



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE ECONOMÍA**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA**

TEMA

**ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE
ECUADOR Y LA UNIÓN EUROPEA Y SU REPERCUSIÓN EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ NACIONAL. PERÍODO 2017-2020**

TUTOR

PhD. OSCAR PARADA GUTIÉRREZ

AUTOR

MARLON ISRAEL MORALES SILVA

GUAYAQUIL

2022

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE ECUADOR Y LA UNIÓN EUROPEA Y SU REPERCUSIÓN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ NACIONAL. PERÍODO 2017-2020	
AUTORES: Marlon Israel Morales Silva	REVISORES O TUTORES: PhD. Oscar Parada Gutiérrez
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Economista
FACULTAD: FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO	CARRERA: ECONOMÍA
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2022	N. DE PAGS: 98
ÁREAS TEMÁTICAS: Ciencias sociales y del comportamiento.	
PALABRAS CLAVE: Acuerdos comerciales, Aranceles, Balanza comercial, Comercio Internacional, Importaciones, Industria Automotriz.	
RESUMEN: El sector importador automotriz del Ecuador se vio afectado por la aplicación de una serie de restricciones tributarias y no tributarias aplicadas en la época del mandato del expresidente Rafael Correa, una economía debilitada por la caída de los precios de petróleo, un Ecuador cerrado hacia el comercio internacional perdiendo competitividad con sus vecinos países Perú y Colombia son algunos de los problemas que se subsanaron mediante la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea vigente	

desde el 1 de enero de 2017, el sector exportador ecuatoriano de productos como banano, cacao, flores entre otros son los más beneficiados por la aplicación del Acuerdo multipartes. Por otra parte, la producción de vehículos nacionales son uno de los sectores afectados por la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea, las ventas para el sector ensamblador nacional de vehículos son decrecientes, a medida que pasan los años se ven afectados por la reducción de los aranceles de los vehículos importados desde Europa que cada vez aumentan su participación en el mercado automotriz ecuatoriano debido a la variedad de modelos, precios competitivo y bondades tecnológicas que ostentan los vehículos europeos. La poca inversión del Estado para solventar las necesidades del sector ensamblador ecuatoriano y un sector industrial estancado en la tercera revolución industrial son eventos para tomar en cuenta y se oriente al Ecuador hacia una integración tecnológica con base en conceptos de la cuarta revolución industrial.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTOR/ES: Marlon Israel Morales Silva	Teléfono: 0939549595	E-mail: mmoraless@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN: (04) 2596500	Decana: Mg. Diana Almeida Aguilera Teléfono: (04)2596500 Ext. 240 E-mail: dameidaa@ulvr.edu.ec Director de carrera: Mg. Rosa Salinas Heredia Teléfono: (04)2596500 Ext. 226 E-mail: rsolinash@ulvr.edu.ec	

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

PROYECTO TITULACION ACUERDO MULTIPARTES			
INFORME DE ORIGINALIDAD			
7%	6%	0%	4%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE
FUENTES PRIMARIAS			
1	Submitted to Universidad Internacional de la Rioja Trabajo del estudiante		1%
2	Submitted to Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil Trabajo del estudiante		<1%
3	www.researchgate.net Fuente de Internet		<1%
4	comunidad.todocomercioexterior.com.ec Fuente de Internet		<1%
5	www.comunidad.madrid Fuente de Internet		<1%
6	brainly.lat Fuente de Internet		<1%
7	www.unioncdmx.mx Fuente de Internet		<1%
8	www.europarl.europa.eu Fuente de Internet		<1%

Tutor: *Oscar Parada Gutiérrez, PhD*

Firma:

PhD. OSCAR PARADA GUTIERREZ

C.I. 1756304620

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El estudiante egresado **MARLON ISRAEL MORALES SILVA**, declara bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, “**ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE ECUADOR Y LA UNIÓN EUROPEA Y SU REPERCUSIÓN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ NACIONAL. PERÍODO 2017-2020**”, corresponde totalmente a el suscrito y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor

Firma:


MARLON ISRAEL MORALES SILVA
C.I. 0928949759

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación **“ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE ECUADOR Y LA UNIÓN EUROPEA Y SU REPERCUSIÓN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ NACIONAL. PERÍODO 2017-2020”**, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **“ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE ECUADOR Y LA UNIÓN EUROPEA Y SU REPERCUSIÓN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ NACIONAL. PERÍODO 2017-2020”**, presentado por el estudiante **MARLON ISRAEL MORALES SILVA** como requisito previo, para optar al Título de ECONOMISTA, encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



PhD. OSCAR PARADA GUTIÉRREZ

C.I. 1756304620

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme salud y vida para poder culminar este periodo universitario de la mejor manera, también por darme la valentía de seguir adelante, aunque el camino se ponga difícil.

Agradezco a mi madre y a mis hermanos por el apoyo incondicional a lo largo de mi vida, son mi fuente de inspiración para seguir cosechando éxitos.

Agradezco a los docentes de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil por inculcarme valores y conocimientos esenciales para poderlos aplicar en el día a día.

DEDICATORIA

Le dedico este trabajo a mi señora madre Monica Silva Cortez por su infinita ayuda, desde pequeño me inculcó la disciplina de estudiar y luchar por mis sueños.

RESUMEN

El sector importador automotriz del Ecuador se vio afectado por la aplicación de una serie de restricciones tributarias y no tributarias aplicadas en la época del correísmo, una economía debilitada por la caída de los precios de petróleo, un Ecuador cerrado hacia el comercio internacional perdiendo competitividad con sus vecinos países Perú y Colombia son algunos de los problemas que se subsanaron mediante la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea vigente desde el 1 de enero de 2017, el sector exportador ecuatoriano de productos como banano, cacao, flores entre otros son los más beneficiados por la aplicación del Acuerdo multipartes. Por otra parte, la producción de vehículos nacionales son uno de los sectores afectados por la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea, las ventas para el sector ensamblador nacional de vehículos son decrecientes, a medida que pasan los años se ven afectados por la reducción de los aranceles de los vehículos importados desde Europa que cada vez aumentan su participación en el mercado automotriz ecuatoriano debido a la variedad de modelos, precios competitivo y bondades tecnológicas que ostentan los vehículos europeos. La poca inversión del Estado para solventar las necesidades del sector ensamblador ecuatoriano y un sector industrial estancado en la tercera revolución industrial son eventos para tomar en cuenta y se oriente al Ecuador hacia una integración tecnológica con base en conceptos de la cuarta revolución industrial.

Palabras Clave: Acuerdos comerciales, Aranceles, Balanza comercial, Comercio Internacional, Importaciones, Industria Automotriz.

ABSTRACT

Ecuador's automotive import sector was affected by the application of a series of tax and non-tax restrictions applied during the time of Correísmo, an economy weakened by the drop in oil prices, an Ecuador closed to international trade, losing competitiveness with its neighboring countries Peru and Colombia are some of the problems that were corrected through the application of the Multiparty Trade Agreement with the European Union in force since January 1, 2017, the Ecuadorian export sector of products such as bananas, cocoa, flowers among others are the most benefited from the application of the Multiparty Agreement. On the other hand, the production of national vehicles is one of the sectors affected by the application of the Multiparty Trade Agreement with the European Union, sales for the national vehicle assembly sector are decreasing, as the years go by they are affected by the reduction of tariffs on vehicles imported from Europe that are increasingly increasing their participation in the Ecuadorian automotive market due to the variety of models, competitive prices and technological benefits that European vehicles have. The little investment of the state to solve the needs of the Ecuadorian assembly sector and an industrial sector stagnant in the third industrial revolution are events to consider and direct Ecuador towards a technological integration based on concepts of the fourth industrial revolution.

Keywords: Trade Agreements, Tariffs, Trade Balance, International Trade, Imports, Automotive Industry.

INDICE GENERAL

PORTADA	I
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES V	
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	VI
AGRADECIMIENTO	VII
DEDICATORIA	VIII
RESUMEN	IX
ABSTRACT	X
INDICE GENERAL	XI
ÍNDICE DE TABLAS	XV
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	2
EL PROBLEMA	2
1.1 Tema.....	2
1.2 Planteamiento del Problema.....	2
1.3 Formulación del Problema	3
1.4 Sistematización del Problema	3
1.5 Objetivos	4
1.5.1 Objetivo General	4
1.5.2 Objetivos Específicos.....	4
1.6 Justificación.....	4
1.7 Delimitación del Problema.....	5
1.8 Hipótesis.....	5
1.9 Línea de Investigación Institucional/Facultad.	5
CAPÍTULO II	6

MARCO TEÓRICO.....	6
2.1 Estado del arte	6
2.2 Marco Teórico Referencial	10
2.2.1 Comercio internacional	12
2.2.2 Importaciones de territorio ecuatoriano	13
2.2.3 Sector automotriz ecuatoriano.....	14
2.2.4 Sistema de preferencias arancelarias SGP	20
2.2.5 Acuerdo Comercial multipartes con la UE	22
2.3 Marco Conceptual	23
2.4 Marco Legal	25
2.4.1 Constitución de la República del Ecuador	25
2.4.2 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones - COPCI.....	26
2.4.3 La Agenda 2030 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible.....	27
CAPÍTULO III.....	29
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	29
3.1 Metodología	29
3.2 Tipos de investigación.....	29
3.2.1 Investigación Descriptiva.....	29
3.3 Enfoque de la investigación	30
3.4 Técnica e instrumentos de investigación.....	31
3.5 Población.....	32
3.6 Muestra.....	32
3.7 Análisis de resultados.....	34
3.7.1 Resultados de encuestas realizadas a propietarios de vehículos	34
3.7.1.1 Características socioeconómicas de los encuestados	34
3.7.1.2 Pregunta 1: Tipo de vehículo que tiene:.....	38

3.7.1.3	Pregunta 2: ¿Cuáles son los principales productos que usted mayormente demanda en el mercado de autopartes? (puede escoger más de una respuesta)	39
3.7.1.4	Pregunta 3: A la hora de escoger los productos mencionados en la pregunta anterior, ¿cuál de las siguientes opciones escogería a la hora de comprar?	40
3.7.1.5	Pregunta 4: En caso de que la pregunta anterior sea importada, indique de qué país de procedencia preferiría usted el producto del mercado de autopartes a la hora de comprar, caso contrario pase a la pregunta 6:	41
3.7.1.6	Pregunta 5: ¿En qué lugares usted compra frecuentemente los repuestos para su vehículo?	42
3.7.1.7	Pregunta 6: En caso de decidir tener un carro, ¿de qué país de procedencia seleccionaría para realizar la compra de este?	43
3.7.1.8	Pregunta 7: Con base a los siguientes elementos, califique del 1 al 5 de acuerdo con la escala de Likert siendo 1= totalmente en desacuerdo; 2= en desacuerdo; 3= indiferente; 4= de acuerdo; 5= totalmente de acuerdo, cada una de las categorías para decidir la compra de un carro de su preferencia	44
3.7.1.9	Pregunta 8: ¿Tiene usted conocimiento sobre el Acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y la UE referente al sector automotriz?.....	45
3.7.1.10	Pregunta 9: ¿En qué cree usted que ha beneficiado el Acuerdo Multipartes entre Ecuador y la UE al sector automotriz?	46
3.7.1.11	Pregunta 10: ¿Qué beneficios cree usted que tienen los automóviles y sus partes provenientes de la UE con aquellos que provienen de otros lugares distintos a la UE?	47
3.7.2	Resultados de entrevistas	48
CAPÍTULO IV		58
INFORME FINAL		58
4.1	Introducción	58
4.2	Vigencia del Acuerdo Comercial	59
4.3	Evolución de las ventas de vehículos tras la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea y Ecuador	62
4.4	Ventajas del Acuerdo Multipartes de la UE con el Ecuador	65

4.5 Retos y desafíos para la industria automotriz	66
CONCLUSIONES	68
RECOMENDACIONES	70
Referencias Bibliográficas	71
Anexos.....	78

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Investigación 1 del estado del arte</i>	6
Tabla 2 <i>Investigación 2 del estado del arte</i>	7
Tabla 3 <i>Investigación 3 del estado del arte</i>	8
Tabla 4 <i>Investigación 4 del estado del arte</i>	9
Tabla 5 <i>Investigación 5 del estado del arte</i>	10
Tabla 6 <i>Evolución de vehículos matriculados según su clase</i>	16
Tabla 7 <i>Empleos del sector automotriz</i>	17
Tabla 8 <i>Países que otorgan preferencias arancelarias por sistema SGP</i>	21
Tabla 9 <i>Género de los encuestados</i>	34
Tabla 10 <i>Edad de los encuestados</i>	35
Tabla 11 <i>Nivel de ingresos de los encuestados</i>	36
Tabla 12 <i>Sectores donde laboran los encuestados</i>	37
Tabla 13 <i>Tipo de vehículo de los encuestados</i>	38
Tabla 14 <i>Origen de compra de vehículos de los encuestados</i>	40
Tabla 15 <i>País de procedencia de importación de vehículos de los encuestados</i>	41
Tabla 16 <i>Lugares donde se compra frecuentemente los repuestos de vehículos</i>	42
Tabla 17 <i>País de procedencia a la hora de comprar vehículos</i>	43
Tabla 18 <i>Categorías a la hora de elegir vehículos para su compra</i>	44
Tabla 19 <i>Conocimiento sobre el acuerdo comercial multipartes entre Ecuador y la UE</i> ..	45
Tabla 20 <i>Aspectos en que el sector automotriz se beneficia con el acuerdo</i>	46
Tabla 21 <i>Beneficios de los autos provenientes de la UE en comparación con otros lugares distintos a la UE</i>	47
Tabla 22 <i>Evolución de las ventas anuales de los vehículos de la UE en el Ecuador por marca</i>	59
Tabla 23 <i>Evolución de las importaciones de vehículos, partes y accesorios europeos</i>	59
Tabla 24 <i>Cronograma de desgravamen arancelarios de vehículos tras la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea y Ecuador del 2017 al 2027</i>	61

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Factores explicativos del comercio internacional.</i>	12
Figura 2. <i>Balanza comercial Ecuador - Unión Europea.</i>	14
Figura 3. <i>Etapas del sector automotriz.</i>	14
Figura 4. <i>Bienes producidos por la industria automotriz.</i>	16
Figura 5. <i>Ventas mensuales de vehículos.</i>	18
Figura 6. <i>Ventas de vehículos por segmento.</i>	18
Figura 7. <i>Participación de marcas de vehículos livianos.</i>	19
Figura 8. <i>Participación de marcas de vehículos comerciales.</i>	19
Figura 9. <i>Género de los encuestados</i>	34
Figura 10. <i>Edad de los encuestados</i>	35
Figura 11. <i>Nivel de ingresos de los encuestados</i>	36
Figura 12. <i>Ocupación de los encuestados</i>	37
Figura 13. <i>Tipo de vehículo de los encuestados</i>	38
Figura 14. <i>Productos de mayor demanda en el mercado de autopartes</i>	39
Figura 15. <i>Origen de compra de vehículos de los encuestados</i>	40
Figura 16. <i>País de procedencia de importación de vehículos de los encuestados</i>	41
Figura 17. <i>Lugares donde se compra frecuentemente los repuestos de vehículos</i>	42
Figura 18. <i>País de procedencia a la hora de comprar vehículos</i>	43
Figura 19. <i>Categorías a la hora de elegir vehículos para su compra</i>	44
Figura 20. <i>Conocimiento sobre el acuerdo comercial multipartes entre Ecuador y la UE</i>	45
Figura 21. <i>Aspectos en que el sector automotriz se beneficia con el acuerdo</i>	46
Figura 22. <i>Beneficios de los autos provenientes de la UE en comparación con otros lugares distintos a la UE</i>	47
Figura 23 <i>Evolución de las unidades vendidas después del Acuerdo Multipartes entre Ecuador y la UE</i>	62
Figura 24. <i>Participación de vehículos importados vs. Ensamblados de vehículos durante periodo 2020 – 2021.</i>	64
Figura 25. <i>Exportaciones de automóviles periodo 2015- 2021.</i>	64

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación surge ante la necesidad de conocer los efectos que conllevan la suscripción del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea, durante el periodo 2017 – 2020. Este acuerdo tiene relevancia considerando que, este continente es nuestro segundo socio comercial. Por lo tanto, es importante indicar la existencia de resultados positivos o negativos, y analizar si el Ecuador tuvo ventaja a la hora de implementarlo.

En lo que respecta al desarrollo de la investigación, como parte del análisis de la ejecución de este acuerdo en sus primeros tres años, se identificó que en el periodo 2017 – 2019 los resultados fueron positivos al aplicar el Acuerdo Multipartes. Esto indica que, al darse una apertura sustancial a los acuerdos comerciales con otros países o bloques regionales como la Unión Europea, se modificarán patrones de comportamiento dentro de las economías involucradas con la relación y vigilancia directa de los Estados participantes. Pero, pese a contar con los beneficios durante este periodo, la pandemia del COVID-19 provocó un shock negativo a la tendencia de crecimiento sostenido desde el 2017.

Para confirmar con lo indicado anteriormente, el desarrollo del presente trabajo se lo dividió en cuatro partes, el mismo que marca la ruta para los análisis respectivos, los principales hallazgos del proceso de investigación y los aspectos relevantes dentro del tema analizado. Dentro de las expectativas del proyecto, está el dar paso a futuras investigaciones para el análisis de los nuevos acuerdos comerciales que el país se está suscribiendo con el resto de las naciones a nivel mundial.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Tema

Análisis del acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea y su repercusión en el sector automotriz nacional. Período 2017-2020

1.2 Planteamiento del Problema

En la actualidad los acuerdos comerciales que sostiene el Ecuador con otros organismos internacionales han contribuido al desarrollo sostenible y sustentable de los diversos sectores económicos del país, pero es necesario avanzar más y generar vínculos comerciales en el exterior es un paso fundamental.

Las organizaciones automotrices ecuatorianas han aprovechado esta reducción de aranceles para potenciar sus negocios y las relaciones internacionales de negociación, siendo la Unión Europea (UE) uno de los más importantes socios dentro del mercado importador y exportador ecuatoriano.

Existe un precedente al margen positivo que producen las negociaciones con la UE, en varias ocasiones las entidades son tanto importadores como exportadores, la mayor parte de las organizaciones comercializan con uno o poquísimos mercados, esto provocó a que se abriera el abanico de modalidades de negociación al llevar a cabo las novedosas normativas a las importaciones de vehículos para negociar con la UE e incentivar el dinamismo económico dentro del sector automotriz, sin dejar a un lado otros relevantes mercados como Estados Unidos de América o China.

A partir del 1 de enero de 2020 el arancel de los vehículos livianos importados desde de Europa tiene un arancel del 20%, cuando el acuerdo comercial firmado con la Unión Europea (UE) entró a su cuarto año de vigencia. Este consenso estableció que a partir del 2017 los aranceles se reducirían 5% anual, hasta llegar a su desgravación total en 7 años. Por lo cual a partir del 2017 hasta ahora la baja es del 40% al 20%. El acuerdo comercial con la UE permitió que se incorporen al mercado ecuatoriano 2 novedosas marcas de vehículos (Lotus y Maserati) y 40 nuevos modelos. Algunas de las demás marcas son: Audi, BMW, Citroen, Fiat, Mini, Peugeot (Diario El Universo, 2020).

Por medio de la firma del acuerdo comercial entre Ecuador y la UE que entró en vigencia el 1 de enero de 2017 incentivó el mercado automotriz de forma significativa, debido a que se experimentó una reducción de los aranceles cobrados por importación de vehículos, esto hace que las concesionarias a nivel nacional logren minimizar el costo de sus vehículos y por ende crear positivos márgenes de ventas comparativamente a los últimos años de la firma del acuerdo comercial con esa organización mundial.

No obstante, en el entorno del tema investigado prevalecen algunas falencias que refieren una situación problemática a investigar. Entre ellas se mencionan: el pago de aranceles altos a la hora de ser importados, entre ellos el Ad-valorem, el impuesto a los consumos especiales (ICE) y el impuesto al valor agregado (IVA), los cuales, al incorporarse al precio de venta, hacen que dicho valor sea alto juntamente con la demora de que se haga efectiva la importación tanto de vehículos y repuestos, las restricciones de cupos y la capacitación del personal, son algunos de los inconvenientes encontrados en el sector estudiado.

Por medio del desarrollo del presente trabajo de investigación se pretende desarrollar un estudio descriptivo de los efectos socioeconómicos causados al sector automotriz del Ecuador tras la firma del pacto comercial con la UE, tal cual se produce una información actualizada para futuros trabajos de indagación o de aportes relevantes relacionadas con el desarrollo económico de la región ecuatoriana.

1.3 Formulación del Problema

¿Qué repercusión ha tenido para el sector automotriz el acuerdo comercial Multipartes firmado entre Ecuador y la Unión Europea para la importación de vehículos provenientes de Europa en el período 2017-2020?

1.4 Sistematización del Problema

- ✓ ¿Cuáles son las principales teorías que respaldan la importancia de los acuerdos firmados entre la UE y demás países de Latinoamérica?
- ✓ ¿Qué beneficios refiere la firma del acuerdo comercial entre Ecuador y la UE?
- ✓ ¿Cómo ha evolucionado el mercado importador automotriz ecuatoriano tras la firma del acuerdo con la UE?
- ✓ ¿De qué forma un marco de criterios estratégicos ayuda a conservar un positivo dinamismo entre el sector automotriz ecuatoriano y la UE?

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

Analizar las repercusiones del sector automotriz a partir del acuerdo comercial Multipartes de Ecuador con la Unión Europea para la importación de vehículos provenientes de Europa en el período 2017-2020.

1.5.2 Objetivos Específicos

1. Sistematizar los antecedentes y fundamentos teóricos referidos a los convenios comerciales de la Unión Europea con América Latina y Ecuador.
2. Diagnosticar la evolución económica del sector importador automotriz tras la firma del acuerdo comercial entre Ecuador y la UE.
3. Desarrollar las generalidades del análisis del acuerdo comercial multipartes de Ecuador con la Unión Europea para la importación de vehículos provenientes de Europa en el período 2017-2020.
4. Desarrollar un análisis general derivado de la investigación en referencia al acuerdo entre Ecuador y la Unión Europea en el sector importador automotriz.

1.6 Justificación

La importancia de la investigación radica en la Unión Europea (UE) y los negociadores ecuatorianos mediante el sello del acuerdo en Bruselas para unirse a sus vecinos andinos Perú y Colombia en su acuerdo comercial con la UE. Ha permitido al territorio de Ecuador beneficiarse de un mejor acceso para sus principales exportaciones a la UE: pesca, banano, flores, café, cacao, frutas, entre otros. Su importancia radica además en que mediante la firma del Acuerdo se proporcionó un mejor acceso al mercado ecuatoriano para muchas exportaciones claves de la UE, tal es el caso del sector automotriz.

Según el International Trade Centre - INTRACEN (2014) esta es una buena y favorable noticia, ya que el sector exportador ha estado buscando estabilidad en un mercado tan importante y creo que es una oportunidad significativa para otros sectores que no están exportando o que están exportando pequeñas cantidades de sus productos.

Por medio de la investigación del acuerdo comercial que involucra el pleno cumplimiento de las reglas europeas ha podido eludir la interrupción del negocio y la cadena de abastecimiento con las naciones en vías de desarrollo como Ecuador, se puede constatar la colaboración y evolución del comportamiento del mercado importador automotriz:

previamente, a lo largo de y luego de la firma del acuerdo. Destacando aquellos beneficios que ha generado la firma de este a la economía ecuatoriana, se puede visualizar el entorno que se creó para buscar una estabilidad de relaciones de negociación internacional con la UE y cómo se fortaleció e impulsó la diversificación del comercio vehicular tras la reducción arancelaria.

1.7 Delimitación del Problema

- Delimitación espacial: Ecuador
- Delimitación temporal: Periodo 2017 - 2020
- **Delimitación temática:** Ecuador y la firma del acuerdo comercial con la Unión Europea.

1.8 Hipótesis

Dentro del presente tema de investigación se emplea la siguiente hipótesis:

- **H0:** La firma del acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea contribuyó a mejorar el desarrollo del mercado importador automotriz desde el periodo 2017 -2020.
- **H1:** La firma del acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea no contribuyó a mejorar el desarrollo del mercado importador automotriz desde el periodo 2017 -2020.

1.9 Línea de Investigación Institucional/Facultad.

Este análisis se sitúa bajo la línea de investigación de la ULVR “Sociedad Civil, derechos humanos y gestión de la comunicación”, en concordancia con la línea de investigación de la Carrera de Economía de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho “Desarrollo, sostenibilidad económica y matriz productiva”. Siendo estas dos guías de ayuda para proveer una información acertada en beneficio del desarrollo sostenible y sustentable de la sociedad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Estado del arte

Tabla 1

Investigación 1 del estado del arte

Autor:	Rita Alexandra Mesías Tamayo	Institución:	Universidad Andina Simón Bolívar
Año:	2019	País:	Ecuador
Título:	El acuerdo comercial de Ecuador con la Unión Europea y el comportamiento de las exportaciones ecuatorianas.		
Resumen de la investigación			
Problema:	El problema se centra en el análisis del comportamiento de las exportaciones locales conforme a estas medidas en el periodo 2008-2017.		
Metodología	El estudio exhibió un enfoque carácter descriptivo longitudinal con una examinación de datos cualitativo y cuantitativos mediante fuentes del Banco Central del Ecuador y de orígenes bibliográficos en general.		
Resultados:	Los resultados observados en el primer año de ejecución del acuerdo comercial permiten analizar, que, además de los beneficios de este tratado, los exportadores han mostrado experticia para gestionar sus productos y comercializarlos.		
Conclusión:	El comercio internacional es un beneficio para ambas naciones que abren sus fronteras para que el intercambio comercial genere nuevas fuentes de ingresos.		

Fuente: Mesías (2019)

Elaborado por: Morales, (2022)

Tabla 2*Investigación 2 del estado del arte*

Autor:	Jeniffer Dayana Nieves Rodríguez	Institución:	Universidad de Guayaquil
Año:	2019	País:	Ecuador
Título:	El acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea y sus beneficios en el sector automotriz del Ecuador. Período 2014 – 2018.		
Resumen de la investigación			
Problema:	El problema se enfoca en el análisis de las medidas restrictivas por el gobierno y su incidencia en el sector automotriz.		
Metodología	Se empleó por parte del investigador un estudio histórico, descriptivo con enfoque mixto y no experimental, utilizando herramientas como la entrevista.		
Resultados:	Se denota que los vehículos de procedencia europea han cobrado valor y participación dentro del nicho ecuatoriano.		
Conclusión:	El mercado europeo abre diversas oportunidades, entre las que se nombra un mercado con más de 500 millones de consumidores de diferentes bienes.		

Fuente: Nieves (2019)

Elaborado por: Morales, (2022)

Tabla 3*Investigación 3 del estado del arte*

Autor:	Casanova Amancha, María Salomé	Institución:	Universidad Técnica De Ambato
Año:	2020	País:	Ecuador
Título:	Efectos en el sector automotriz ecuatoriano con la implementación del acuerdo comercial de Ecuador y la Unión Europea, período 2013-2018		
Resumen de la investigación			
Problema:	Buscaba evaluar la influencia que ha tenido el acuerdo con la UE dentro del sector automotriz del Ecuador.		
Metodología	La metodología de investigación descriptiva y causal también emplea enfoque cuantitativo basado en una examinación de tres periodos (2016 al 2018).		
Resultados:	Los resultados exhiben que las negociaciones promovieron crecimiento que significaron del 2016 al 2017 cerca del 96.33% las transacciones comerciales internacionales.		
Conclusión:	Se considera que puede ser útil para afrontar medidas proteccionistas como las salvaguardas que afectaron a las importaciones de las empresas, quienes vieron encarecer los valores de sus productos		

Fuente: Casanova (2020)

Elaborado por: Morales, (2022)

Tabla 4*Investigación 4 del estado del arte*

Autor:	Ochoa Correa, Juan Esteban	Institución:	Universidad del Azuay
Año:	2018	País:	Ecuador
Título:	Análisis del entorno de los negocios en el marco del acuerdo con la Unión Europea: Importación de vehículos de Alemania		
Resumen de la investigación			
Problema:	El problema surge de la necesidad de examinar las oportunidades que se generan para el sector automotriz mediante el acuerdo suscrito.		
Metodología	El estudio es bibliográfico en el que se analizan diferentes elementos y contextos generados para el sector conforme a las características del acuerdo.		
Resultados:	El mercado local de vehículos alemanes proyecta un crecimiento debido a los acuerdos obtenidos con la UE en marcas fuertes como Mercedes Benz y BMW.		
Conclusión:	El desgravamen paulatino genera crecimiento dentro del sector, este es débil para el 2017 pero con proyecciones de crecimiento para los siguientes periodos.		

Fuente: Ochoa, (2018)

Elaborado por: Morales, (2022)

Tabla 5*Investigación 5 del estado del arte*

Autor:	Carrillo Zambrano, Daira Nicole	Institución:	Universidad San Francisco De Quito USFQ
Año:	2019	País:	Ecuador
Título:	Efectos de la Regulación Comercial en el Sector Automotor Ecuatoriano durante el periodo 2010-2018		
Resumen de la investigación			
Problema:	Su problemática se basa en las afectaciones del sector con la implementación de medidas restrictivas dentro del Ecuador		
Metodología	La metodología se basa en una investigación bibliográfica que analiza teorías sobre medidas proteccionistas y las cualidades de los acuerdos bilaterales.		
Resultados:	El acuerdo sirve para minimizar el impacto negativo que genero las medidas proteccionistas al promover una relación de “ganar-ganar” para ambas naciones.		
Conclusión:	Se concluyó que a partir del 2017 se visualiza un panorama positivo debido al marco regulatorio del acuerdo multipartes, el cual, promovió la demanda de vehículos en el ámbito local.		

Fuente: Carrillo (2019)

Elaborado por: Morales, (2022)

Los investigadores mencionan que los problemas económicos generados por las medidas proteccionista del exgobernante Rafael Correa, si perjudicaron a los importadores que sintieron un desahogo al lograr un acuerdo con la UE. Con base a todas las referencias de los estudios se puede denotar que estas medidas han sido positivas para las empresas de este sector, considerando que Ecuador no es un mercado que se caracteriza por ser fabricante.

El no ser caracterizado como una empresa ensambladora y basarse en materia prima como principal recurso para negociar, es una limitante que deben conocer los gobernantes y empresarios y no impedir que se fomente a los importadores, restricciones que impidan su progreso.

2.2 Marco Teórico Referencial

Salm & Charlotte (2017), mencionan que el comercio es el vínculo más importante de la UE con el mundo más allá de sus fronteras. En vigencia desde el Tratado de Roma de 1957,

la transición a una política comercial común de la UE se completó en 1968. Es el instrumento más antiguo de la UE que influye en las interacciones exteriores del bloque. Hoy, el artículo 207 del Tratado de Manejo de la Unión Europea (TFUE) instituye la política comercial común como competencia única de la UE. Siguiendo el procedimiento de esa base jurídica, la UE negocia, celebra y aplica acuerdos comerciales. En la actualidad, la UE está negociando y actualizando Tratados de Libre Comercio (TLC) con 19 territorios y 2 bloques subregionales, a saber, la Agrupación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y el Mercado Común del Sur de las naciones de América del Sur.

La UE gestiona las relaciones comerciales con terceros países en forma de acuerdos comerciales. Están diseñados para crear mejores oportunidades comerciales y superar las barreras relacionadas. La política comercial de la UE también se utiliza como vehículo para la promoción de los principios y valores europeos, desde la democracia y los derechos humanos hasta el medio ambiente y los derechos sociales.

Todas las acciones que se propician por la UE se fundamentan en tratados que se aprueban por parte de las naciones que intervienen en dichos vínculos, en estos acuerdos se mencionan los lineamientos y la relación que se formulara entre las partes, también se debe indicar que no todos los Estados son partícipes de estas políticas de la UE (Unión Europea, 2018).

De acuerdo con el portal News European Parliament (2020), los acuerdos comerciales son muy importantes para la UE, ya que son un motor clave del crecimiento económico. En 2018, la UE fue el segundo mayor exportador de bienes del mundo (15,5%) después de China (15,8%), pero por delante de EE. UU. (10,6%). También fue el segundo mayor importador (13,7%) después de EE. UU. (15,8%), pero por delante de China (13,0%) en 2018. Los nuevos acuerdos comerciales crean nuevas oportunidades de negocio para las empresas europeas, lo que lleva a la creación de más puestos de trabajo, mientras que los consumidores pueden tener más opciones y precios más bajos.

Para los últimos años, se han exhibido fuertes corrientes de cambios en aspectos políticos y económicos, además, de geopolíticos, estas variables inciden directamente en las naciones de América Latina y el Caribe por impedir una adecuada inserción hacia el comercio internacional y sus vínculos multilaterales (CEPAL, 2018).

2.2.1 Comercio internacional

El proceso de negociación entre empresas de diferentes naciones se comprende como comercio internacional. Estas operaciones generan ingresos y salida de divisas en los países que cuentan con los recursos para poder ejecutarlas (Tala, 2016), Nieves (2019) menciona que los factores explicativos de estas operaciones son las siguientes:



Figura 1. *Factores explicativos del comercio internacional.*
Fuente: Nieves, (2019)

La figura 1 permite observar que las personas realizan operaciones comerciales con empresas de otras naciones al encontrar la diversidad de su producción, es decir, en las características de bienes y productos que se especializan en el ámbito local, son los que se ofertan en el exterior en países que no poseen la misma capacidad de producción.

También se menciona la economía a escala, el poder comprar por grandes cantidades que permite competir en el mercado local que puede vender en valores más elevados, lo que hace atractivo tener la oportunidad de comprar en grandes volúmenes para disminuir estos costos. Entre las medidas que suelen aplicar las naciones para promover un mejor desarrollo de la industria en el comercio internacional, se menciona por Rangel, Pinza, Fajardo & Velasco (2019) que están:

Los aranceles a la importación (impuestos sobre las importaciones) y los subsidios a la exportación (pagos efectuados a los productores nacionales que venden bienes en el extranjero) suelen producirse por razones de distribución de la renta, para promover

industrias consideradas cruciales para la economía o por razones relacionadas con la balanza de pagos (pág. 138).

Lo que exhibe la referencia anterior, es como dos mecanismos diferentes permitirán que las ventas (exportaciones) tengan ventajas sobre las compras (importaciones), con la finalidad que la producción nacional sea más competitiva.

2.2.2 Importaciones de territorio ecuatoriano

Los procesos de importación entienden etapas de compra de bienes que provienen del exterior, siendo el fin de abastecerse de recursos que por sus propiedades no se hallan en el mercado local o son complicados de obtener (Gómez & Ramírez, 2017).

Otra definición sobre esta terminología es la que brinda Bravo (2016): “es la actividad legal de ingresar mercadería extranjera al país de residencia, para ser usada según su función y destino aduanero, es aquí donde nacen los diferentes regímenes aduaneros y tipos de importaciones, en este estudio importación al consumo” (pág. 6). Es decir, es la realización de compras del exterior avaladas por la aduana por la presentación de documentación que justifiquen su ingreso al territorio local.

La firma del acuerdo de Ecuador con la UE incentiva diversos sectores productivos en el territorio ecuatoriano, por medio de este consenso las exportaciones de productos como cacao, camarón, banano, entre otros pudieron ubicarse en un mercado con más de 500 millones de habitantes de la Unión Europea, aprovechando este beneficio los pequeños y mediados productores que en los últimos años no alcanzaron a explotar su producción.

Las importaciones de novedosas tecnologías, bienes de capital y la inversión extranjera perteneciente de la EU, incentivan sectores comerciales como la zona automotriz en Ecuador. En el año 2009, la zona automotriz estuvo reprimida por una secuencia de limitaciones arancelarias, impuestos internos y cupos limitados para la importación de vehículos, como consecuencia los individuos obtenían un transporte con escasa estabilidad tecnológica a un costo alto.

La firma del acuerdo comercial permitió la supresión de los cupos limitados de importación de vehículos y la supresión progresiva de los aranceles, construyendo oportunidades de incremento para la zona automotriz con la llegada de novedosas marcas de vehículos al Ecuador, consiguiendo una competitividad que se acomoda a las preferencias del consumidor.

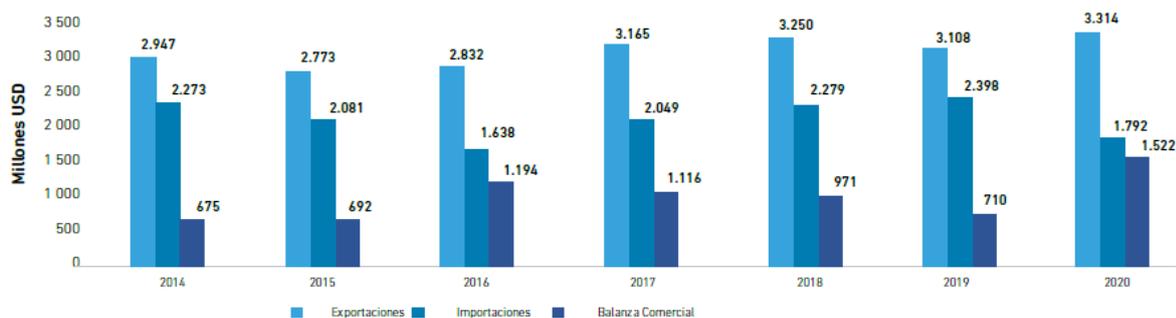


Figura 2. *Balanza comercial Ecuador - Unión Europea.*

Fuente: Banco Central/ Fedexport (2020)

En la figura 2 se puede observar el beneficio que produce la firma del acuerdo comercial con la Unión Europea (UE) aumentando el saldo de la balanza comercial y las exportaciones, por abajo están las importaciones que producen ingresos para el país por medio de la recaudación de impuestos y dando soporte a las exportaciones con la utilización de novedosos equipos de tecnologías y maquinarias.

2.2.3 Sector automotriz ecuatoriano

El sector automotriz ecuatoriano ha pasado por diferentes etapas dentro de su evolución, pasando por contextos económicos difíciles propios de la debilidad del sistema económico ecuatoriano, caracterizado por ser más importador que exportador, la secuencia de etapas de esta industria puede observarse en la siguiente figura:



Figura 3. *Etapas del sector automotriz.*

Fuente: (Carrillo, 2019)

Elaborado por: Morales, (2022)

De acuerdo con la figura 3, se menciona que, en la primera etapa del sector se produce para 1959 la fundación de Casa Baca y Quito Motors con la franquicia de Toyota y Ford Motor Company, entidades con amplia experiencia en la comercialización de vehículos. El sector se vio fortalecido por las Leyes de Fomento (Ríos, 2018).

Para la segunda etapa del sector se observa inestabilidad política que termina perjudicando a la economía, siendo marcado por los sucesos que comenzaron desde 1999 por la incursión en la dolarización. Debido a esto, la participación para el año 2000 solo representó 0,75% en el Producto Interno Bruto (PIB) (Milo, 2018).

En la tercera etapa, la economía volvía a pasar situaciones difíciles por la caída del crudo, además, de la notable moratoria de la nación que hacía que se aislé al país de los mercados financieros. Se observa que para el 2010 la competencia entre carros fabricados localmente y los importados tuvieron una participación pareja en el mercado local con 48,8% y 51,2% respectivamente (Carrillo, 2019).

Posterior a esta época, se observaron las salvaguardas como declaraciones proteccionistas en el ámbito local, buscando incentivar la producción local, encareciendo los valores de los bienes que se importan para que los bienes que se fabrican en Ecuador tengan mayor fuerza.

Las etapas que se referencian del sector permiten observar una secuencia de difícil desarrollo para el sector, debido a las economías debilitadas observadas en diferentes periodos. No obstante, de la paridad que tuvo en cierto periodo con la producción local, esta es limitada y la recurrencia a la importación de estos bienes es común para el Ecuador, por lo que, fomentar características ideales para los comerciantes o concesionarias es lo ideal.

En el ámbito local, se produce una serie de bienes por parte de la industria automotriz descritos en la siguiente figura (ver figura 4):

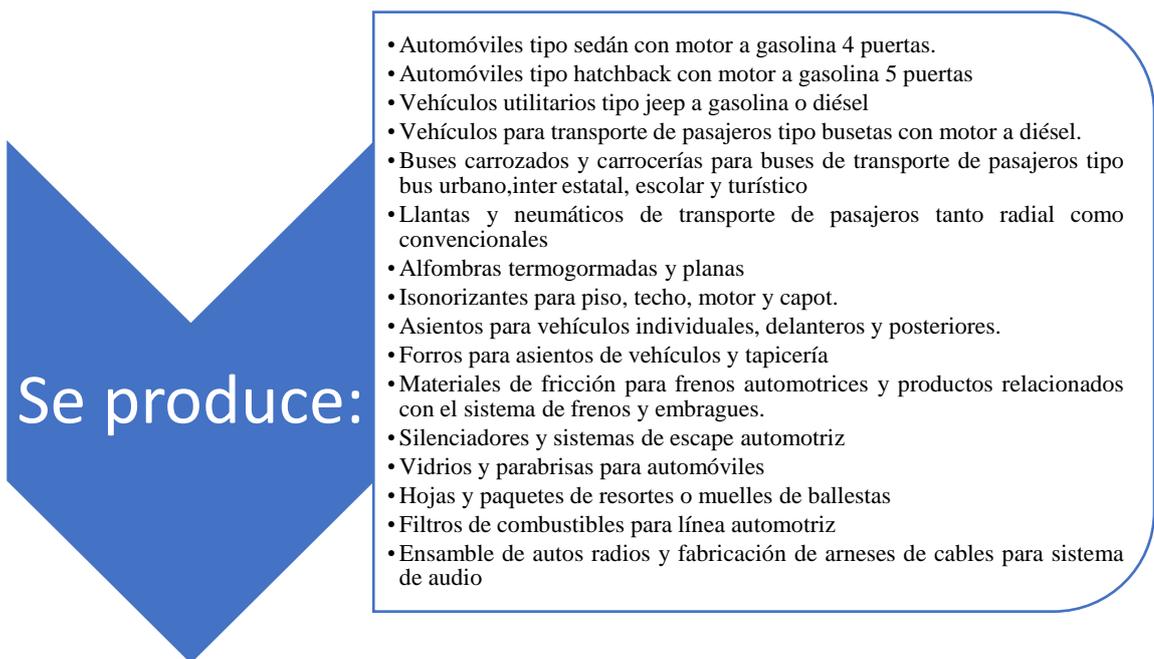


Figura 4. *Bienes producidos por la industria automotriz.*

Fuente: Ortiz y Atarihuana (2019)

Elaborado: Morales, (2022)

Como se observa en la figura 4, en el territorio ecuatoriano se producen varias partes de un vehículo, e incluso se procede en el ensamblaje de muchos de ellos debido a que muchas empresas instalan parte de sus operaciones en el contexto local. Esto les ha permitido la venta de filtros, parabrisas, llantas, entre otros aspectos. Por su parte, el desarrollo de la industria puede observarse en la siguiente tabla:

Tabla 6

Evolución de vehículos matriculados según su clase

CLASE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
AUTOMÓVIL	26.647	29.791	29.578	26.128	32.765	25.481	42.923	43.585	38.769	26.512	15.069	337.248
CAMIONETA	12.627	14.461	16.334	17.107	22.987	17.320	21.432	17.879	20.760	15.739	9.369	186.015
SUV's	7.435	9.068	12.646	12.600	20.244	20.744	26.307	23.839	24.586	19.542	11.227	188.238
TOTAL	46.709	53.320	58.558	55.835	75.996	63.545	90.662	85.303	84.115	61.793	35.665	711.501

Fuente: Escobar, (2016)

En la examinación de 10 años expuestos en la tabla anterior, se puede observar un mayor desarrollo positivo en las ventas, conforme a las matriculaciones de autos, en el periodo 2011 con más de 90 mil matriculaciones, es el que mayor desarrollo se observa en este sector.

Por su parte, el sector automotriz ha sido de gran aporte en temas de empleos directos, exhibidos en la siguiente tabla.

Tabla 7

Empleos del sector automotriz

Años	2010	2012	2014	2015
Ensambladoras	2.548	2.806	2.106	1.534
Comercializadoras e	11.938	14.028	15.012	13.971
Importadoras				
Talleres	9.369	15.000	16.548	15.967
Venta de Autopartes				
Servicio de Transporte	13.269	18.723	20.485	20.027
Autopartistas	35.057	67.048	86.204	81.236
	4.289	4.875	5.046	4.710
Total	76.440	122.480	145.401	137.445

Fuente: Acebo y Núñez (2017)

Elaborado por: Morales, (2022)

En la tabla 7 se puede observar que el empleo de estos sectores, conforme a la actividad se ha incrementado, siendo el 2014 con 145 mil plazas cerradas aproximadamente las que mejor rendimiento exhibe. Esto demuestra que la industria tiene importancia en la generación de empleo directo e indirecto.

Otro aspecto para mencionar son los movimientos locales generados por la industria, siendo esta información contenida en la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), institución que guarda registro de las operaciones generadas en el ámbito local.

De las ventas locales generadas del 2019 hasta la actualidad, se observa que las cifras mensuales han tenido variaciones diversas que son producto de las dificultades económicas que vive el país, mostrando que de 10.324 unidades se pasó a 8.491, por ende, han existido disminuciones, esto se presenta en la siguiente figura:



Figura 5. Ventas mensuales de vehículos.
Fuente: AEADE (2021)

De acuerdo con el tipo de segmento que se vende en el ámbito local, se observa un mercado mayormente consumidor de automóviles con un 39.4%, seguido por los SUV que son vehículos deportivos con un 34,73% siendo ambos los productos más consumidos por los ecuatorianos, por ende, las importaciones y la producción deben centrarse en ambos bienes al ser la preferencia del consumidor local, estas cifras se exhiben a continuación (ver figura 6):

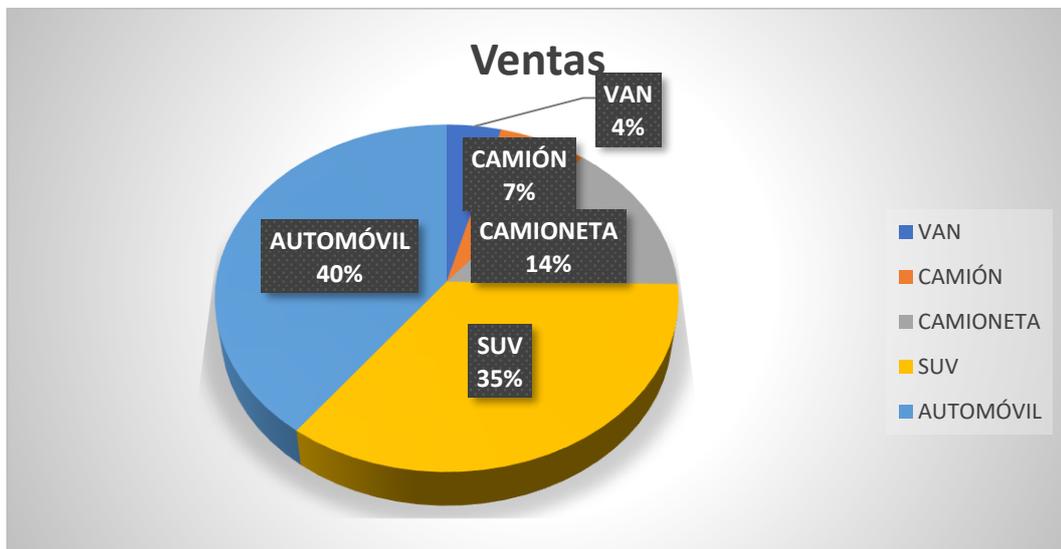


Figura 6. Ventas de vehículos por segmento.
Fuente: AEADE (2021)

Además, dentro del mercado local se debe considerar las preferencias en marcas, para analizar las más consumidas y las que se encuentran disponibles, por ser estas las que se

importaran por las comercializadoras y concesionarias. En vehículos livianos para el 2018 las cifras demuestran que Chevrolet es la que ampliamente tiene participación en el mercado con un 35%, seguido por el 18% de Kia y el 11% de Hyundai. Siendo todas marcas extranjeras (ver figura 7).

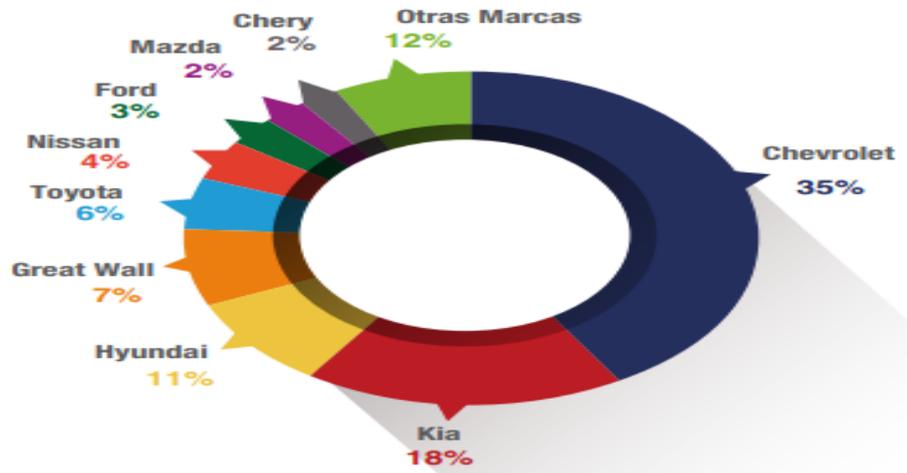


Figura 7. Participación de marcas de vehículos livianos.
Fuente: AEADE (2018).

En vehículos comerciales las cifras varían, la marca líder en participación de mercado es Hino con un 30% y Chevrolet pasa a un segundo lugar con un 20%, ambas cifras de segmentos diferentes (vehículos livianos y comerciales) son datos relevantes para un importador, puesto que, sabrá que tendencia existe en el mercado para negociar y traer los vehículos del exterior (ver figura 8).

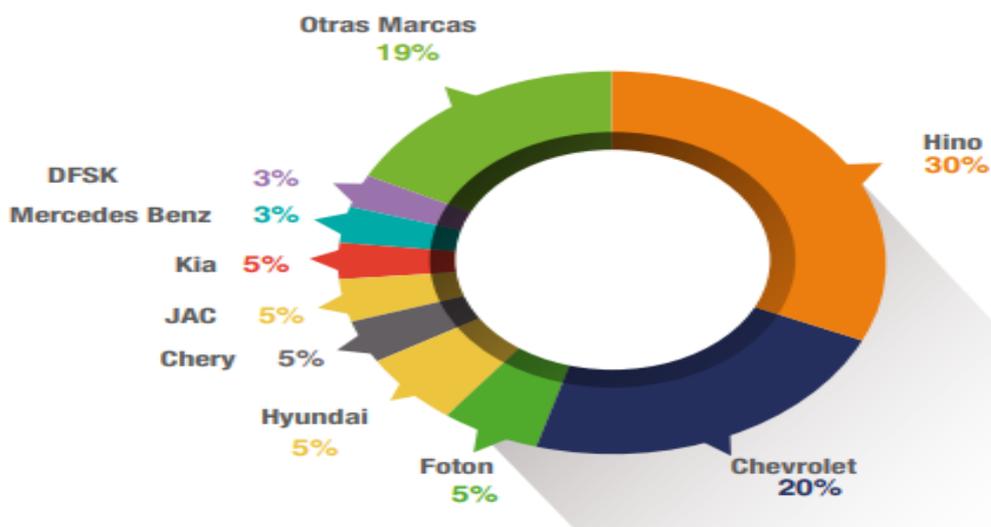


Figura 8. Participación de marcas de vehículos comerciales.
Fuente: AEADE (2018)

2.2.4 Sistema de preferencias arancelarias SGP

Antes de mencionar el acuerdo multipartes, se debe indicar el convenio anterior que permitía a diversas naciones negociar en el mercado europeo con beneficios en los aranceles. El denominado Sistema General de Preferencias Arancelarias (SGP) se dio para 1968 mediante disposición de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) que incitó su creación, teniendo como primer periodo por parte de la Comunidad Europea de 1971 al 1981 y posteriormente en 1981 a 1991, siendo a partir de este año que se produce una paralización como espera de los resultados de la Ronda Uruguay (Alvarado, 2017). Como se observa, el tratado buscaba que los mercados con economías débiles tengan la oportunidad de competir en el exterior, por eso su planteamiento, siendo un enfoque en el que no buscaba que las grandes naciones se favorezcan de estas relaciones al poseer mayores riquezas que las otras.

Desde 1995 al 2004 se considera el tercer periodo en el que se ejecuta un SGP, siendo un sistema que busca que los países industrializados ofrezcan mejores preferencias a las naciones en desarrollo, siendo un tratado unilateral (Andrade & Meza, 2017). Como se observa, es un acuerdo que promovía la asistencia a las economías débiles y en países como Ecuador, en el que las industrias no se encuentran desarrolladas como en Estados Unidos o la UE. Entre las finalidades de estos convenios están los siguientes:

- Incrementar los ingresos de las exportaciones para las naciones menos desarrolladas.
- Promoción de fases de industrialización.
- Activar el desarrollo económico de estas naciones.
- Lograr un fomento de intercambio comercial (Macías, 2018).

De acuerdo con los fines observados, se denota que el incentivo del comercio internacional es uno de los ejes que fomentan esta clase de acuerdos. Además, se debe indicar que no todas las naciones del mundo pueden ofrecer este sistema de preferencias arancelarias, entre las naciones que están calificadas para otorgar esta clase de convenios están las siguientes:

Tabla 8*Países que otorgan preferencias arancelarias por sistema SGP*

América	Europa	Asia	Oceanía
Estados Unidos	Alemania	Japón	Australia
Canadá	Dinamarca		Nueva Zelanda
	España		
	Francia		
	Holanda		
	Noruega		
	Portugal		
	Reino Unido		
	Belarús		
	Polonia		
	Suecia		
	Italia		
	Eslovaquia		
	Federación Rusa		
	Grecia		
	Finlandia		
	Luxemburgo		
	Irlanda		
	Bulgaria		
	Hungría		
	República Checa		
	Suiza		

Fuente: Alvarado, (2017)

Elaborado por: Morales, (2022)

La lista mostrada en la tabla 8 menciona economías fuertes, en el que no se observa naciones de América del sur por no cumplir con los requisitos suficientes para poder brindar a otras naciones estos beneficios arancelarios porque podrían afectar sus ingresos. Otro aspecto para resaltar sobre estos acuerdos son las cualidades con base a las que se rigen que son:

- No reciprocidad: Los países en vías de desarrollo no deben brindar beneficios a los desarrollados.
- No discriminación: Se brindará estos beneficios a las naciones en vías de desarrollo, a excepciones de aquellas con las que se mantengan problemas políticos (Alvarado, 2017).

La no reciprocidad referenciada como parte de las características del acuerdo es fundamental, por motivar a un beneficio unilateral en provecho de las economías en desarrollo, por lo que, en su momento, este acuerdo fue de gran beneficio para la nación ecuatoriana. Sin embargo, a nivel de Ecuador, el acuerdo SGP vencía para el 2016 y no se avizoraba un panorama claro que indicara que se renovarían dichos beneficios, considerándose que Ecuador

ya no era un país en vías de desarrollo al implementar medidas proteccionistas que vulneraban las acciones comerciales del resto de naciones, en especial, las operaciones de los exportadores de la UE, poniéndose en duda la continuidad de las relaciones con las naciones del continente europeo.

2.2.5 Acuerdo Comercial multipartes con la UE

Como se explicó brevemente en el apartado anterior, el acuerdo multipartes entre la UE surge de negociaciones en busca de lograr una renovación del ya extinto convenio SGP que se mantuvo hasta el 2016, no obstante, se propuso un nuevo acuerdo en el que se promovió una serie parámetros que servirían para ambas partes.

Para llegar a la firma del 01 de enero del 2017 del acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea se pasó por varios precedentes. En el caso de Ecuador, la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con Ecuador demoró alrededor de 10 años, ya que el 11 de noviembre del 2016 se suscribe el Protocolo de Adhesión del Ecuador al acuerdo comercial con Europa; y, finalmente entró en vigor, después de ciertas condiciones, en enero del 2017. (Carrillo, 2019, págs. 59-60).

Con la aparición del convenio con las naciones europeas el Ecuador logro un beneficio para sus productos en el que 99.7% de bienes agrícolas entraban con 0% y el 100% en los casos de bienes industriales y pesqueros. Siendo este beneficio aplicado de forma paulatina por parte de la UE (Cevallos, Montesdeoca, & Cevallos, 2018). Lo que refleja una esperanza en el territorio local, que veía con frustración e incertidumbre sus negocios internacionales debido a las salvaguardias que en su momento afectaron a las empresas locales.

En el caso de los bienes traídos de estas naciones, se proponía una reducción gradual que varía conforme al producto, propiciando un tipo de negocio en el que ambas partes ganen. La intención es que los proveedores tengan precios competitivos al ingresar a estos mercados y se siga fomentando la producción hacia el negocio internacional (Rodríguez & Meza, 2017). Se denota que en este nuevo convenio el beneficio es bilateral, es decir, entre ambas partes, a diferencia del SGP que proponía un enfoque unilateral hacia las economías no desarrolladas.

Estos convenios de la UE se fomentaron con las naciones de Perú y Colombia, en el que se estaba incluyendo al Ecuador, siendo descartado por las medidas proteccionistas del gobierno, considerando que irrespetaban el comercio internacional que se buscaba conseguir mediante este tratado.

Fue un arduo trabajo el que se tuvo que realizar en negociaciones para poder lograr un nuevo acuerdo entre las naciones, siendo pertinente por la inminente negociación que tienen ambos países en la necesidad de abastecerse de diferentes productos, en el caso del continente europeo, las adquisiciones de bienes agrícolas (CEPAL, 2018).

Se comprende por lo expresado que el intercambio promovido por estos convenios favorece a los emprendedores, quienes son los que pueden negociar con mejores términos los bienes en el exterior, promoviendo un dinamismo económico por parte de las naciones. Es propicia la incursión del Ecuador porque estaba perdiendo una vía de acceso al mercado europeo y perjudicando sus productos locales ante la competencia internacional como la exhibida por Perú y Colombia que sí tenían en vigentes convenios con la UE.

2.3 Marco Conceptual

En este apartado se presentan conceptualizaciones de términos relevantes para que el lector comprenda su significado al ser referenciado dentro del cuerpo de estudio, siendo profundizados a continuación.

Acuerdo comercial

Se comprende como tratados vinculantes entre diferentes partes para garantizar la cooperación comercial, obtener beneficios y conseguir un libre comercio que beneficie a las industrias locales (Cienfuegos, 2017).

Arancel

Valor designado en tasa que se debe cobrar por la aduana a los derechos de importación de determinados productos, siendo designados por parte de las autoridades locales (Cevallos, Montesdeoca, & Cevallos, 2018).

Beneficios arancelarios

El arancel es el tributo aplicado a los bienes que son objeto de importación o exportación. El arancel es uno de los instrumentos básicos de regulación del comercio internacional y toma, por una parte, un carácter recaudatorio, se trata de un instrumento de aplicación en la política comercial de zonas económicas. (Moreno, 2017).

Convenios internacionales

Los tratados son acuerdos vinculantes entre los países miembros. Establecen los objetivos de la UE, las normas aplicables a sus instituciones, la manera en que se toman las decisiones y la relación existente entre la Unión y sus países miembros. Según los tratados, las instituciones de la UE pueden adoptar legislación, que los países miembros aplican a continuación. (Comunidad de Madrid, 2020)

Exoneraciones

Disposición gubernamental encargada de conceder libertad de acción en temas de impuesto o pago de tributos, siendo favorecido el vendedor y benefactor del bien que se comercializa (Cienfuegos, 2017).

Exportación

Las exportaciones son comercializaciones realizadas en el ámbito internacional como consecuencia de la venta hacia un mercado extranjero, siendo quien adquiere el bien, el importador y quien lo cede, el exportador (Carrillo, 2019).

Importación

La importación es el proceso legal de compra que permite la compra de bienes de procedencia de otras naciones con la finalidad de consumo final o para proceso de comercialización en el territorio nacional o hacia un tercer mercado (Cienfuegos, 2017).

Salvaguardias

Medidas implementadas por los gobiernos nacionales para proteger la industria y economía local, siendo un impuesto centrado en mejorar la producción del territorio para impedir el daño a los sectores que lo conforman (Milo, 2018).

Sector Automotriz

Es la industria representada por el grupo de compañías que se enfocan en el diseño, fabricación, manufactura y venta de vehículos en un mercado, además de promover los repuestos para estos bienes que ofertan (Sanchez, 2014).

Unión Europea

Se la considera como una organización o entidad geopolítica que contiene gran parte de las naciones del continente europeo, en el que se propone una unificación de ciertos parámetros como monedas y bandera, e inclusive cuenta con un himno propio, originando un sistema orientado a promover el intercambio y eliminar la burocracia (Kent, 2018).

2.4 Marco Legal

En el presente apartado se mencionan leyes relacionadas a la comercialización internacional contenidas en el ámbito ecuatoriano, siendo en este aspecto relevante la mención de la Constitución de la República y el Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones.

2.4.1 Constitución de la República del Ecuador

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:

1. La defensa nacional, protección interna y orden público.
2. Las relaciones internacionales.
3. El registro de personas, nacionalización de extranjeros y control migratorio.
4. La planificación nacional.
5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento. (Constitución de la republica del Ecuador, 2018, pág. 130)

El artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador permite ver las atribuciones del Estado ecuatoriano frente a las operaciones realizadas en su territorio. En este aspecto se visualiza que es la encargada de propiciar control tributario y aduanero que afectan a las empresas que realizan comercio exterior, por ende, siempre deben estar atentos a las disposiciones gubernamentales.

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

1. Asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional.
2. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional.
3. Asegurar la soberanía alimentaria y energética.

4. Promocionar la incorporación del valor agregado con máxima eficiencia, dentro de los límites biofísicos de la naturaleza y el respeto a la vida y a las culturas.
5. Lograr un desarrollo equilibrado del territorio nacional, la integración entre regiones, en el campo, entre el campo y la ciudad, en lo económico, social y cultural.
6. Impulsar el pleno empleo y valorar todas las formas de trabajo, con respeto a los derechos laborales.
7. Mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo.
8. Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes. (Constitución de la república del Ecuador, 2018, pág. 139)

En la política económica implementada por la nación, se considera al Estado como el eje de su gestión buscando entre otras cosas, propiciar un intercambio justo y el desarrollo de la producción nacional, esto fue exhibido con las salvaguardias que se implementó en el gobierno del expresidente Rafael Correa, que tuvo una negativa en las naciones extranjeras.

2.4.2 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones - COPCI

Art. 4.- Fines. - La presente legislación tiene, como principales, los siguientes fines:

- l. Impulsar el desarrollo productivo en zonas de menor desarrollo económico;
- m. Establecer los principios e instrumentos fundamentales de la articulación internacional de la política comercial de Ecuador;
- n. Potenciar la sustitución estratégica de importaciones;
- o. Fomentar y diversificar las exportaciones; p. Facilitar las operaciones de comercio exterior. (COPCI, 2018, pág. 5)

El marco legal del COPCI dispone de finalidades en busca de las importaciones y exportaciones para que en el Ecuador se desarrollen todos los sectores, estas directrices y enfoques que plantea la presente ley, debe ser de vigilancia para conocer cómo se afecta o beneficia a las importaciones y exportaciones de sectores como el automotriz.

Art. 19.- Derechos de los inversionistas. - Se reconocen los siguientes derechos a los inversionistas:

a. La libertad de producción y comercialización de bienes y servicios lícitos, socialmente deseables y ambientalmente sustentables, así como la libre fijación de precios, a excepción de aquellos bienes y servicios cuya producción y comercialización estén regulados por la Ley;

c. La libertad de importación y exportación de bienes y servicios con excepción de aquellos límites establecidos por la normativa vigente y de acuerdo con lo que establecen los convenios internacionales de los que Ecuador forma parte; d. Libre transferencia al exterior. (COPCI, 2018, pág. 11)

Se menciona el artículo 19 dentro del presente estudio, al hacer referencia a una promoción de las operaciones comerciales, demostrando el apoyo que da el mercado legal ecuatoriano a los emprendedores y empresas en general, motivando a que se dinamice la economía.

2.4.3 La Agenda 2030 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible

ODS 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos

El objetivo mencionado busca generar un desarrollo económico mediante políticas focalizadas en motivar la producción local, considerando que existen a nivel del globo empleo inadecuado y que muchas personas en el mundo viven con apenas \$2 diarios, por lo que la finalidad es generar creatividad, emprendimiento e innovación en las naciones (CEPAL, 2018).

Mencionar el objetivo de desarrollo sostenible 8, corresponde a que el comercio internacional promueve justamente esta finalidad, el desarrollo de las economías y una mejor predisposición en creación de empleo al conseguir mejores ingresos por parte de las empresas locales, por lo que se alinea a este ODS.

ODS 10. Reducir la desigualdad en los países y entre ellos

Este objetivo exhibe como existe desigualdad entre las naciones, debido a que ciertos países son vulnerables por su poco avance en el ámbito económico, político, entre otros aspectos, por eso, se espera para el 2030 conseguir un crecimiento del 40% en los ingresos de los más pobres (CEPAL, 2018).

Al hablar de países vulnerables se entiende en nación de poco desarrollo económico, en vías de desarrollo o de desarrollo lento, todos estos aspectos buscan ser gestionados con mejor

políticas arancelarias y acuerdos que promueven un progreso de las transacciones comerciales en los países y, por ende, un mejor rendimiento para cumplir con esta finalidad.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Metodología

La metodología de la investigación de acuerdo con Hernández et al. (2014) comprende los pasos que están orientados para la obtención de la información con el propósito de responder al planteamiento de un problema. El objetivo es la identificación de causas, consecuencias y todos aquellos aspectos que van desde el origen de la problemática hasta la solución de esta.

En lo que respecta al proceso de investigación se clasifica en dos tipos: experimental y no experimental. La investigación no experimental es aquella que está orientado en la observación de fenómenos dentro de su contexto natural para su respectivo análisis. En este tipo de investigaciones se evalúa la situación, fenómeno o contexto en un momento en el tiempo. Mientras que, la metodología experimental comprende cuando el investigador manipula la causa para conseguir un efecto esperado que, en primer lugar, consiste en definir una o más variables tanto dependientes como independientes para su manipulación respectiva (Hernández et al., 2014). El presente estudio exhibe una metodología no experimental, dado que no se buscó la manipulación de las variables, sino que, los eventos examinados se analizaron con base al contexto natural sin alteración alguna.

3.2 Tipos de investigación

Los tipos de investigación se clasifican en cuatro categorías: exploratorios, descriptivos, correlacionales y explicativos. A continuación, se detalla la investigación descriptiva que es la que se empleó en el presente estudio.

3.2.1 Investigación Descriptiva

De acuerdo con Sanca (2011) la investigación descriptiva es utilizada para analizar, describir, registrar e interpretar las situaciones y eventos como son, describiendo el comportamiento de los fenómenos ocurridos. En este tipo de investigación, se observan y se analizan cada una de las características del objeto de estudio, evaluando diferentes aspectos, elementos referentes al fenómeno de estudio. El objetivo de dicha investigación es medir con la mayor precisión posible.

3.3 Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación consiste en la perspectiva que permite dar cuenta de las diferentes construcciones para ver la realidad y poder realizar una intervención inmediata en ella. Son las nuevas miradas en distintos fenómenos para realizar descubrimientos y comprensión de puntos fundamentales de un problema y tratarlos respectivamente. Tiene relación directa con las formas de observar en las ciencias sociales, para ubicar y caracterizar los conocimientos, investigación e intervención en los problemas sociales (Cifuentes, 2011).

La investigación científica cuenta con dos enfoques que durante el siglo XX se posicionaron en los distintos campos del saber científico, los cuales son: cuantitativo y cualitativo. Ambos enfoques son paradigmas de la investigación científica, los cuales emplean cuidadosamente procesos de forma sistematizada y empírica para generar conocimiento que, además, establecen suposiciones como resultado de la observación y evaluación de dichos procesos (Otero, 2018).

El enfoque cuantitativo se centra en las mediciones numéricas, utilizando el proceso de recolección de datos, analizando para responder cada una de las preguntas de la investigación planteada. Se basa en los análisis estadísticos, obteniendo medición de parámetros, frecuencias y estadígrafos poblacionales. Los análisis cuantitativos se basan en los análisis causa – efecto, interpretando desde la predicción de las hipótesis y teorías estudiadas como resultado del conocimiento previamente establecido (Otero, 2018; Hernández et al., 2014).

El enfoque cualitativo consiste en el manejo de un proceso sistemático, activo y riguroso de indagación dirigida fundamentado en la observación y evaluación de los fenómenos debidamente estudiados, cuyas conclusiones se basan en lo hallado dentro de la realidad analizada. El investigador utiliza este enfoque para comprobar las conclusiones que se llegan y se plantean nuevos estudios. Este enfoque permite el desarrollo de encuestas, entrevistas, descripciones y los puntos de vista de cada uno de los investigadores. De acuerdo a diversos estudios, este enfoque trata desde una perspectiva holística en función de que se considera el fenómeno como un todo para analizarlo en su totalidad sin reducirlo en cada una de sus partes (Otero, 2018).

Para la presente investigación, se aplicó un enfoque mixto es decir cuali -cuantitativo, el cual consistió en responder al problema de la investigación a través de un diseño concurrente, secuencial de acuerdo con los objetivos planteados. El enfoque escogido es un proceso de recolección, análisis e interpretación de datos cualitativos y cuantitativos que el investigador consideró importantes para el estudio.

3.4 Técnica e instrumentos de investigación

De acuerdo con Díaz et al. (2013) las técnicas de recolección de datos con mayor aplicación en el campo científico son: la entrevista y la encuesta. La primera técnica consiste en realizar una conversación con el fin de conseguir información con base a un tema planteado, tomando la forma de un diálogo interpersonal entre el entrevistador y el entrevistado, respondiendo inquietudes planteadas referentes a un tema en particular.

En lo referente a la encuesta, de acuerdo con López y Fachelli (2017) consiste en obtener datos de forma sistemática, relacionados a los conceptos subsecuentes del tema de investigación construido anticipadamente. La recolección de datos se realiza por medio de un cuestionario de manera protocolaria con preguntas medibles, orientadas a construir el objeto científico del estudio en desarrollo.

Para el presente trabajo se aplicaron las técnicas de entrevista y encuesta. La entrevista se lo hizo de forma semiestructurada a gerentes de concesionarias automotrices reconocidas en la ciudad de Guayaquil, con preguntas agrupadas por temas, enfocadas en los objetivos de la investigación (ver anexo 1). En cuanto a la encuesta, se realizó a clientes dueños de automóviles que, en su estructura constó de 10 preguntas de opción múltiple, con el fin de responder los aspectos referentes a las implicaciones de los beneficios de los acuerdos del sector multipartes de la Unión Europea con el sector automotriz ecuatoriano (ver anexo 2).

Debido a las restricciones de bioseguridad por causa de la pandemia, se utilizó la plataforma virtual Google Forms, donde entrevistados y encuestados respondieron las preguntas planteadas en cada una de las técnicas aplicadas.

En lo referente a los instrumentos de investigación, son aquellos que se aplican para la recolección y registro de datos, entre los cuales están: los cuestionarios, fichas documentales, entre otros (Hernández et al., 2014). El cuestionario consiste en un formulario de preguntas de distintos tipos los cuales se diseñan sistematizadamente y en orden, sobre eventos referentes a la investigación respectiva. Es útil debido a la distancia de los sujetos de estudio, o la dificultad de reunirlos.

Por tanto, el cuestionario fue aplicado para el estudio el cual se estructura con base a 10 preguntas de opción múltiple, con el fin de responder los aspectos referentes a las implicaciones de los beneficios de los acuerdos del sector multipartes de la Unión Europea con el sector automotriz ecuatoriano.

3.5 Población

La población es el conjunto finito o infinito de elementos que tienen en común cualidades, las mismas que son aplicadas para las conclusiones de una investigación (Gallardo, 2017). Las características de la población se definen en el problema y objetivos del estudio. Los criterios para definir la población son los siguientes (Santiesteban, 2014):

1. Definir los objetivos de la investigación,
2. Definir las unidades de análisis
3. Determinar los parámetros de la investigación.

Para efectos del presente estudio, la población a definirse son los 2.7 millones de propietarios de vehículos en el país, entre livianos, SUV, pesados y comerciales según la Asociación de empresas automotrices del Ecuador (AEADE) reportados hasta noviembre del 2021 (AEADE, 2021). Además, se añaden todas las concesionarias existentes en el país como parte de la población al respecto.

3.6 Muestra

La muestra es un subconjunto de elementos extraídos de la población de forma técnica y sistemática. Es un grupo pequeño, el cual se escoge para ser analizado y de esta manera servirá para inferir en la generalización de los resultados, tomando en cuenta las características de la población (Santiesteban, 2014). Los pasos para seleccionar la muestra son los siguientes:

1. El muestreo, el cual se refiere a la aplicación de métodos, procedimientos y técnicas que se emplean para trabajar la muestra;
2. La representatividad, siendo el centro y esencia del problema del muestreo el cual se puede extrapolar o hacer generalizaciones de los hallazgos obtenidos en la muestra hacia la población total.

De acuerdo con Aguilar Barojas (2005), cuando una población es desconocida o supera el valor de 10.000 unidades de observación, la fórmula para hallar la muestra es la siguiente:

$$n = \frac{Z^2 pq}{d^2} \quad (1)$$

Siendo:

n = tamaño de la muestra

Z= valor de Z crítico calculado dentro de las tablas de distribución normal.

p = proporción aproximada del fenómeno de estudio en la población.

q = proporción aproximada que no presenta el fenómeno de estudio en la población.

d = error permitido

Considerando un error de precisión del 5%, el número considerado para la muestra se lo calcula de la siguiente manera:

$$Z = 1,96$$

$$p = 0,5$$

$$q = 0,5$$

$$d = 0,05$$

Reemplazando en la ecuación 1, se tiene:

$$n = \frac{1,96^2 * 0,5 * 0,5}{0,05^2} = 384$$

El número de individuos para aplicarse la encuesta fue de 384 personas. Además, los encuestados son propietarios de vehículos de distintas partes del Ecuador, quienes, al haber tenido la oportunidad de obtener su medio de transporte, han tenido la oportunidad de comparar con varias variables, para formar su criterio referente a dichos productos.

En cuanto a la muestra para las entrevistas se aplicó el muestreo al azar, cuyo procedimiento consiste en seleccionar a los sujetos de la población que van a formar parte de la muestra. En este tipo de muestreo, cada uno de los elementos de la población, tiene la misma probabilidad de ser seleccionado (Otzen & Manterola, 2017). Por tal motivo, para la entrevista fueron seleccionados seis funcionarios de alto rango de empresas reconocidas de la ciudad de Guayaquil dentro del sector automotriz, los cuales están al tanto de las importaciones de vehículos desde y fuera de la Unión Europea, quienes contribuirán para la obtención de los datos cualitativos.

3.7 Análisis de resultados

3.7.1 Resultados de encuestas realizadas a propietarios de vehículos

3.7.1.1 Características socioeconómicas de los encuestados

Tabla 9

Género de los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Masculino	230	60,00%
Femenino	154	40,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

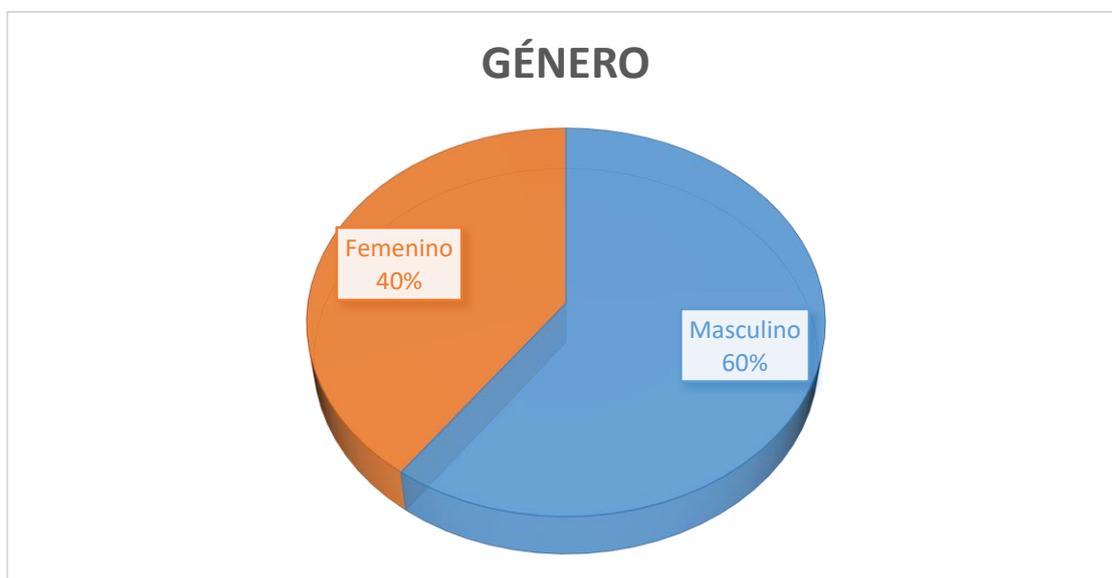


Figura 9. *Género de los encuestados*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

De acuerdo con la encuesta realizada, el 60% de los encuestados pertenecen al género masculino, mientras que el 40% corresponde al género femenino.

Tabla 10

Edad de los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
18-25	42	11,00%
26-35	230	60,00%
36-45	58	15,00%
46-55	54	14,00%
55-65	0	0,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

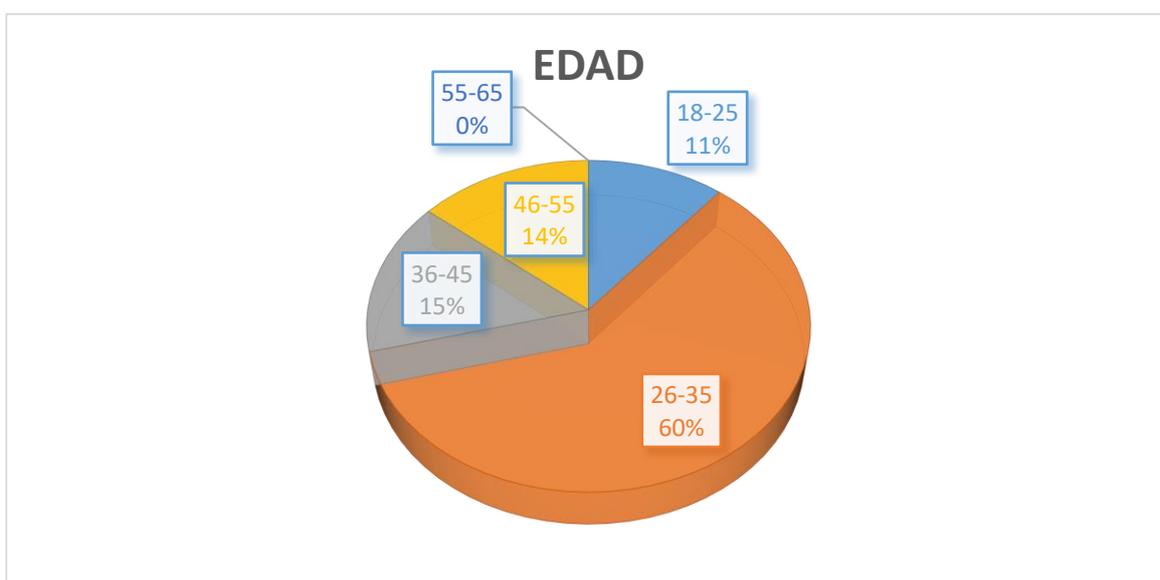


Figura 10. *Edad de los encuestados*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

En lo referente a la edad de los encuestados, el 60% corresponde al intervalo comprendido entre 26 a 35 años, seguido por quienes tienen de 36 a 45 años con un 15%; mientras que 14% de los encuestados están entre 46 a 55 años y el restante 11% entre 18 a 25 años. Estos resultados muestran que existe una población bastante joven en ser dueña de vehículo, lo cual determina que es una prioridad de vida quienes lo adquieren en dicha etapa de la juventud.

Tabla 11

Nivel de ingresos de los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
400-800	100	26,00%
801-1200	142	37,00%
1201-1600	100	26,00%
1601-2000	27	7,00%
2001-4000	15	4,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

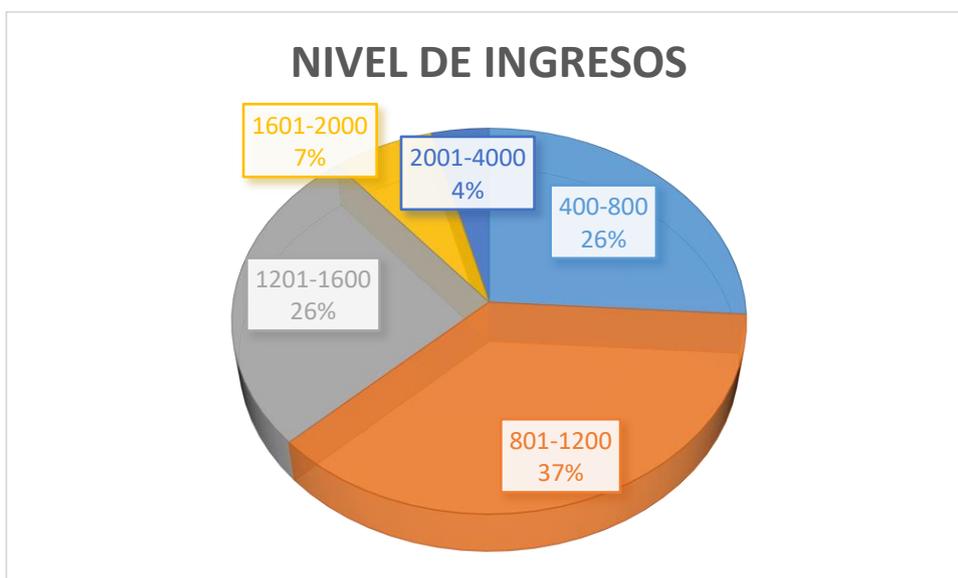


Figura 11. *Nivel de ingresos de los encuestados*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2021)

Con base a los resultados de la tabla 11, se puede observar que el rango de ingresos de mayor registro en la encuesta, están los que se ubican entre \$801 a \$1200 con 37%; seguido por aquellos que ganan entre \$400 a \$800 y de \$1201 a \$1600 con un 26% respectivamente, mientras que el restante 11% está distribuido en los intervalos de \$1601 a \$4000. Esto implica que, la clase media tiene en su enfoque en la adquisición de un vehículo, destinando parte de sus ingresos en el mismo, tanto en repuestos, consumo de combustible y pagos parciales del financiamiento adquirido.

Tabla 12

Sectores donde laboran los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Sector Privado	326	85,00%
Dueño de negocio propio	42	11,00%
Independiente	16	4,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)



Figura 12. *Ocupación de los encuestados*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

En lo referente al sector que laboran los encuestados, mayoritariamente expresaron un 85% trabajar en el sector privado, seguido de un 11% quienes indicaron trabajar en un negocio propio, y el 4% de forma independiente.

3.7.1.2 Pregunta 1: Tipo de vehículo que tiene:

Tabla 13

Tipo de vehículo de los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
SUV	154	40,00%
Automóvil	131	34,00%
Camioneta	54	14,00%
Camión	27	7,00%
VAN	19	5,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

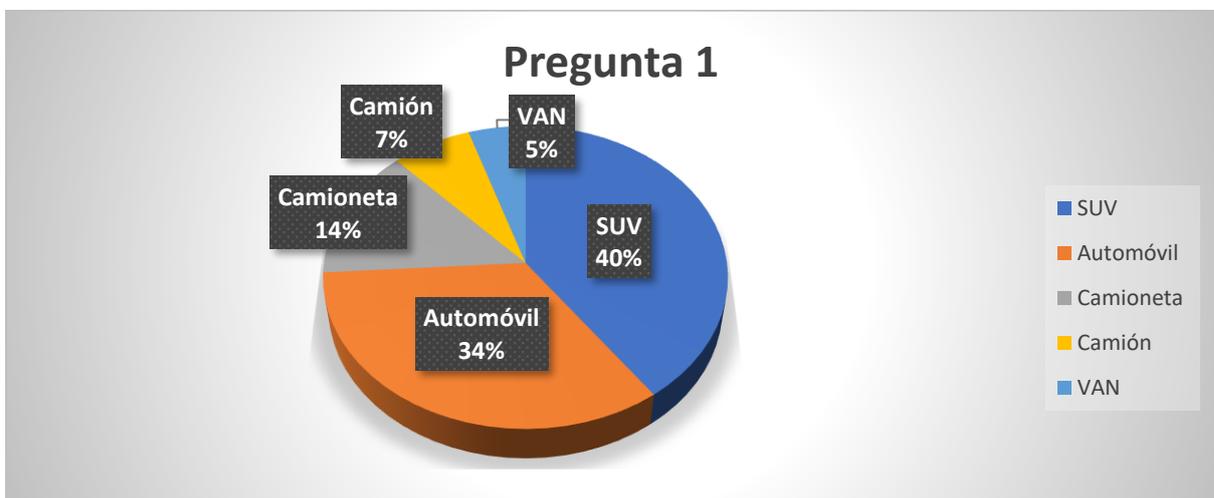


Figura 13. *Tipo de vehículo de los encuestados*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

Dentro de las preferencias de vehículos expresadas por los encuestados, el 40 % indicó tener SUV, mientras que el 34% tiene automóvil, mientras que, la camioneta y el camión tiene un 14% y 7%, y los propietarios de la VAN tienen el 5% de los encuestados respectivamente. Esto implica la apertura del mercado automotriz en adquirir vehículos livianos para el uso personal o comercial, para lo cual es importante tomar en cuenta los beneficios que tiene el acuerdo comercial Multipartes, dado que se enfoca en esta línea de vehículos.

3.7.1.3 Pregunta 2: ¿Cuáles son los principales productos que usted mayormente demanda en el mercado de autopartes? (puede escoger más de una respuesta)

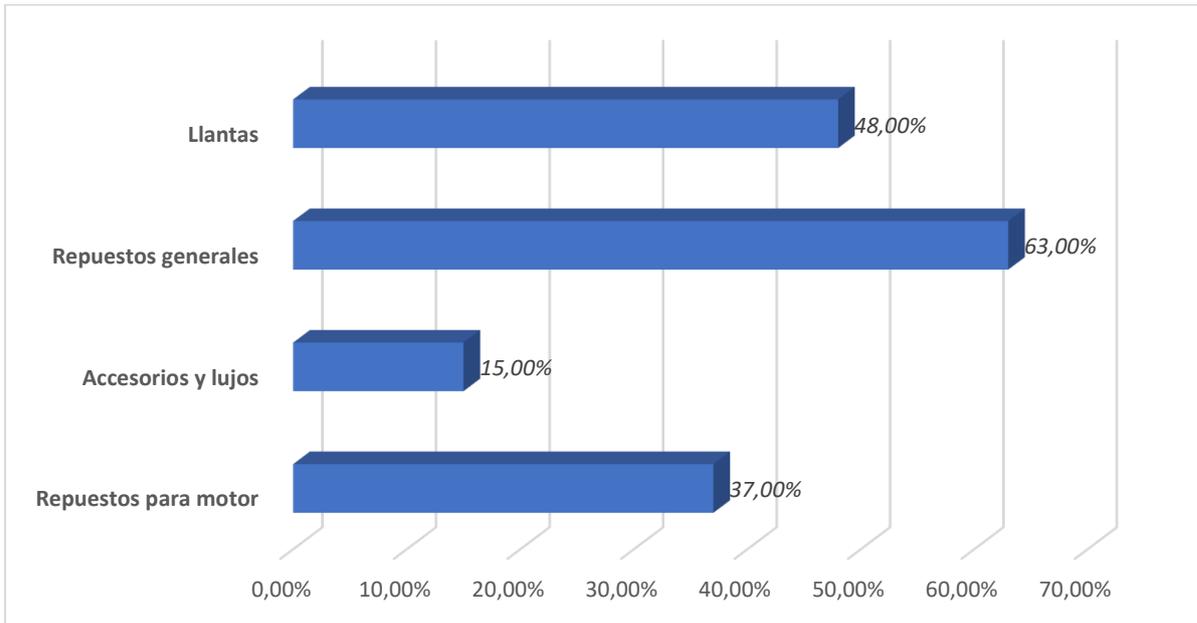


Figura 14. *Productos de mayor demanda en el mercado de autopartes*
Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022).

Con base a la pregunta 2, la línea que tuvo mayor registro dentro de las opciones planteadas está la de repuestos generales en un 63%, seguido por las llantas en un 48.1%; 37% en repuestos para motor y el 14.8% para accesorios y lujos. Esto implica que, ante los avances de los acuerdos Multipartes con los que cuenta el país, la competencia aumentará y los precios se pondrán más accesibles para cada producto a escogerse.

3.7.1.4 Pregunta 3: A la hora de escoger los productos mencionados en la pregunta anterior, ¿cuál de las siguientes opciones escogería a la hora de comprar?

Tabla 14

Origen de compra de vehículos de los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Importados	357	93,00%
Nacionales	27	7,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)



Figura 15. *Origen de compra de vehículos de los encuestados*
Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

De acuerdo con las opciones de la pregunta 3, los encuestados se inclinan por los productos importados en un 93% mientras que, el 7% prefirieron los nacionales. Esto implica que, existe una amplia aceptación en el mercado por los productos extranjeros, lo que vuelve más atractivo la ejecución del acuerdo con la UE.

3.7.1.5 Pregunta 4: En caso de que la pregunta anterior sea importada, indique de qué país de procedencia preferiría usted el producto del mercado de autopartes a la hora de comprar, caso contrario pase a la pregunta 6:

Tabla 15

País de procedencia de importación de vehículos de los encuestados

Categorías	Cantidad	Porcentaje
China	58	15,00%
Japón	169	44,00%
Estados Unidos	27	7,00%
Unión Europea	115	30,00%
otro	15	4,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

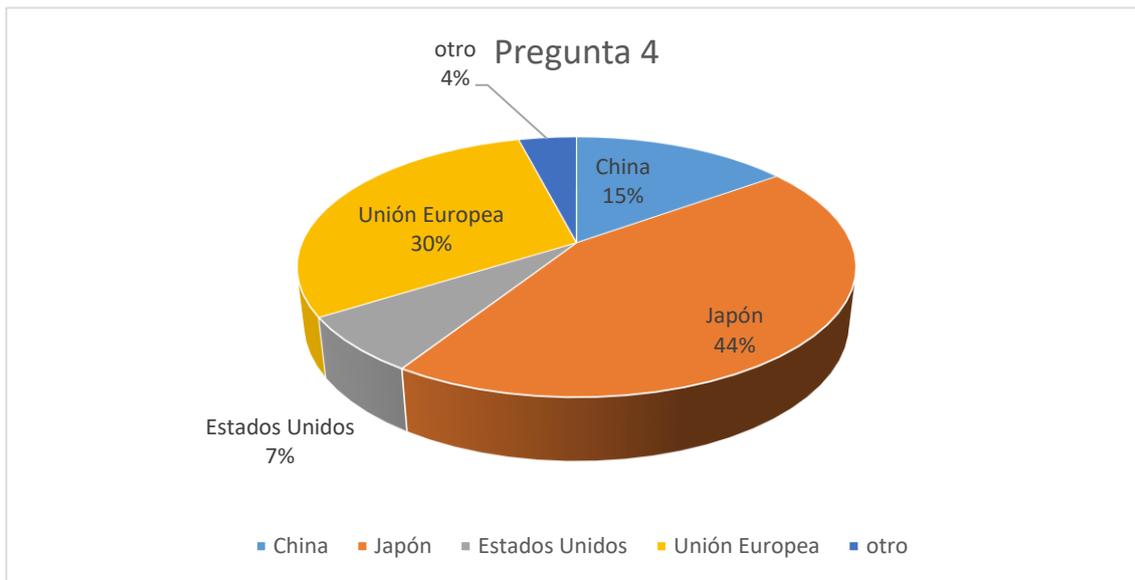


Figura 16. *País de procedencia de importación de vehículos de los encuestados*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

En el caso de que los productos sean importados, los encuestados manifestaron su preferencia por productos japoneses en un 44%; de la UE en un 30%; productos chinos en un 15%; productos norteamericanos y otros en un 7% y 4% respectivamente. Las preferencias demuestran que, existe un espacio importante en la demanda de los consumidores para la compra de productos de la UE, por lo que, se vuelve de sumo interés expandir el convenio y

dar apertura a este tipo de productos, pese a contar con una competencia importante como los productos japoneses.

3.7.1.6 Pregunta 5: ¿En qué lugares usted compra frecuentemente los repuestos para su vehículo?

Tabla 16

Lugares donde se compra frecuentemente los repuestos de vehículos

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Concesionarias	157	41,00%
Tiendas de repuestos informales	169	44,00%
Compras virtuales por internet	27	7,00%
Importación directa	31	8,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

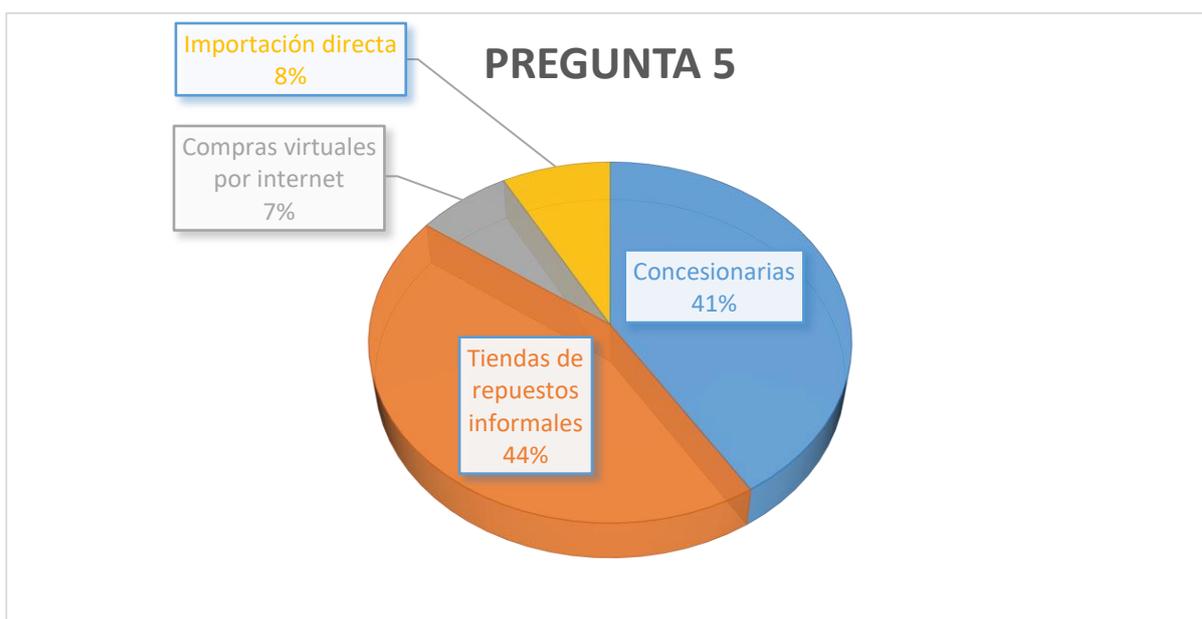


Figura 17. *Lugares donde se compra frecuentemente los repuestos de vehículos*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

De acuerdo con la pregunta 5, el mecanismo de compra elegido para adquirir repuestos de vehículos, está en un 44% las tiendas de repuestos informales; en un 41% las concesionarias, mientras que las compras virtuales por internet y la importación directa en un 7% y 8% respectivamente. Estos resultados demuestran que los clientes prefieren la informalidad para

sus compras y las concesionarias, por lo que debe tomarse en cuenta este segmento de mercado para establecer los repuestos provenientes de Europa.

3.7.1.7 Pregunta 6: En caso de decidir tener un carro, ¿de qué país de procedencia seleccionaría para realizar la compra de este?

Tabla 17

País de procedencia a la hora de comprar vehículos

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Europa	127	33,00%
Estados Unidos	58	15,00%
China	27	7,00%
Japón	127	33,00%
México	15	4,00%
Otro	31	8,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

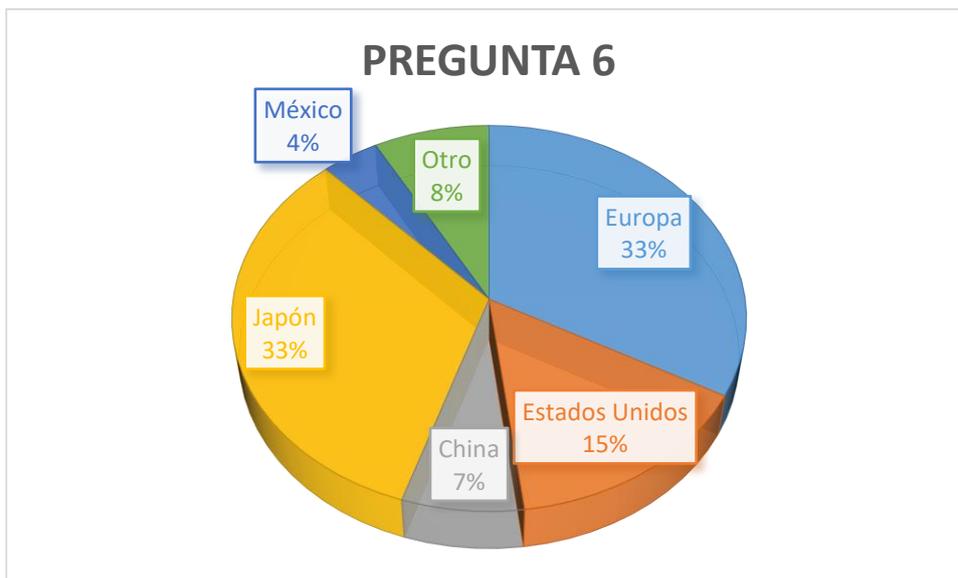


Figura 18. *País de procedencia a la hora de comprar vehículos*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

Las preferencias de los encuestados a la hora de elegir un carro, está en Europa y Japón con un 33% respectivamente; Estados Unidos con un 15%; China y México con un 7% y 4% respectivamente. Al igual que los repuestos, los encuestados se inclinan por carros provenientes de Europa y Japón que, con base a las respuestas, son considerados productos de alta calidad.

3.7.1.8 Pregunta 7: Con base a los siguientes elementos, califique del 1 al 5 de acuerdo con la escala de Likert siendo 1= totalmente en desacuerdo; 2= en desacuerdo; 3= indiferente; 4= de acuerdo; 5= totalmente de acuerdo, cada una de las categorías para decidir la compra de un carro de su preferencia

Tabla 18
Categorías a la hora de elegir vehículos para su compra

Categoría	Totalmente de acuerdo		De acuerdo		Indiferente		En desacuerdo		Totalmente en desacuerdo	
Precio	185	48,15%	85	22,22%	29	7,41%	28	7,41%	57	14,81%
Financiamiento	156	40,74%	128	33,33%	14	3,70%	29	7,41%	57	14,81%
Presentación	114	29,63%	199	51,85%	14	3,70%	29	7,41%	28	7,41%
Marca	171	44,44%	128	33,33%	28	7,41%	14	3,70%	43	11,11%
País de Procedencia	185	48,15%	114	29,63%	28	7,41%	14	3,70%	43	11,11%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

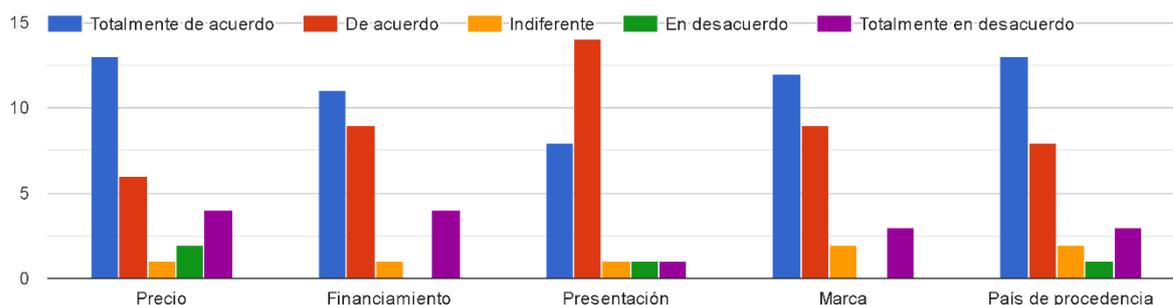


Figura 19. *Categorías a la hora de elegir vehículos para su compra*
Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

Con base a las categorías determinadas a la hora de elegir vehículos para comprar, la elección de mayor preferencia fue el precio y país de procedencia ambas con un 48.15; luego sigue la marca con 44.44%, el financiamiento con un 40.74% y finalmente la presentación con un 29.63%. De acuerdo con estas preferencias, para poder promocionar estos productos, debe haber una segmentación clara en cada una de las categorías que despierte el interés de los compradores en cada una de las categorías.

3.7.1.9 Pregunta 8: ¿Tiene usted conocimiento sobre el Acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y la UE referente al sector automotriz?

Tabla 19

Conocimiento sobre el acuerdo comercial multipartes entre Ecuador y la UE

Categorías	Cantidad	Porcentaje
SI	215	56,00%
NO	169	44,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)



Figura 20. *Conocimiento sobre el acuerdo comercial multipartes entre Ecuador y la UE*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos
Elaborado por: Morales, (2022)

De acuerdo con los resultados de la pregunta 8, el 56% tiene conocimiento del acuerdo comercial Multipartes de la UE con el Ecuador, mientras que, el 44% indica lo contrario. Es necesario, realizar una campaña de los beneficios que trae este tipo de acuerdos comerciales a la población ecuatoriana, con el fin de tener poder adquisitivo con productos de alta gama provenientes de un continente caracterizado por la calidad y eficiencia en los mismos.

3.7.1.10 Pregunta 9: ¿En qué cree usted que ha beneficiado el Acuerdo Multipartes entre Ecuador y la UE al sector automotriz?

Tabla 20

Aspectos en que el sector automotriz se beneficia con el acuerdo

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Reducción de precios	157	41,00%
Mayor variedad de autos	115	30,00%
Menor pago de aranceles	73	19,00%
Mayores beneficios que la competencia	12	3,00%
Financiamiento accesible	27	7,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

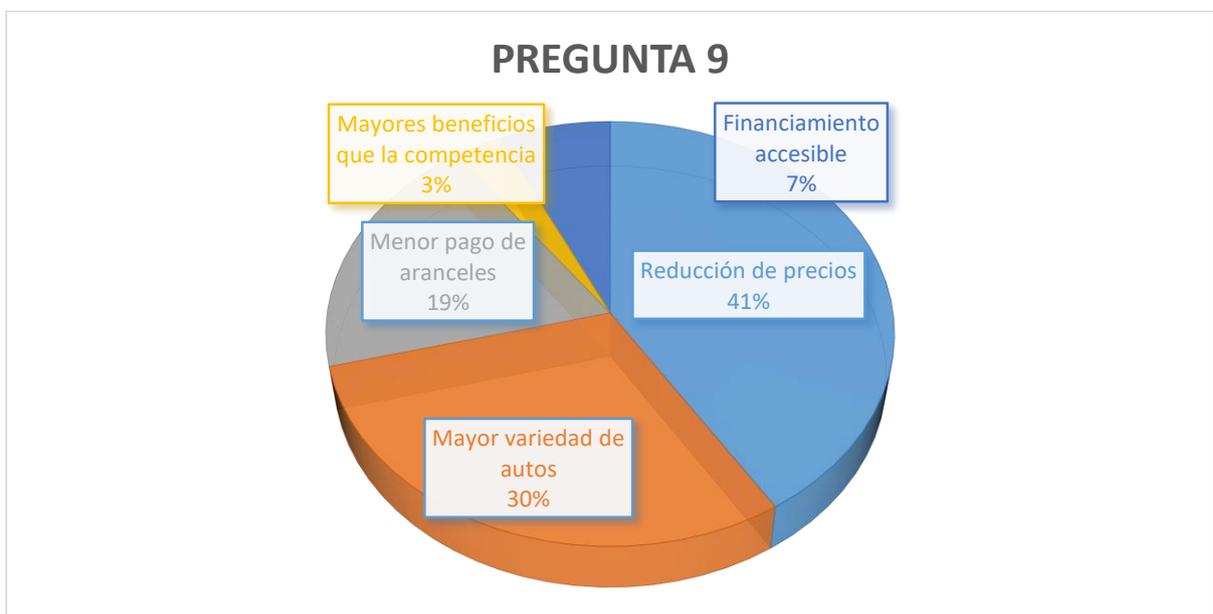


Figura 21. *Aspectos en que el sector automotriz se beneficia con el acuerdo*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

De acuerdo con los resultados de la pregunta 9, el 41% indicó que la reducción de precios es el mayor beneficio del acuerdo Multipartes; seguido por mayor variedad de autos en un 30%; menor pago de aranceles en un 19%, mientras que mayores beneficios que la competencia y financiamiento accesible con un 3% y 7% respectivamente. Ante estos resultados, se comprueba que los precios bajos son la categoría de preferencia a la hora de comprar un auto, en conjunto con la variedad de estos.

3.7.1.11 Pregunta 10: ¿Qué beneficios cree usted que tienen los automóviles y sus partes provenientes de la UE con aquellos que provienen de otros lugares distintos a la UE?

Tabla 21

Beneficios de los autos provenientes de la UE en comparación con otros lugares distintos a la UE

Categorías	Cantidad	Porcentaje
Precios más competitivos	169	44,00%
Mayor variedad de autos	42	11,00%
Reducción progresiva de aranceles	84	22,00%
Innovación y tecnología	88	23,00%
Total	384	100,00%

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

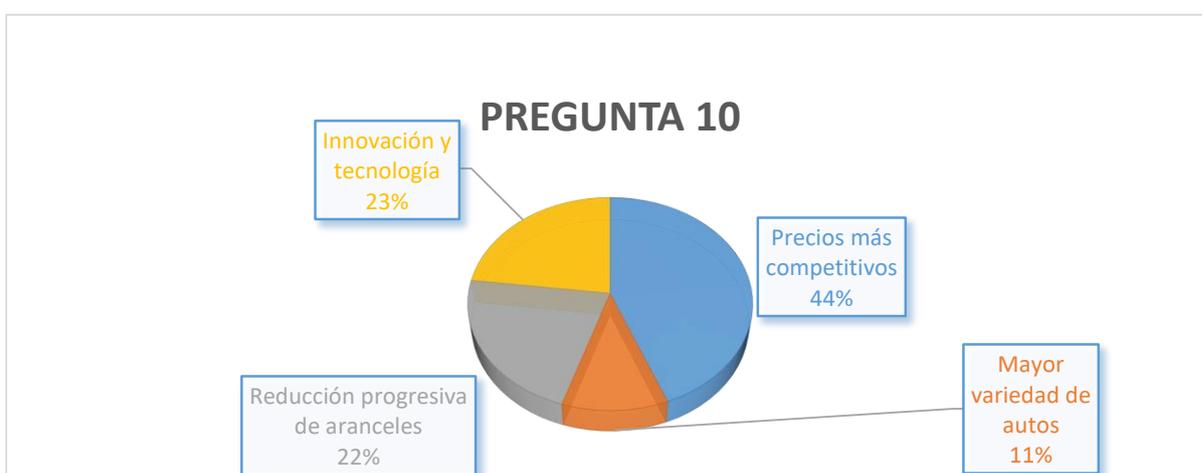


Figura 22. *Beneficios de los autos provenientes de la UE en comparación con otros lugares distintos a la UE*

Fuente: Encuesta aplicada a los propietarios de vehículos

Elaborado por: Morales, (2022)

Dentro de los beneficios que tienen los productos automotrices provenientes de la UE que serán beneficiosos en comparación con los de la competencia, los encuestados indicaron lo siguiente: 44% son precios más competitivos; innovación y tecnología en un 23%; reducción progresiva de aranceles en un 22% y mayor variedad de autos en un 11%. Esto quiere decir que, a la hora de elegir autos europeos, estas categorías de acuerdo con el orden indicado serán tomadas en cuenta a la hora de comparar con los de la competencia.

3.7.2 Resultados de entrevistas

Entrevista No. 1

Nombre: Esteban Vergara

Título: Magister en Dirección de Marketing y Ventas

Cargo: Gerente de Distribución PEUGEOT/OPEL

Empresa: NEXUMCORP

Email Institucional: esteban.vergara@nexumcorp.ec

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

La principal causa fue el confinamiento. Fueron prácticamente 3 meses con movilidad restringida y donde los únicos interesados en comprar fueron las empresas o personas que debían realizar alguna gestión para las emergencias o brindar servicios. También otra causa fue el desempleo, fueron casi 600 mil personas que perdieron su trabajo.

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano?

Por supuesto. Es evidente el crecimiento del sector automotriz ecuatoriano, hay una alta competitividad debido a una gran variedad de marcas.

a. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos?

Creería que las homologaciones en términos de motorización a causa del combustible de pésima calidad que existe en el país.

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

Es una realidad, en el 2016 los vehículos con procedencia europea tenían una participación del 2,4% y hoy representan el 8,6% a cierre de octubre. Hoy, existe un crecimiento en la oferta de marcas europeas y aún marcas tradicionales coreanas o americanas importan autos desde Europa para beneficiarse por el acuerdo.

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

Proyectamos una recuperación de la industria para el 2022 para llegar a un número de unidades similar al 2019. El gobierno da señales claras de facilidad de inversión, ha generado

más de 200 mil empleos en este corto tiempo y eso facilita la proyección de una industria estable durante este periodo presidencial.

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

Como mencioné, ya las marcas coreanas, japonesas y americanas están trayendo vehículos desde Europa.

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

Desde el 2020 las marcas han sido muy agresivas en cuánto a los precios, promociones y facilidades de pago para mantener el tamaño de la industria, las marcas europeas son parte de esto.

7. ¿Cuál cree usted que será la apreciación que tendrán los consumidores en el futuro inmediato sobre los nuevos modelos bajo el acuerdo con la UE?

Los consumidores están contentos y cada vez más abiertos a consumir marcas europeas pues los precios y equipamientos son atractivos. Aún la percepción de costos de mantenimiento y/o de repuestos es algo que les genera algo de incertidumbre, pero poco a poco se va mitigando estos temas. Considero que los vehículos de procedencia europea llegarán a representar el 13% de la industria nacional en los próximos 5 años.

Entrevista No. 2

Nombre: Eduardo Castro Martínez

Título: Ingeniero Industrial

Cargo: Jefe Soporte Producto

Empresa: CITROEN

Email Institucional: ecastro@mavesa.com.ec

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

Como era de esperarse la incertidumbre y la inseguridad de cuanto duraría la pandemia fue un factor importante para desacelerar las ventas en el sector automotriz.

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano?

Claro que sí, la disponibilidad de marcas europeas de gran renombre a precios muy accesibles ha permitido que el cliente se beneficie de una gran variedad de opciones, incluyendo los precios, debido que las marcas no beneficiadas por el Acuerdo se vieron obligadas a mejorar sus ofertas para equiparar el mercado.

- a. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos?

No creo que tengamos situaciones que se consideren como tal, ya que al acuerdo facilitó y simplifico varios procesos para agilizar el comercio proveniente de la UE.

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

Es totalmente evidente en las últimas cifras proporcionadas por AEADE.

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

A nivel mundial se vive el boom del cambio o aplicación de eficiencia energética, creo que el sector automotriz a nivel de combustibles fósiles tiene fecha de expiración, porque ya nació la electromovilidad, y eso si es el futuro.

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

Ya lo han hecho en un intento por equilibrar la balanza, sin embargo, han mejorado precios, pero no han trabajado mucho en la calidad, tema que es una gran desventaja frente al producto de la UE.

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

Como antes mencioné, ya existe un gran avance por parte del Gobierno de turno para el aprovechamiento de la matriz de eficiencia energética, esto será un fuerte apoyo para que la industria automotriz empiece con pie derecho a incursionar en el campo de los vehículos 100% eléctricos.

7. ¿Cuál cree usted que será la apreciación que tendrán los consumidores en el futuro inmediato sobre los nuevos modelos bajo el acuerdo con la UE?

El cliente siempre quiere y espera reducción de precios, sin embargo, algunos importadores prefieren mantener precios e incrementar las bondades y prestaciones de los vehículos con el objetivo de hacer el producto más atractivo sobre todo por su equipamiento tecnológico, un punto muy importante es saber socializar con el cliente de manera correcta.

Entrevista No. 3

Nombre: Evelyn Arrieta Cruz

Título: Ingeniera en Comercio Exterior

Cargo: Analista de Importaciones PEUGEOT/OPEL/CHANGAN

Empresa: NEXUMCORP

Email Institucional: evelyn.arrieta@nexumcorp.ec

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

R. Una de las principales causas que impacto la venta de vehículos en pandemia, fue el miedo de la población por la ola de incertidumbres que rodeaban la economía del país. Que a la fecha sigue siendo un punto focal para tomar en cuenta en las estrategias de venta.

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano?

R. Si, porque ha logrado que los importadores cancelen menos impuestos en las nacionalizaciones y ha logrado que los permisos de importación puedan generarse en menor tiempo.

¿Cuáles han sido los principales obstáculos?

Uno de los obstáculos que se presentó al inicio fue la veracidad en los documentos, el SENA no tenía como verificar que las declaraciones en facturas estaban autorizadas por la aduana del exportador. Situación que fue subsanada en menos de 3 meses, actualmente no existen obstáculos para las importaciones de países provenientes de la UE.

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

Si, actualmente los vehículos europeos cuentan con 5,5% de participación en el mercado ecuatoriano, y esto es gracias al acuerdo Multipartes.

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

Ser más competitivos en precios frente al mercado chino.

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

Las marcas en general actualizan sus estrategias comerciales al inicio de cada año, frente a la competencia en general. Los vehículos provenientes de otros orígenes no europeos no serán la excepción.

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

El mercado europeo se ha volcado al mejoramiento del equipamiento de sus vehículos, tanto en la parte de seguridad como en la apariencia de los nuevos modelos. Estamos claros que los autos europeos casi no pueden competir en precio, debido a los altos estándares de calidad que maneja Europa el cual suele incrementar el precio de un vehículo.

7. ¿Cuál cree usted que será la apreciación que tendrán los consumidores en el futuro inmediato sobre los nuevos modelos bajo el acuerdo con la UE?

La idea que invade a los usuarios normalmente es la reducción del pago de impuestos, que aseguran se verá afectado en el PVP; lo cual puede o no ser cierto, pues como he mencionado en líneas anteriores todo dependerá del equipamiento y la calidad de las unidades ofertadas

Entrevista No. 4

Nombre: Vinicio Izurieta

Título: Economista

Cargo: Gerente General

Empresa: AUDDAXBUSINESS

Email institucional: vinicio.izurieta@auddaxbusiness.com

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

La pandemia restó la capacidad de comercializar productos en todos los sectores, uno de los más afectados fue el sector automovilístico, debido que es muy complicado la venta de vehículos online.

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano?

Efectivamente, a la hora de reducir los impuestos en conformidad con el acuerdo marco que se tiene con la Unión Europea, el resto de las empresas automotrices buscan de alguna manera equiparar sus precios lo que se traduce en una reducción de los costos al consumidor de vehículos.

¿Cuáles han sido los principales obstáculos?

Uno de los principales obstáculos que tenemos en cuanto se refiere a la comercialización de vehículos en general y principalmente europeos desde el costo de fletes que cada vez sigue siendo más alto.

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

Indudablemente, es muy fácil darse cuenta solamente cuando uno pone atención cuando circula en las calles de las ciudades como Quito y Guayaquil, actualmente vemos una gran cantidad de automóviles europeos que están cada vez en mayor número de crecimiento.

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

La industria automotriz va a verse afectada en la estructura de vehículos que se estaban importando hasta el momento, el costo de la gasolina, el aumento del precio va a ocasionar que a corto plazo se importen vehículos que generen un menor consumo y, poco a poco se irán eliminando los vehículos que consume mucho combustible, a largo plazo la tendencia será el uso de vehículos eléctricos o híbridos.

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

Efectivamente, las marcas que no son europeas tendrán que contrarrestar el gran golpe que significa el incremento de mayor número de unidades de venta en productos europeos, para lo cual, tendrán que hacer un esfuerzo en la reducción de los costos de y volverse más competitivos ante el mercado de vehículos europeos.

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

Cada año que pasa, los aranceles van disminuyendo, por ende, los costos de los vehículos europeos son cada vez inferiores teniendo una competitividad muy buena en el mercado, por razones de imagen de marca, calidad de aseguramiento, repuestos. Esto se va a ver reflejado en el consumo interno en el país y se producirá un mayor incremento en compras.

Entrevista No. 5

Nombre: Ingrid Alfonso

Título: Ingeniera en Comercio Exterior

Cargo: Ejecutiva de Cuenta

Empresa: GRUPO MANCERO

Email Institucional: ingrid.alfonso@grupomancero.com

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

No había dinero, los trabajos se suspendieron y limitaron consecuentemente, no había ingresos para comprar bienes.

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano?

Sí parcialmente, se tendría que dividir la respuesta en 2 sectores plenamente identificados:

- a) sector comercial el cual se beneficia con vehículos más baratos y que llegan al país directo a la venta,
- b) El sector industrial no tanto porque sus costos de producción, administrativos etc., se mantienen lo cual da como resultado un mercado menos atractivo.

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

Sí, en la actualidad en el mercado automotriz los vehículos importados desde la UE tienen una participación del 4,3% según datos de la AEADE.

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

- Cambiar la fuente de energía de los vehículos
- Contar con mayores incentivos por parte del gobierno

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

Sí, en la actualidad están tomando medidas como facilidades de créditos, bonos, pero en temas de calidad son muy inferiores a los vehículos provenientes de Europa.

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

- Más flexibilidad en el crédito
- Cuotas de entrada más baja para la compra de vehículos
- Acceso a más opciones de crédito

7. ¿Cuál cree usted que será la apreciación que tendrán los consumidores en el futuro inmediato sobre los nuevos modelos bajo el acuerdo con la UE?

- Una mayor aceptación del vehículo en el mercado
- Un mayor acceso a repuestos y talleres por el incremento en la cuota de mercado de vehículos europeos

Entrevista No. 6

Nombre: Marcelo Gárate

Título: Máster en Administración de Empresas

Cargo: Gerente Concesionario OPEL

Empresa: NEXUMCORP

Email Institucional: marcelo.garate@nexumcorp.ec

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

- Prioridades de consumo por parte del Consumidor (priorizaron alimentación, salud)
- Incertidumbre sobre el nuevo Virus.
- Disminución de ingresos (compañías y familias)
- Cierre de concesionarios, la cultura ecuatoriana no estaba acostumbrada a compras digitales.

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano?

Si, puesto que se pueden ofrecer a los clientes opciones de vehículos 100% europeos a precios de mercado.

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

Si, cada año marcas como Peugeot, Citroën han crecido su participación y la introducción de Opel ha tenido una excelente respuesta por parte de los usuarios en su lanzamiento y los meses posteriores. Llegando a una atención de 6000 clientes en menos de 6 meses.

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

La industria automotriz depende de varios factores:

- Gubernamentales.
- Relaciones internacionales.
- Disponibilidad de materia prima.

Por consiguiente, se dificulta proyectar una industria a largo plazo. Sin embargo, la recuperación de la industria en mención ha sido favorable este año.

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

Si, sin embargo, las marcas tradicionales como Kia y Chevrolet están concentradas con la oferta de las marcas chinas, precio - producto.

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

- Se fortalece las ventas digitales.
- Test drive a domicilio, para muestra de productos.
- Tasa de interés y cuotas bajas.
- Toma de vehículo usado.

7. ¿Cuál cree usted que será la apreciación que tendrán los consumidores en el futuro inmediato sobre los nuevos modelos bajo el acuerdo con la UE?

- La tecnología, seguridad y calidad de los vehículos europeos es muy valorado por sus usuarios. Al colocarse en precios competitivos el usuario de vehículos tradicionales migrará a vehículos europeos.
- El portafolio de las marcas europeas comercializadas en la región cada año crece por la respuesta que tiene acorde a la demanda, acción que impacta directamente en la preferencia del consumidor hacia nuevos productos, seguridad y nuevas tecnologías.

CAPÍTULO IV

INFORME FINAL

4.1 Introducción

La aplicación del Acuerdo con la Unión Europea fue el resultado de un proceso interrumpido de negociaciones, dividido en cuatro rondas, entrando en vigor a partir del 1 de enero del 2017 (Rosales & De la Cruz, 2019). El reto se pone de manifiesto en los productores ecuatorianos para adaptarse a estas nuevas oportunidades que tienen al frente, dado que Europa representa un mercado con alto poder adquisitivo, demandando una variedad de productos, entre ellos los agrícolas, pecuarios y pesqueros, y todo aquello que implique envíos de materia prima, dándoles un valor agregado.

En lo referente a las importaciones, existe un listado de altos componentes de industrialización, los cuales son de alto nivel de importancia dentro del país. De acuerdo con Rosales y De la Cruz (2019), este tipo de productos tales como las máquinas, aparatos y artefactos mecánicos ocupan el primer lugar de las preferencias, no obstante, existen partidas que están sujetas a un proceso de desgravación de forma gradual en un periodo de 10 años. Dentro de estas partidas, están los automóviles, las cuales se dividen en 7 años para vehículos livianos, y 10 años para buses y camiones (Ochoa, 2018). Ante estos lineamientos, el país ha mantenido sus regulaciones internas, impidiendo el acceso de vehículos importados hasta dos años antes de ser importados, al igual que la importación de aquellos vehículos usados, motores y partes de estos remanufacturados.

La venta de vehículos europeos en el país antes del acuerdo ha tenido incidencia baja, cuyo valor más alto se registra en el 2011 con una participación del mercado de menos del 10% (ver tabla 22). A partir del año 2017, las marcas europeas tienen un crecimiento leve a excepción de las marcas Renault, Volkswagen y Skoda, cuyos porcentajes bordean el 1.86%, 1.80% y 0.10% respectivamente. Vale recalcar que, dichas marcas tienen procedencia colombiana y brasileña.

Tabla 22*Evolución de las ventas anuales de los vehículos de la UE en el Ecuador por marca*

Ventas anuales de vehículos de la Union Europea por marca en unidades / porcentaje de participación 2010 - 2017																
Marca	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
RENAULT	5.126	3,88%	5.441	3,89%	2.707	2,23%	2.624	2,31%	2.587	2,15%	1.128	1,39%	1.747	2,75%	1.953	1,86%
VOLKSWAGEN	2.603	1,97%	3.590	2,57%	2.969	2,44%	1.846	1,62%	1.942	1,62%	1.105	1,36%	975	1,53%	1.889	1,80%
CITROEN	115	0,09%	137	0,10%	178	0,15%	184	0,16%	453	0,38%	329	0,40%	189	0,30%	685	0,65%
PEUGEOT	238	0,18%	349	0,25%	241	0,20%	162	0,14%	184	0,15%	146	0,18%	114	0,18%	481	0,46%
MERCEDES BENZ	451	0,34%	446	0,32%	327	0,27%	44	0,04%	335	0,28%	316	0,39%	215	0,34%	441	0,42%
FIAT	98	0,07%	68	0,05%	169	0,14%	508	0,45%	278	0,23%	236	0,29%	28	0,04%	356	0,34%
AUDI	111	0,08%	131	0,09%	150	0,12%	150	0,13%	191	0,16%	182	0,22%	134	0,21%	188	0,18%
BMW	203	0,15%	212	0,15%	152	0,13%	149	0,13%	150	0,12%	114	0,14%	92	0,14%	148	0,14%
SKODA	745	0,56%	647	0,46%	551	0,45%	525	0,46%	261	0,22%	100	0,12%	57	0,09%	110	0,10%
Otras	2.071	1,57%	1.814	1,30%	1.691	1,39%	1.410	1,24%	798	0,66%	371	0,46%	637	1,00%	1.467	1,40%
Total	11.761	8,89%	12.835	9,18%	9.135	7,52%	7.602	6,68%	7.179	5,97%	4.027	4,95%	4.188	6,58%	7.718	7,35%

Fuente: Ochoa, (2018).

En lo que respecta a las importaciones de vehículos, partes y accesorios, los registros históricos indican que hubo un crecimiento sostenido desde el 2011 hasta el 2013, pero a partir de este año, decrecieron significativamente hasta el 2016 (ver tabla 23). Los países de la UE que mayormente se importa por parte del Ecuador en aquel año fue Alemania con un 39% de participación, seguido por Italia con un 16%, España con el 15.60% y Reino Unido con el 8.60% (Ochoa, 2018).

Tabla 23*Evolución de las importaciones de vehículos, partes y accesorios europeos*

VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, SUS PARTES Y ACCESORIOS DÓLAR							
SOCIO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	PARTICIPACIÓN (%) en 2016
Unión Europea	\$ 59.729.510,26	\$ 58.762.100,85	\$ 67.137.405,13	\$ 60.997.235,04	\$ 66.396.159,83	\$ 39.293.431,62	100,00%
Alemania	\$ 31.337.387,18	\$ 24.263.874,36	\$ 28.442.540,17	\$ 32.247.306,84	\$ 25.603.175,21	\$ 15.334.783,76	39,00%
Italia	\$ 6.290.970,09	\$ 7.590.986,32	\$ 7.819.630,77	\$ 5.736.063,25	\$ 6.089.301,71	\$ 6.277.447,01	16,00%
España	\$ 5.483.137,61	\$ 4.287.067,52	\$ 9.117.028,21	\$ 8.169.094,87	\$ 11.715.922,22	\$ 6.132.052,14	15,60%
Reino Unido	\$ 2.654.860,68	\$ 4.292.125,64	\$ 2.490.747,01	\$ 2.100.396,58	\$ 9.718.653,85	\$ 3.361.808,55	8,60%

Fuente: Ochoa, (2018).

4.2 Vigencia del Acuerdo Comercial

El Acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea entró en vigor a partir del 1 de enero del 2017. Dentro de las disposiciones generales que tiene el acuerdo, está el dar preferencias arancelarias al país para ingresar al mercado europeo con precios competitivos,

con base a lo acordado dentro del Sistema de Preferencias Arancelarias (SPG+) y la Resolución de Acceso al mercado (Nieves, 2019).

En cuanto a las condiciones establecidas para el sector automotriz, se determinaron que, a partir del presente año, los aranceles iban a disminuir de forma progresiva de acuerdo con la categoría del automóvil. Para los vehículos livianos, el periodo de desgravamen duraría 7 años, mientras que, para camiones y buses duraría 10 años, en función de las características de los vehículos, entre los cuales está el tamaño, cilindraje y demás (Mesías, 2019). Entre los vehículos cuya desgravación entra en los 7 años estipulados en el acuerdo, están aquellos de pistón, los de encendido de chispa de cilindrada el cual se encuentra entre 1500 a 3000 cm³, siendo los automóviles y de turismo los más destacados.

En cuanto a los vehículos cuya desgravación concluye en el 2027, están los destinados a transportar mercancías, los cuales tienen motor de pistón encendidos por compresión ya sea a diésel o semidiésel (AEADE, 2016). Según lo estipulado en el acuerdo, los vehículos están divididos para su desgravamen en cuatro categorías: de forma inmediata, 5 años, 7 años y 10 años, los cuales se muestran a continuación (ver tabla 24):

Tabla 24

Cronograma de desgravamen arancelarios de vehículos tras la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea y Ecuador del 2017 al 2027

Descripción	Degradación	Arancel base													
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
Motocultores	Inmediata														
Tracto															
Tractores de araña															
Otros tractores															
Trolebuses		10													
Buses híbridos															
Buses															
Volqueta fuera carretera		15													
Grúa		5													
Perforadora		10													
Mezcladora		10													
Barredera		10													
Otros especiales		10													
Especiales nieve golf	20	16,66	13,34	10	6,66	3,34									
Camión> 9.3T diesel	5 años	10	8,33	6,67	5	3,33	1,67								
Camión> 20T diesel		10	8,33	6,67	5	3,33	1,67								
Motobomba-Camión	10	8,33	6,67	5	3,33	1,67									
Van y minibús diesel	7 años	10	8,75	7,5	6,25	5	3,75	2,5	1,25						
Vehículos < 1000CC		35	30,63	26,25	21,88	17,5	13,13	8,75	4,38						
Suv 4x4>1000<=1500 Aut.	5 años	40	35	30	25	20	15	10	5						
Suv 4x2>1000<=1500		40	35	30	25	20	15	10	5						
Suv 4x4 >1500<=3000		40	35	30	25	20	15	10	5						
Aut. Suv 4x2 >1500<=3000		40	35	30	25	20	15	10	5						
Suv 4x4>3000		35	30,63	26,25	21,88	17,5	13,13	8,75	4,38						
Aut. Suv 4x2 >3000		35	30,63	26,25	21,88	17,5	13,13	8,75	4,38						
Aut. Suv 4x2 <=1500 diesel		40	35	30	25	20	15	10	5						
Suv 4x4>1500<=2500		40	35	30	25	20	15	10	5						
Aut. Suv 4x2 >1500<=2500		40	35	30	25	20	15	10	5						
Suv 4x4>2500 diesel		40	35	30	25	20	15	10	5						
Aut. Suv 4x2 >2500 diesel		40	35	30	25	20	15	10	5						
Eléctricos		35	30,63	26,25	21,88	17,5	13,13	8,75	4,38						
Van y minibús diesel		10 años	35	31,85	28,7	25,55	22,4	19,25	16,1	12,95	9,8	6,65	3,5		
Van y minibús gasolina	35		31,85	28,7	25,55	22,4	19,25	16,1	12,95	9,8	6,65	3,5			
Camioneta camion livi 4.5T	40		36,4	32,8	29,2	25,6	22	18,4	14,8	11,2	7,6	4			
Camión>4.5T=5T diesel	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camión>5T <6.2T diesel	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camión>6.2T <=9.3 diesel	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camioneta camion livi 4.5T	40		36,4	32,8	29,2	25,6	22	18,4	14,8	11,2	7,6	4			
Camión>4.5T= 5T gasolina	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camión>5T <=6.2 gasolina	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camioneta camion híbrido	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camioneta y camion hasta	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Regadores y andineros para	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Chasis camion/bus<=6.2T	10		9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1			
Camioneta camion livi 4x2	10	9,1	8,2	7,3	6,4	5,5	4,6	3,7	2,8	1,9	1				
Camioneta camion liviano	40	36,4	32,8	29,2	25,6	22	18,4	14,8	11,2	7,6	4				
Camioneta camion liviano	40	36,4	32,8	29,2	25,6	22	18,4	14,8	11,2	7,6	4				
Camioneta camion liviano	40	36,4	32,8	29,2	25,6	22	18,4	14,8	11,2	7,6	4				

Fuente: Ochoa, (2018)

4.3 Evolución de las ventas de vehículos tras la firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea y Ecuador

Con base a lo indicado por la AEADE (2021), las importaciones se incrementaron de forma considerable desde el año 2017 con 70.203 unidades, cuyo pico más alto fue de 10.307 unidades en noviembre del mismo año, mientras que su pico más bajo en el mes de abril con 3.538 unidades (Benítez, 2018). Esta tendencia se mantuvo favorable hasta el año 2019, cuyas ventas llegaron hasta 102.919 unidades importadas (AEADE, 2021). Esto implica que, hasta este año los beneficios del acuerdo comercial firmado por el Ecuador fueron favorables, considerando que, se eliminaron cupos de importación, los cuales afectaban a la industria automotriz afectando su desarrollo y expansión.

La apertura del mercado de vehículos favoreció enormemente al consumidor local y la competitividad del sector automotriz. Esto se debe a que se cuenta con una diversidad a la hora de elegir productos que se ajusten a los requerimientos de cada cliente. En cuanto a las empresas, tanto importadoras como ensambladoras, están más obligadas a generar mayor competitividad, para mantenerse en un mercado con mayor exigencia.

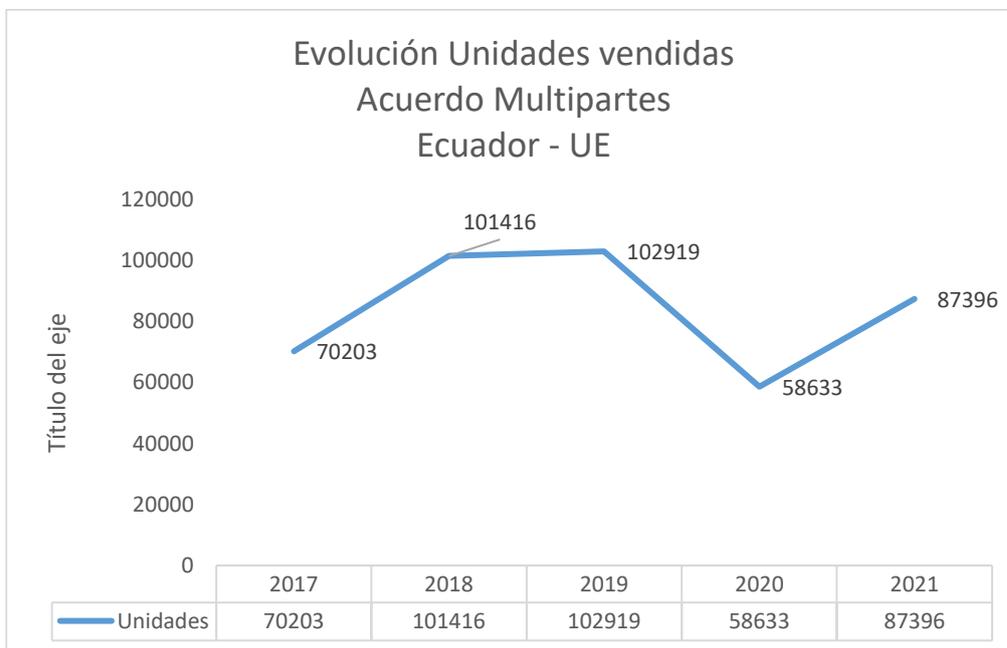


Figura 23 Evolución de las unidades vendidas después del Acuerdo Multipartes entre Ecuador y la UE

Fuente: AEADE (2021)

A partir del año 2020 por la pandemia del COVID-19, los individuos no contemplan dentro de sus prioridades la adquisición de un vehículo, dado que ante la reducción y ausencia de ingresos se ven afectadas las familias y empresas de manera directa, siendo la salud y alimentación las prioridades inmediatas (Diario La Nación, 2020). Ante este escenario, algunas de las concesionarias se han visto obligadas a suavizar las condiciones para ceder financiamiento a los potenciales clientes, entre ellas las rebajas en precios, promociones que incluyen seguros, matrículas y demás para poder obtener liquidez y permanecer abiertos, mientras que otras concesionarias se han visto en la necesidad de cerrar puntos de ventas para la reducción de gastos y cumplir sus obligaciones con otras instituciones.

La industria automotriz ha caído significativamente en sus ventas, pasando de 64.000 a 33.000 unidades vendidas durante el primer semestre del 2020 en comparación al 2019. El 2020 concluyó con una contracción del 47% en referencia al 2019, lo cual implica que las empresas concesionarias terminaron el año con el 50% de los ingresos de lo percibido por venta de autos (Diario El Universo, 2020). Pese a las situaciones de la pandemia, la recuperación de la venta de automóviles importados en el 2021 se ha recuperado en un 49.06% con respecto al 2020, lo cual implica que las expectativas de crecer en el mercado son positivas.

En lo que respecta al año 2022, acorde al Acuerdo Multipartes que está en vigencia, sigue en marcha la reducción de los aranceles. De acuerdo con El Telégrafo (2022), los vehículos livianos tendrán un arancel máximo al 10%, mientras que, en otros modelos, el arancel será hasta el 2.5%. Los bienes que pueden entrar sin costo de arancel están los camiones con 9.3 y 20 toneladas. En cuanto a las expectativas de compra, los factores que influyen a la hora de decidir la adquisición de un vehículo proveniente de la Unión Europea independientemente de los aranceles están los siguientes (Coba, 2022):

- Modelos nuevos con mayor tecnología
- Crecimiento de los precios de los insumos
- Incremento sostenido de los precios de los fletes marítimos
- Escasez internacional de semiconductores.

Estos factores inciden en el precio del vehículo, más aún en la falta de semiconductores, cuyas plantas de ensamblaje han paralizado sus operaciones en lo referente a algunos modelos que requieren este insumo. Vale indicar que, pese a estos factores, la reducción progresiva de aranceles ha permitido que los precios se mantengan en el mercado, favoreciendo el poder adquisitivo de los clientes.



Figura 24. Participación de vehículos importados vs. Ensamblados de vehículos durante periodo 2020 – 2021.

Fuente: AEADE (2021).

De acuerdo con la figura 24, se evidencia una desprotección del mercado local en lo referente a los vehículos ensamblados en contraste con los importados. Esto hace que sus ventas disminuyan permanentemente ante los beneficios del acuerdo comercial europeo, por lo cual se espera que los ensambladores locales se vuelvan más competitivos en comparación con el mercado europeo.

Por tal motivo, el acuerdo firmado en el 2017, se estableció el desgravamen progresivo para que la industria ecuatoriana se desarrolle y pueda cubrir las falencias que tiene. De igual forma, aunque la reducción de aranceles no influirá de forma directa al precio final de un vehículo al adquirirlo, ya que no existe una relación directa con el precio de fábrica, en el largo plazo los vehículos de la Unión Europea alcanzarán precios similares a los del mercado local, restando competitividad a la industria en el país.

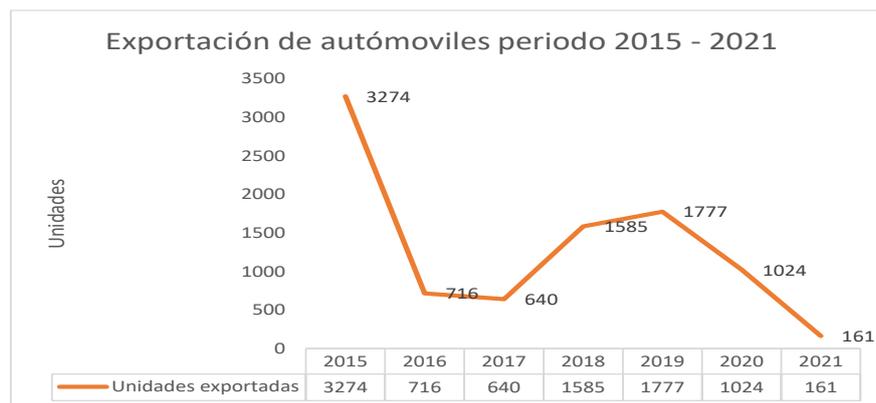


Figura 25. Exportaciones de automóviles periodo 2015- 2021.

Fuente: AEADE (2021)

De acuerdo con la figura 25, en lo referente a las exportaciones de vehículos, las mismas han venido disminuyendo de forma drástica. De acuerdo con Benítez y Realpe (2018), el año

2015 ha sido la mejor época de exportaciones de este producto con 3.274 unidades, mientras que el resto de los años ha venido cayendo de forma progresiva, llegando al 2021 con 183 vehículos exportados (AEADE, 2021). Este declive hace evidenciar que, la composición del sector automotriz ha cambiado de forma drástica, tanto en la participación del ensamblaje local y de las exportaciones.

4.4 Ventajas del Acuerdo Multipartes de la UE con el Ecuador

Dentro de las ventajas que se presentan para ambos países, se presenta un ahorro sustancial en lo referente al pago de aranceles. Este acuerdo genera que dentro del mercado nacional mejore la calidad y precios de los vehículos, tomando en cuenta que, los productos provenientes de Europa tienen precios mucho más accesibles. La negociación del acuerdo Multipartes se centró fundamentalmente en el ganar – ganar, considerando que, al eliminarse las barreras arancelarias en varios productos, fortalecerá la integración regional en ambos sectores, logrando de esta manera bases sólidas en el ámbito comercial.

Estos aspectos contribuyen al país en absorber los beneficios de los presentes acuerdos, resaltando el hecho de Ecuador es beneficiario de las preferencias arancelarias establecidas por la UE, con base al bloque del Sistema Generalizado de Preferencias Plus (SGP+). En cuanto al sector automotriz, la mano de obra estará mejor preparada, teniendo la expectativa que, en un futuro, los automóviles serán fabricados con partes ecuatorianas. Esto traerá un gran beneficio que, más allá de alcanzar un consumo interno en el mercado ecuatoriano, a largo plazo la producción nacional podrá traspasar fronteras, integrándose al comercio internacional, beneficiando e impulsando fuentes de empleo.

Dentro de los aspectos por los cuales influye de forma positiva el acuerdo Multipartes en el sector automotriz, se mencionan los siguientes aspectos (Benítez, 2018):

- Proveedores de servicios: tanto la UE como el Ecuador darán facilidad para el flujo laboral de personas que presten servicios contractuales para ambas partes, en lo referente a servicios tales como: tecnología, mercadeo, ingeniería y ventas para el sector automotriz.
- Mantenimiento y reparación de equipos, en el que se incluyen los servicios de transporte ya sea en un contrato de servicios post – venta o post arrendamiento.

En cuanto a los beneficios de la contraparte, los productos provenientes de Europa gozarán de igual forma de reducción de aranceles, lo que implica que los consumidores podrán acceder a un sinnúmero de productos con precios bajos abriendo paso a la transformación de la matriz

productiva. De acuerdo con De la Cruz y Rosales (2021), los países que mayormente ocupan los niveles de importación son: Alemania, España, Italia y Francia que, puede provocar pérdidas para el resto de los miembros de la UE.

4.5 Retos y desafíos para la industria automotriz

La situación que atraviesa el sector automotriz es compleja, debido a factores estructurales y de contexto. Los primeros hacen referencia a las dificultades que la industria ha vivido por años, entre la imposición arancelaria, economía de escala y la falta de apoyo por parte de los gobiernos de turno, la poca flexibilidad laboral, importación masiva de vehículos y los acuerdos de libre comercio. Además, la situación actual del COVID-19, golpeando de manera profunda la industria como tal, para lo cual se requiere la elaboración y ejecución de estrategias urgentes que dinamicen la economía en este sector.

Dentro de la industria automotriz se ha evidenciado diferencias notables en cuanto a distintas empresas referente a la inversión. De acuerdo con Aguirre (2020), existen empresas ensambladoras las cuales han realizado de forma progresiva inversiones para adaptarse al sistema industria 4.0, como parte de la planificación estratégica para ir más allá en el 2025, mientras que, otro grupo sectorial no han realizado ninguna inversión tecnológica para un futuro lejano, debido a algunas causas, entre ellas el presupuesto y la falta de mercado. Ante los acuerdos que se han implementado, en especial el Multipartes con la Unión Europea, juntamente con el proceso globalizador de la tecnología, el sector automotriz podría sufrir efectos devastadores, dado su poco o nulo esfuerzo de adaptarse a esta nueva realidad.

En cuanto a los retos que tiene la industria automotriz, está en desarrollar e incrementar proveedores locales que satisfagan la demanda existente, transformando la industria local con el propósito de que el Ecuador se convierta en un proveedor de vehículos y autopartes a nivel internacional, y de esta manera contribuir con la balanza comercial. Estos avances abrirán camino a que ingresen nuevas tecnologías, tomando en cuenta que la ciencia crece de forma exponencial, contando con personal altamente calificado que, con el apoyo gubernamental e institucional, pueda abrir espacios para invertir.

Otro de los desafíos a considerarse, está en tener una hoja de ruta industrial que permite consumir la transformación digital de la industria automotriz con miras al 2025. En este escenario, deberán participar varios actores empresariales, entre los cuales se destacan los gremios, tales como la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, quien deberá tomar la batuta en este proceso, con el apoyo y acompañamiento del Gobierno de turno, ajustando el

marco jurídico actual a la vigencia de los acuerdos comerciales actuales de forma eficiente. También vale acotar crear políticas públicas que permitan que las empresas del sector automotriz puedan acceder a créditos baratos para implementar tecnología de punta, logrando ser competitivo con la producción automovilística proveniente de Europa.

Además, es importante mencionar que, para impulsar un desarrollo económico sostenible orientado a incrementar la cohesión social, por ende, la pobreza, se debe orientar el acuerdo en cooperar de forma conjunta los países, con base a los siguientes puntos:

- Creación y mejoramiento de las nuevas oportunidades entre comercio e inversión, a través de fomentar la innovación y competitividad. Se destaca la modernización productiva, facilidad en las áreas de comercio y tecnológica;
- Promover un desarrollo de todas las empresas en especial las Pymes, siendo el comercio la herramienta fundamental para reducir la pobreza;
- Dar prioridad a los sectores más débiles ante la promoción de un comercio justo y equitativo;
- Fortalecer las capacidades comerciales e institucionales en este escenario con el fin de aprovechar al máximo los beneficios que presenta el Acuerdo Multipartes firmado con la UE.

Para lograr mayor competitividad, el país debe diseñar una agenda competitiva que incorpore todo lo relacionado a mejorar la productividad industrial y los costos de la no competitividad que afectan a la oferta de exportaciones automotriz. La mayor preocupación del sector empresarial radica fundamentalmente en los bajos índices de productividad en los sectores primario y secundario de la economía, en conjunto con los altos costos de los servicios públicos, logística, transporte, distribución física, entre otros.

CONCLUSIONES

El presente trabajo tuvo como objetivo el análisis de las repercusiones que pudiese obtener el sector automotriz, desde la implementación del Acuerdo Comercial Multipartes de Ecuador con la Unión Europea para la importación de vehículos provenientes de Europa en el período 2017-2020. La firma de este acuerdo tuvo resultados favorables, dado que se eliminaron cupos de importación, los cuales perjudicaron a la industria impidiendo su desarrollo adecuado, más aún que no permitía posicionarse en el mercado, el cual se ha convertido en una herramienta fundamental para su desarrollo.

Además, en cuanto a la evolución económica del sector importador automotriz tras la firma del acuerdo comercial con la UE, se pudo observar que, durante el periodo 2017 al 2019 tanto las ventas como las importaciones tuvieron un crecimiento sostenido, partiendo de 70.203 unidades en el 2017, hasta llegar a 102.919 unidades en el 2019. A partir del 2020, la caída fue drástica debido a la pandemia del COVID-19, cuyas cifras en comparación al año anterior fueron de casi el 50% de los ingresos percibidos. Para el año 2021, la recuperación fue del 49.06% con respecto al 2020, pero aún no se llega a los niveles del 2019.

En lo referente a las generalidades del acuerdo comercial entre la UE y el Ecuador en lo que respecta al sector automotriz, se destacan puntos que favorecen a ambas economías, tales como: a) eliminación de barreras técnicas; 2) medidas sanitarias; 3) desarrollo sostenible, entre otros. Las condiciones para el sector importador automotriz nacional se verían favorecidas en cuanto a la reducción de aranceles por un periodo de 7 años para vehículos livianos y 10 años para buses, dando la oportunidad a que la industria nacional pueda estar a la altura de competir con el mercado europeo.

En cuanto a las ventajas del acuerdo comercial Multipartes, se destaca un ahorro en lo referente al pago de aranceles por parte del sector importador en ambos lados. Tanto la UE como el Ecuador serán beneficiados. El precio y la calidad de los vehículos mejora notablemente en el país, existiendo mayor accesibilidad. Otro de los aspectos a destacar consta en las facilidades de dar paso al flujo laboral de personas para ambas partes en cuanto a servicios se refiere. El presente trabajo destaca la libertad de tener mano de obra calificada, la cual puede ser aprovechada para la fabricación de vehículos nacionales, ganando espacio en el mercado interno y proyectándose a nivel internacional. Estas ventajas deben ser capitalizadas por los proveedores locales, quienes deberán invertir para satisfacer la demanda existente que,

con el paso a las nuevas tecnologías, se diseñan procesos innovadores con muy bajo costo para la producción de vehículos.

En lo referente a la hipótesis planteada, si la firma del acuerdo comercial multipartes entre la UE y el Ecuador contribuyó a mejorar el desarrollo del mercado importador en el periodo 2017 -2020, los entrevistados indicaron que, pese a contar con un crecimiento sostenido durante el periodo 2017 al 2019, no se pudo mantener el mismo debido a la pandemia del COVID-19. Los entrevistados concordaron en que, dichas circunstancias frenaron la capacidad de comercializar productos, dado que de forma online no tiene la misma implicancia que cualquier otro producto. En la actualidad, la oferta de vehículos está en una recuperación constante, aprovechando todas las bondades del mercado europeo, en cuanto a precio, marca, tecnología y variedad para distintos gustos de los clientes.

Además, se destaca el hecho de que existe coincidencia en cuanto al apogeo y aceptación por parte del público en general referente a los vehículos europeos. Entre dichos puntos, se considera importante la reducción de aranceles, lo cual ha permitido que el consumidor pueda adquirir los bienes a precios módicos y accesibles. Esto hace que, las empresas europeas equiparen sus precios para llegar a captar la mayor cantidad de clientes en el mercado ecuatoriano.

RECOMENDACIONES

1. El Gobierno y las empresas automotrices deben trabajar de forma conjunta con el fin de encontrar soluciones a los problemas existentes por causa de la pandemia, entre los cuales está dar mayor facilidad al financiamiento para recuperación de la industria.
2. Las empresas automotrices deben aprovechar al máximo los beneficios del Acuerdo Comercial Multipartes, con el propósito de hallar inversionistas dispuestos al desarrollo económico y financiero del sector.
3. El sector automotriz debe provechar los recursos tecnológicos provenientes de la UE con el fin de mejorar la producción automotriz, siendo la inversión un efecto dinamizador de la economía que incrementa la producción de bienes y servicios, logrando atender el mercado interno y externo.
4. El Gobierno debe brindar seguridad jurídica que garantice el desarrollo del Acuerdo, para que se convierta en un país atractivo de inversiones y se desarrolle la industria automotriz generando fuentes de empleo.
5. Formar alianzas estratégicas con empresas extranjeras automotrices de marca mundial tales como Volkswagen, Mercedes Benz, entre otros con el fin de crear empresas ensambladoras en el país, con la prioridad de fortalecer el desarrollo proveedores locales, creando plazas de empleo y exportaciones.

Referencias Bibliográficas

- Acebo, M., & Nuñez, A. (2017). Industria Automotriz. *Estudios Industriales*, 1-45. Obtenido de <http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2017/06/industriaautomotriz.pdf>
- AEADE. (2016). *Beneficios del Acuerdo Comercial con la Unión Europea*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2016/12/Acuerdo-comercial-UE_AEADEfnl.pdf
- AEADE. (2018). *Sector Automotor en cifras*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/12/boletin%2027%20espanol%20resumido.pdf>
- AEADE. (2021). *Ventas mensuales de vehículos*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/>
- Aguilar Barojas, S. (2005). Fórmulas para el cálculo de la muestra en investigaciones de salud. *Salud en Tabasco*, 11(1-2), 333-338. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/487/48711206.pdf>
- Aguirre, J. (2020). *El desafío de la cuarta revolución industrial como objetivo de competitividad de las industrias ensambladoras de vehículos en el Ecuador con visión al 2025*. Obtenido de Repositorio Universidad Internacional del Ecuador: <https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/4371>
- Alvarado, J. (2017). *Análisis Del Sistema General De Preferencias Arancelarias (SGP) Y Su Incidencia En La Evolución De Las Exportaciones Ecuatorianas Hacia La Unión Europea Periodo 2010 – 2016*. Obtenido de Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/22298/1/Trabajo%20de%20Titulaci%C3%B3n%20final.pdf>
- Andrade, L., & Meza, A. (2017). Acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea: El caso del sector bananero ecuatoriano. *Revista Espacios*, 26. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a17v38n58/a17v38n58p26.pdf>
- Andrés Gómez, M., & Ramírez, Z. (2017). Causalidad Entre Las Importaciones Y El Crecimiento Económico: Evidencia Empírica Para El Departamento Del Cauca (Colombia). *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, 41-62. doi:<https://doi.org/10.18359/rfce.3068>

- Benítez, L. (2018). *Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador-Unión Europea*. Obtenido de Repositorio Universidad Politécnica Estatal del Carchi: <http://repositorio.upec.edu.ec/handle/123456789/677>
- Bravo, N. (2016). *Análisis De Factibilidad Para La Importacion De Mercancia Para Rectima Industry Por El Puerto Comercial De Esmeraldas*. Obtenido de Pontificia Universidad Católica del Ecuador: <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/1225/1/BRAVO%20CAICED%20%20NATHALY%20DAYANA.pdf>
- Carrillo, D. (2019). *Efectos de la Regulación Comercial en el Sector Automotor Ecuatoriano durante el periodo 2010-2018*. Obtenido de Universidad San Francisco De Quito USFQ: <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/9022/1/125419.pdf>
- Casanova, M. (2020). *Efectos en el sector automotriz ecuatoriano con la implementación del acuerdo comercial de Ecuador y la Unión Europea, período 2013-2018*. Obtenido de Universidad Técnica De Ambato: <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/31711/1/T4843e.pdf>
- CEPAL. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Obtenido de Naciones Unidas: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf
- CEPAL. (2018). *La Unión Europea y América Latina y el Caribe*. Santiago: Publicación de las Naciones Unidas. Obtenido de Comisión Económica para América Larina y el Caribe.
- Cevallos, D., Montesdeoca, E., & Cevallos, R. (2018). Relación estratégica para el desarrollo del Ecuador: acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea. *Revista Universidad y Sociedad*, 165-169.
- Cifuentes, R. (2011). Enfoques de investigación. En R. Cifuentes, *Diseño de proyectos de investigación cualitativa* (págs. 21-42). Ediciones Novedades Educativas de México S.A. de C.V. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4929358.pdf>
- Cinfuegos, M. (2017). *Los procedimientos de celebración de acuerdos internacionales por la Unión Europea*. Barcelona: Bosch Editor.

- Coba, G. (2022). *Aranceles de vehículos de la Unión Europea se reducen o eliminan en 2022*. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/vehiculos-union-europea-aranceles-acuerdo-ecuador/#:~:text=Y%20los%20veh%C3%ADculos%20livianos%2C%20como,en%202022%2C%20dependiendo%20el%20modelo.>
- Comunidad de Madrid. (2020). *¿Qué es la Unión Europea? ¿Cómo funciona? ¿Qué hace?* Obtenido de <https://www.comunidad.madrid/servicios/madrid-mundo/es-union-europea-funciona-hace>
- Constitución de la republica del Ecuador. (2018). *Registro Oficial 449*. Obtenido de Ministerio del Medio Ambiente: <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador.pdf>
- COPCI. (2018). *Registro Oficial Suplemento 351*. Obtenido de Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones: <https://www.correosdeecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>
- De la Cruz, L., & Rosales, D. (2021). Estudio comparativo de los resultados del Acuerdo Multipartes Ecuador - Unión Europea. *Boletín de Coyuntura*(29), 5-10. Obtenido de <https://revistas.uta.edu.ec/erevista/index.php/bcoyu/article/download/1157/1040/>
- Diario El Universo. (2020). *Alternativas en financiamiento y ofertas son las estrategias de los concesionarios para reactivar las ventas de carros en Ecuador*. Recuperado el 29 de junio de 2021, de Diario El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/07/21/nota/7914042/financiamiento-ofertas-son-estrategias-concesionarios-reactivar/>
- Diario El Universo. (2 de enero de 2020). Aranceles para importar autos europeos ya están al 20 %, la mitad de lo que se pagaba sin acuerdo comercial. pág. 5. Obtenido de El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/01/01/nota/7672731/vehiculos-baja-arancel-acuerdo-comercial-union-europea/>
- Diario La Nación. (2020). *EN PANDEMIA, LA COMPRA DE CARROS TIENE SUS VENTAJAS*. Recuperado el 29 de junio de 2021, de Diario La Nación: <https://lanacion.com.ec/en-pandemia-la-compra-de-carros-tiene-sus-ventajas/>

- Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M., & Varela, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*, 2(7), 162-167. Recuperado el 29 de junio de 2021, de <http://www.scielo.org.mx/pdf/iem/v2n7/v2n7a9.pdf>
- El Telégrafo. (2022). *Vehículos europeos tienen mayor expectativa de ventas en Ecuador durante 2022*. Obtenido de El Telégrafo: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/actualidad/44/vehiculos-europeos-tienen-mayor-expectativa-de-ventas-en-ecuador-durante-el-2022#:~:text=Veh%C3%ADculos%20europeos%20tienen%20mayor%20expectativa%20de%20ventas%20en%20Ecuador%20durante%20el%202022,-La%>
- Escobar, C. (2016). *Estudio analítico de la oferta local de autopartes requeridas en procesos de mantenimiento preventivo para vehículos livianos que se encuentran ubicados en el Ecuador*. Obtenido de Universidad Internacional del Ecuador: <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1411/1/T-UIDE-1102.pdf>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la Investigación. Manual Autoformativo Interactivo* (1ª ed.). Huancayo: Universidad Continental. Obtenido de https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/4278/1/DO_UC_EG_MAI_UC0584_2018.pdf
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill Education.
- Intracen. (2014). *EU and Ecuador conclude negotiations for trade agreement*. Obtenido de International Trade Centre: <https://www.intracen.org/itc/blogs/market-insider/EU-and-Ecuador-conclude-negotiations-for-trade-agreement/>
- Kent, G. (2018). *La unión Europea y sus beneficios*. Obtenido de Revista Europea de Dirección y Economía de la Empresa : https://www.researchgate.net/publication/331565219_LA_UNION_EUROPEA_Y_SUS_BENEFICIOS
- López Roldán, P., & Fachelli, S. (2017). El diseño de la Muestra. En P. López Roldán, & S. Fachelli, *Metodología de la Investigación Social Cuantitativa*. Madrid: Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado el 12 de julio de 2021, de https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua_cap2-4a2017.pdf

- Macías, E. (2018). *Análisis comparativo sobre las ventajas y desventajas presentadas en el nuevo Acuerdo Comercial Multipartes celebrado entre Ecuador y la Unión Europea versus el Acuerdo Comercial SGP Plus. Periodo 2009 a junio 2016*. Obtenido de Escuela Politécnica Nacional: <https://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/19494/1/CD-8893.pdf>
- Mesías, R. (2019). *El acuerdo comercial de Ecuador con la Unión Europea y el comportamiento de las exportaciones ecuatorianas*. Obtenido de Universidad Andina Simón Bolívar: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6680/1/T2887-MAE-Mesias-El%20acuerdo.pdf>
- Milo, J. (2018). *Análisis del sector automotriz y su incidencia en la Balanza de Pagos durante los períodos 2011 – 2015*. Obtenido de Universidad Católica De Santiago De Guayaquil: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/10919/1/T-UCSG-POS-MFEE-127.pdf>
- Moreno. (2017). *Los aranceles. Funcionamiento y definición de los tipos más comunes*. Obtenido de <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/69808/5/5-LOS-ARANCELES-Y-DROPSHIPPING.pdf>
- News European Parliament. (2020). *Trade agreements: what the EU is working on*. Obtenido de <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/world/20161014STO47381/trade-agreements-what-the-eu-is-working-on>
- Nieves, J. (2019). *El acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea y sus beneficios en el sector automotriz del Ecuador. Período 2014 – 2018*. Obtenido de Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/40879/1/T-NIEVES%20RODR%c3%8dGUEZ%20JENIFFER%20DAYANA.pdf>
- Ochoa, J. (2018). *Análisis del entorno de los negocios en el marco del acuerdo con la Unión Europea: Importación de vehículos de Alemania*. Obtenido de Universidad del Azuay: <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/8386/1/14106.pdf>
- Ortiz, D., & Atarihuana, R. (2019). *Análisis económico del sector automotriz ecuatoriano antes, durante y después del levantamiento de las salvaguardias y otras medidas restrictivas al comercio, periodo 2012 - 2017*. Obtenido de Universidad Central del

Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/17438/1/T-UCE-0005-CEC-150.pdf>

Otero, A. (2018). Enfoques de Investigación: Métodos para el Diseño Urbano - Arquitectónico. *Researchnet*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/326905435_ENFOQUES_DE_INVESTIGACION/link/5b6b7f9992851ca650526dfd/download

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Int. J. Morphol*, 35(1), 227-232. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>

Rangel, M., Pinza, J., Fajardo, J., & Velasco, J. (2019). Principales Determinantes De Las Importaciones En Colombia. 2000 – 2016. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 130 - 157.

Ríos, Á. (2018). *Impacto Por La Implementación De Cupos De Importaciones En El Sector Automotriz Del Ecuador, Período 2010 – 2016*. Obtenido de Universidad Internacional del Ecuador: <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/2744/1/T-UIDE-1955.pdf>

Rodríguez, L., & Meza, A. (2017). Acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea: El caso del sector bananero ecuatoriano. *Revista Espacios Vol. 38 (Nº 58)*, 26.

Rosales, D., & De la Cruz, L. (2019). Los primeros 18 meses del Acuerdo Multipartes Ecuador - Unión Europea. *Podium*(35), 43-56. doi:10.31095podium.2019.35.3

Salm, C., & Charlotte, M. (2017). *Benefits Of EU International Trade Agreements*. Obtenido de <https://epthinktank.eu/2017/10/27/benefits-of-eu-international-trade-agreements/>

Sanca, M. (2011). Tipos de Investigación Científica. *Revista de Actualización Científica*, 9, 621-624. Obtenido de www.revistasbolivianas.org.bo/pdf/raci/v12/v12_a11.pdf

Sanchez, C. (2014). *Automatización en la industris automotriz: conceptos y procesos*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/299546590_AUTOMATIZACION_EN_LA_INDUSTRIA_AUTOMOTRIZ_CONCEPTOS_Y_PROCESOS

Santiesteban, E. (2014). *Metodología de la Investigación científica*. Las Tunas: Editorial Académica Universitaria (Edacun). Obtenido de <http://edacunob.ult.edu.cu/xmlui/bitstream/handle/123456789/16/Metodolog%C3%A>

Da%20de%20la%20Investigaci%C3%B3n%20Cient%C3%ADfica.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tala, C. (2016). El comercio internacional y los países desarrollados. *Revista Ventana Científica*, 44-49.

Unión Europea. (2018). *La Unión Europea ¿Qué es y qué hace?* Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.

Anexos

Anexo 1

Formato Encuesta a Clientes

1. Género

Masculino

Femenino

2. Edad

18-25 años

25-35 años

35 -45 años

45-55 años

55-65 años

Mayor a 65 años

3. Nivel de Ingresos

\$400 - \$800

\$801-\$1200

\$1200-\$1600

\$1600 - \$2000

\$2000 - \$4000

Más de \$4000

4. Sector en el cual labora:

Sector Privado

Sector Público

Dueño de negocio propio

Independiente

1. Tipo de vehículo que tiene:

SUV

Automóvil

Camioneta

Camión

VAN

2. ¿Cuáles son los principales productos que usted mayormente demanda en el mercado de autopartes? (puede escoger más de una respuesta)

Repuestos para motor

Accesorios y lujos

Repuestos generales

Llantas

3. A la hora de escoger los productos mencionados en la pregunta anterior, ¿cuál de las siguientes opciones escogería a la hora de comprar?

Importados

Nacionales

4. En caso de que la pregunta anterior sea importada, indique de qué país de procedencia preferiría usted el producto del mercado de autopartes a la hora de comprar, caso contrario pase a la pregunta 6:

China

Japón

Alemania

Estados Unidos

Unión Europea

otro

5. ¿En qué lugares usted compra frecuentemente los repuestos para su vehículo?

Concesionarias

Tiendas de repuestos informales

Compras virtuales por internet

Importación directa

6. En caso de decidir tener un carro, ¿de qué país de procedencia seleccionaría para realizar la compra de este?

Europa

Estados Unidos

China

Japón

Corea del Sur

México

Colombia

otros

7. Con base a los siguientes elementos, califique del 1 al 5 de acuerdo con la escala de Likert siendo 1= totalmente en desacuerdo; 2= en desacuerdo; 3= indiferente; 4= de acuerdo; 5= totalmente de acuerdo, cada una de las categorías para decidir la compra de un carro de su preferencia

Precio

Financiamiento

Presentación

Marca

País de procedencia

8. ¿Tiene usted conocimiento sobre el Acuerdo comercial Multipartes entre Ecuador y la UE referente al sector automotriz?

SI

NO

9. ¿En qué cree usted que ha beneficiado el Acuerdo Multipartes entre Ecuador y la UE al sector automotriz?

Reducción de precios

Mayor variedad de autos

Menor pago de aranceles

Mayores beneficios que la competencia

Financiamiento más accesible para comprar

10. ¿Qué beneficios cree usted que tienen los automóviles y sus partes provenientes de la UE con aquellos que provienen otros lugares distintos a la UE?

Precios más competitivos

Mayor variedad de autos

Accesorios más económicos

Reducción progresiva de aranceles

Innovación y tecnología

Anexo 2

Anexo Entrevistas a Expertos

Entrevista sobre Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea y su repercusión el sector automotriz ecuatoriano.

1. ¿Cuál es su opinión respecto a las principales causas que frenaron el crecimiento del sector automotriz del Ecuador durante la pandemia?

2. ¿Considera usted que la firma del Acuerdo Comercial Multipartes con la Unión Europea ha permitido mejorar la situación del sector automotriz ecuatoriano? ¿Cuáles han sido los principales obstáculos?

3. ¿Cree usted que los vehículos procedentes de Europa están aumentando la cuota de participación en el mercado ecuatoriano?

4. ¿Cuáles son las perspectivas de la industria automotriz en el mediano y largo plazo?

5. ¿Cree usted que los concesionarios de vehículos no europeos tomaran estrategias para contrarrestar los posibles efectos de la nueva competencia?

6. ¿Qué acciones se están realizando para la sostenibilidad de la industria automotriz en los escenarios actuales, post – pandemia con los acuerdos de la Unión Europea?

7. ¿Cuál cree usted que será la apreciación que tendrán los consumidores en el futuro inmediato sobre los nuevos modelos bajo el acuerdo con la UE?