recuperado el 16 de JULIO de 2016, de <http://www.significados.com/cif/>
- Prezi. Presupuestos*. (12 de Abril de 2016). Obtenido de <https://prezi.com/l00cgtdic93n/presupuesto-de-ingresos-costos-y-gastos/>
- Quesada, G. & (1988). *Lecciones de cálculo de probabilidades*. Ediciones Díaz de Santos.
- Rebossio, A. (22 de Noviembre de 2012). China le presta a Latinoamérica más que el Banco Mundial y el BID. *EL País*, pág. 17. Recuperado el 15 de Marzo de 2016, de <http://blogs.elpais.com/eco-americano/2012/11/china-le-presta-a-latinoam%C3%A9rica-m%C3%A1s-que-el-banco-mundial-y-el-bid.html>
- Revista EKOS*. (3 de Febrero de 2016). Recuperado el JULIO de 2016, de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=7145>
- Revista Líderes. (20 de mayo de Quito). Planta de Eco caucho. *Revista Líderes*, pág. 15.
- Servicio de Rentas Internas. (2015). *Incremento del IVA*. Quito: Servicio de Rentas Internas.

- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2012). Recuperado el 11 de Noviembre de 2016, de http://www.aduana.gob.ec/pro/to_export.action
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2012). *Tributos por importación*. Quito: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Recuperado el 11 de Noviembre de 2016, de http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Comparacion de recaudación de impuestos*. Guayaquil: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Estadísticas de Contrabando 2015*. Quito: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Listado de importadores*. Quito: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- Sistema Nacional de Información. (Indicadores años 2014-2015). *Histórico, Cotización de moneda y precio, producción del petróleo*. Recuperado el 19 de Marzo de 2016, de <http://indestadistica.sni.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=SNI.qvw&host=QVS@kukuri&anonymous=truehttp://indestadistica.sni.gob.ec/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=SNI.qvw&host=QVS@kukuri&anonymous=true&bookmark=Document/BM23&select=LB571,403&select=LB5>
- Sorgato, V. (2016). Llantas, un desecho peligroso y reciclable. *El Comercio*.
- Superintendencia de Compañías. (2015). *Análisis Sector Automotriz*. Quito: Superintendencia de Compañías.
- Torres, C. A. (2006). *Metodología de la Investigación para la Administración, economía, humanidades, y ciencias sociales*. Lima: Pearson Educación.

ANEXOS



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**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 los señores: Evelyn Tatiana Alvarez Alvarez, y Cristian Mauricio Duque Hidalgo

En la ciudad de Latacunga, a los 13 días del mes de febrero del 2017.

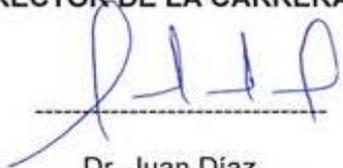
Aprobado por:


Msc. Ing. Elisabeth Jiménez

DIRECTORA DEL PROYECTO


Ing. Julio Tapia

DIRECTOR DE LA CARRERA


Dr. Juan Díaz

SECRETARIO ACADÉMICO