



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

TÍTULO:

"DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS
IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA
ECUATORIANA"

TRABAJO DE TITULACIÓN

Ingeniería en Comercio Exterior

AUTORAS

Madelein Gabriela Aguilar Neira

Ingrid Mayerli Mancera Vanegas

TUTOR

Msc. Econ. Sergio Suárez López

Guayaquil – Ecuador

2015

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA.....	I
ÍNDICE DE CONTENIDO	II
ÍNDICE DE TABLAS.....	V
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	VI
ÍNDICE DE ANEXOS.....	VIII
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR.....	IX
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR .	X
AGRADECIMIENTO	XI
DEDICATORIA	XII
RESUMEN.....	1
ABSTRACT	¡Error! Marcador no definido.
INTRODUCCIÓN.....	2
CAPÍTULO I.....	3
1. EL PROBLEMA.....	3
1.1. Diagnóstico del ámbito o contexto	3
1.2. Definición del problema	5
1.3. Formulación del problema	6
1.4. Justificación	6
1.5. Objetivos	7
1.5.1. Objetivo general	7
1.5.2. Objetivos específicos.....	7
1.6. Hipótesis.....	7
1.6.1. Hipótesis General	7
CAPÍTULO II.....	7
2. MARCO TEÓRICO	7
2.1. Fundamentación teórica	7
2.1.1. El Comercio Internacional.....	7
2.1.2. Beneficios del Comercio Internacional.....	9
2.2. Economía Actual Ecuatoriana.....	10
2.3. La Importación.....	13
2.4. La industria Automotriz	14

2.5. La industria automotriz del Ecuador.....	15
2.6. Importaciones Automotrices	23
2.7. Porcentajes de importaciones automotrices que se encuentran en el Ecuador	24
2.8. Partidas arancelarias de la importación de vehículos	25
2.8.1. Arancel de importaciones del Ecuador	25
2.9. Proceso de restricción en el mercado automotriz	26
2.10 Beneficios entregados a los ensambladores ecuatorianos.	27
2.11. Cálculo de los beneficios de nacionalización	30
2.12. Principales Marcas de empresas Líderes	32
2.13. Actuación y tendencias de consumo de los más importantes países importadores	34
2.13.1. Barreras arancelarias	36
2.13.2. Barreras no arancelarias	36
2.14. Las Salvaguardias	38
2.15. Fundamentación legal	39
2.15.1. Resolución No. 65 del Comité De Comercio Exterior.....	39
2.15.2. Resolución No. 66 del Comité De Comercio Exterior.....	42
2.15.3. Resolución No. 77 del Comité De Comercio Exterior.....	42
CAPÍTULO III.....	43
3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	43
3.1. Tipo de Estudio.....	43
3.2. Método de investigación.	44
3.3. Técnicas e Instrumentos.....	44
3.4. Población.....	44
3.5. Análisis de los Resultados	46
3.5.1. Encuesta	46
3.5.2. Entrevista	57
3.5.3. Análisis de Ventas.....	63
3.5.4. Análisis de los tributos del Comercio Exterior.....	68
3.5.6. Análisis de la Inflación Anual (2011- 2014).....	72

3.5.7. Inflación acumulada en diciembre de cada año (porcentajes, 2001-2014).....	74
3.5.8. Análisis del PIB.	75
3.5.9. Análisis de Balanza Comercial Semestral (2011- 2014)	77
3.5.10. Balanza comercial no petrolera (exportaciones)	79
3.5.11. Balanza comercial no petrolera (importaciones)	80
3.5.12. Análisis macroeconómico.....	82
Capítulo IV.....	89
4. Propuesta.....	89
4.1. Tema	89
4.2. Descripción de la propuesta.	89
4.2. Objetivos.....	89
4.2.1. Objetivo General	89
4.2.2. Objetivo Específicos.....	89
4.3. Justificación	90
4.3.1. Análisis de mercado	91
4.4. Marco legal.....	93
4.4.1. Documentación	93
4.4.2. Proceso de importación.....	93
4.4.3. Ejemplo de liquidación de un vehículo.....	95
4.5. Objetivos estratégicos.....	98
4.6. Definición de estrategias.....	98
Conclusiones	99
Recomendaciones	100
BIBLIOGRAFÍA.....	101
ANEXOS	106

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Valores en la Balanza Comercial	4
Tabla 2 Producción anual de vehículos en unidades	29
Tabla 3 Producción Enero Octubre 2012 vehículos GM OBB	29
Tabla 4 Marcas más vendidas en Ecuador	33
Tabla 5 Precios de los modelos de vehículos más vendidos de Ecuador por marcas.....	34
Tabla 6 para reducción de aranceles de CKD.....	40
Tabla 7 Reducción de aranceles.....	41
Tabla 8 Cupo de vehículos para importación en el Ecuador	42
Tabla 9 Edad	46
Tabla 10 Estabilidad Laboral	47
Tabla 11 Ingresos Mensuales	48
Tabla 12 Tiempo en que se adquirió un vehículo.....	49
Tabla 13 Marca de vehículo adquirido	50
Tabla 14 Costo de vehículo	51
Tabla 15 Preferencia de tipo de vehículo.....	52
Tabla 16 Factores que inciden en la compra de un vehículo nacional	53
Tabla 17 Factores que inciden en la compra de un vehículo internacional	54
Tabla 18 Frecuencia en la compra de un vehículo.....	55
Tabla 19 Estimación en la compra de un nuevo vehículo	56
Tabla 20 Liquidación de tributos	97

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Importación de vehículos pasajeros	19
Gráfico 2 Ventas de Ecuador por tipo de vehículos en el 2011	33
Gráfico 3 Edad.....	46
Gráfico 4 Estabilidad Laboral.....	47
Gráfico 5 Ingresos Mensuales	48
Gráfico 6 Tiempo en que se adquirió un vehículo	49
Gráfico 7 Marca de vehículo adquirido.....	50
Gráfico 8 Costo de vehículo.....	51
Gráfico 9 Preferencia de tipo de vehículo	52
Gráfico 10 Factores que inciden en la compra de un vehículo nacional ..	53
Gráfico 11 Factores que inciden en la compra de un vehículo internacional	54
Gráfico 12 Frecuencia en la compra de un vehículo	55
Gráfico 13 Estimación en la compra de un nuevo vehículo.....	56
Gráfico 14 Análisis de las Ventas de los Vehículos en el Ecuador en millones.	63
Gráfico 15 Ventas de vehículos importados luego de las medidas	65
Gráfico 16 Comparación lineal de ventas de 2013 a 2014	66
Gráfico 17 Comparación lineal de ventas de 2014 a 2015	67
Gráfico 18 Comparación lineal de ventas de 2014 a 2015	67
Gráfico 19 Comparación lineal de ventas de 2014 a 2015	68
Gráfico 20 Factor decrecimiento 20% ICE	68
Gráfico 21 Factor decrecimiento 5% ISD	69
Gráfico 22 Factor decrecimiento 12% IVA	69
Gráfico 23 Tasa del Desempleo Anual (2011- 2014)	70
Gráfico 24 Inflación Anual (2011- 2014).....	72
Gráfico 25 Inflación acumulada en diciembre de cada año (2001- 2014) .	74
Gráfico 26 Margen de contribución positiva y negativa	75
Gráfico 27 PIB en Miles de Dólares	75

Gráfico 28 Balanza Comercial	77
Gráfico 29 Análisis Balanza comercial no petrolera (exportaciones)	80
Gráfico 30 Análisis Balanza comercial no petrolera (importaciones)	81
Gráfico 31 Impuestos aduaneros	94

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexos 1 Tabla utilizada en los gráficos de las medidas de gobierno en la importación de vehículos.	106
--	-----

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Guayaquil, Junio de 2015

Certifico que el trabajo titulado: "Diagnóstico del impacto de las restricciones a las importaciones de vehículos en la economía ecuatoriana", ha sido elaborado por Madelein Gabriela Aguilar Neira e Ingrid Mayerli Mancera Vanegas, bajo mi tutoría, y que el mismo reúne los requisitos para ser defendido ante el tribunal examinador que se designe al efecto.

Firma: _____

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Guayaquil, Junio de 2015

Yo, Madelein Gabriela Aguilar Neira e Ingrid Mayerli Mancera Vanegas, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente trabajo nos corresponde totalmente y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada por nosotras.

De la misma forma, cedemos nuestros derechos de autor a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y Normatividad Institucional vigente.

Firma: _____

Firma: _____

AGRADECIMIENTOS

En primera instancia nuestro agradecimiento prioritario es para Dios por habernos dado vida, sabiduría y conocimiento durante los años de estudios. A nuestra familia de manera general y claro sin dejar de agradecer a nuestros maestros que supieron ilustrarnos bajo los métodos anagógicos que ellos mantienen.

Quizás las páginas no me alcanzarán para agradecer a todos los que estuvieron y están en nuestro entorno, sin embargo de una manera sintetizada, hacemos mención a todas esas personas que siguen en nuestro camino.

A quien no podemos dejar de mencionar es a nuestro distinguido Tutor el Econ. Sergio Suárez López por su paciencia, tiempo y dedicación en la elaboración de este proyecto.

*Aguilar Neira Madelein Gabriela
Mancera Vanegas Ingrid Mayerli*

DEDICATORIAS

Dedicamos este proyecto a nuestros Padres que han sido nuestro pilar fundamental y nos han brindado apoyo incondicional durante el proceso educativo, gracias a ellos estamos finalizando un logro académico más, ya que hicieron posible esta inversión y creyeron en nosotras, puesto lo que con lleva como resultado hacia ellos es nuestro título universitario otorgado por la entidad educativa “Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil”; y el esfuerzo que hicimos para obtenerlo.

*Aguilar Neira Madelein Gabriela
Mancera Vanegas Ingrid Mayerli*

RESUMEN

Las medidas impositivas gubernamentales sobre la importación de vehículos ha generado mucha polémica en los ciudadanos, muchos desisten de comprar por el hecho de que los impuestos generados en cada uno de ellos significa perdida más que ganancia. Las concesionarias se encuentran en una situación comprometedor, puesto que la factibilidad económica depende de los impuestos que acceda la adquisición de los automotores importados. Para ello, el presente estudio analizará cuáles son las normas que el Gobierno Nacional ha implementado para toda aquella importadora comercializadora de vehículos, así como conocer cuál es el impacto económico tanto en las empresas como en aquellas personas que intentan ante cualquier método conseguir un automotor que les permita movilizarse con mayor facilidad. Por lo tanto, el presente trabajo queda estructurado de la siguiente manera:

Capítulo I.- Se presente la problemática a resolver, así como la justificación de la misma, el objetivo general y los específicos que permiten el desarrollo de la investigación.

Capitulo II.- Se muestra el marco teórico, que compone cada uno de los conceptos principales sobre la investigación desarrollada.

Capítulo III.- Se encuentra la metodología de la investigación donde se muestra las técnicas y los instrumentos para la recolección de datos, además del proceso para realizar la tabulación de las mismas con lo que permite desarrollar el análisis de los resultados.

Capítulo IV.- Se desarrolla la propuesta, la cual es la solución al problema encontrado.

INTRODUCCIÓN

El siguiente análisis sectorial hace énfasis a las principales variables que interceden en torno al área automotriz ecuatoriano, tales como: fabricación nacional, exportación, importación y comercializaciones de los rubros principales que forman parte de este sector, como son los automóviles, neumáticos, motocicleta y repuestos.

El sector automotriz obtiene una intervención significativa, de hecho comprende el 48% en la economía del país debido a los ingresos que crea en todas las acciones económicas directas e indirectas que implica. Sólo en el caso de impuestos se considera que en el año 2011 la recaudación fue aproximadamente de USD 400 millones, al mismo tiempo de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde los ajustes hasta la comercialización y venta.

Se debe recalcar que la producción automotriz ha promovido a otras empresas del sector productor como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, manufacturas claves para la fabricación de los carros.

De este modo, el sector automotriz integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas distribuidoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que son las firmas que asignan los estándares productivos de la cadena.

CAPÍTULO I

1. EL PROBLEMA

1.1. Diagnóstico del ámbito o contexto

La situación actual sobre el ensamblaje de vehículos fabricados en el Ecuador se ha incrementado debido a las restricciones a la importación de vehículos que se han establecido en los últimos años, dando la oportunidad del crecimiento de la industria ensambladora de vehículos en el país para satisfacer las demandas del mercado que siempre busca las mejores opciones que se ajusten a sus posibilidades de adquisición.

La importancia de la industria ensambladora automotriz en el país se debe a que los vehículos importados en la actualidad son mucho más costosos en comparación a aquellos ensamblados en el país, lo cual los hace más accesibles para los consumidores nacionales, además de que favorece a la economía del país, ya que los vehículos ensamblados en Ecuador son exportados a otros países entre ellos Venezuela.

Sin embargo, los precios de los ensamblados han empezado a elevar sus costos desde mediados del año 2012 debido a que las restricciones de las importaciones incluyen aranceles a partes y componentes, lo cual ha generado que los incrementos del valor total de vehículos ensamblados fluctúen entre \$100 y \$950, aunque aun así siguen siendo menos costosos que los vehículos importados.

En los últimos años la economía ecuatoriana ha hecho frente a una situación muy complicada respecto a su balanza comercial, puesto que registró un déficit de 1672.97 millones de dólares entre julio a diciembre

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

de 2010, cifra que contrastó con el periodo del primer semestre del 2011 Enero-Junio registrando un superávit de 255.19 millones.

En el periodo de Enero-Junio hubo \$553 millones a favor, Julio-Diciembre del 2011 se presenta un déficit de 904.45 millones diferenciándose con el periodo de Enero-Junio del 2012 que presenta un superávit de 408.00 millones, reflejando así una caída en el periodo de Julio-Diciembre con 759.00 millones, dando cabida a seguir disminuyendo en el periodo inicial del 2013, Enero-Junio hubo un déficit de 800.00 millones manteniéndose un déficit en el segundo semestre Julio-Diciembre de 241.00 millones, según los datos del último informe macroeconómico es lo que se puede apreciar durante el año 2013. Notando un contraste con un superávit de 669.00 millones registrado en el periodo de Enero - Junio de 2014, en el segundo semestre un déficit de 1.369 millones Julio - Diciembre, según cifras del Banco Central del Ecuador, según lo muestra la presente tabla:

Tabla 1 Valores en la Balanza Comercial

2011		2012		2013		2014	
I SEMESTRE	II SEMESTRE	I SEMESTRE	II SEMESTRE	I SEMESTRE	II SEMESTRE	I SEMESTRE	II SEMESTRE
553.000.000	904.000.000	408.000.000	759.000.000	800.000.000	241.000.000	669.000.000	1,369.000.000

Elaborado por: Las Autoras

Entre las causas que inciden en este déficit de la balanza comercial se puede mencionar:

1. La caída del volumen de las exportaciones petroleras se ven reflejadas en el segundo semestre con 3.517,01 millones en comparación con el primer semestre 4.833,67, notándose el impacto con un 13.17% (Banco Central del Ecuador, 2012).
2. La balanza comercial no petrolera, por su parte presentó saldos comerciales negativos al pasar de -\$ 4,531.46 a -\$ 4,587.03 millones, habiendo apenas una ligera recuperación del déficit en 0.56%.

3. En el periodo del 2012, se registró una disminución (10.19%) en el valor FOB de las Exportaciones petroleras al pasar de USD 7,405.56 (Enero-Junio) a USD 6,386.39 millones (Julio-Diciembre), por su parte las exportaciones no petroleras fueron superiores en 2.71% en el mismo período (de USD 4,850.76 a USD 5,122.05 millones).

1.2. Definición del problema

Como resultado del déficit en la balanza comercial, el Gobierno Nacional optó por tomar medidas que ayuden a equilibrarla, acogiéndose a las disposiciones de la Resolución N°66 del Registro Oficial N°725 de fecha 15 de Junio del 2012, para lo cual se restringió la importación de celulares y vehículos al país, lo que de alguna manera sorprendió a estos sectores.

La medida permite importar nada más que \$ 538 millones de dólares en automotores con un número máximo de 38 importadores. Según las cifras de la resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), el parque automotor a nivel nacional presenta una concentración del 42% en la provincia de Pichincha y del 21% en la provincia del Guayas.

Según Jaime Cucalón, Presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz, los datos permiten discernir que existe una deficiencia en el servicio de transporte público, y esto influye a que los usuarios adquirieran un vehículo propio.

Para el 2015, se prevé una situación similar en relación a la cuota del mercado existente, sin embargo, lo que ha ocurrido más bien es una disminución de las ventas del sector automotriz.

1.3. Formulación del problema

La interrogante de investigación se formula de la siguiente manera:
¿Cómo afecta las restricciones a las importaciones de vehículos a la economía del Ecuador?

1.4. Justificación

El desarrollo de la presente investigación es importante porque a través del diagnóstico de las restricciones a las importaciones de vehículos, se podrá comprender de mejor forma la evolución que ha tenido este sector de la economía para establecer la forma en que se manifiesta la situación actual, es decir, si evidentemente existe una restricción, queda claro que debe generarse otra alternativa que sirva de apoyo la cual permita satisfacer la demanda del mercado.

Por ejemplo, es posible que la industria automotriz ecuatoriana pueda florecer como resultado de esta medida, y más aún si se enmarca a la propuesta del cambio de la matriz productiva, impulsada por el actual Gobierno Nacional, quizás sus efectos colaterales tienen un impacto favorable para disminuir los saldos negativos de la balanza y promover la industria local, a través del desarrollo de una sociedad del conocimiento.

Bajo este contexto, con la presente investigación se desea conocer la forma en que esta medida promueve otros sectores productivos, a fin de hacer un análisis crítico que determine si la medida sirvió o no para mejorar la economía y así ampliar el conocimiento en temas relacionados al comercio exterior, a través de la promoción de la investigación científica, como parte fundamental del desarrollo profesional.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo general

- Analizar el impacto de la restricción a la importación de vehículos en la economía ecuatoriana, durante el período 2012 -2014.

1.5.2. Objetivos específicos

- Determinar el impacto en los consumidores por la variación de precios a los vehículos, posterior a la restricción.
- Identificar el efecto en el nivel de ingresos en las casas comerciales de vehículos, luego de la medida restrictiva.
- Evaluar la restructuración de costos que tomaron las concesionarias de vehículos, posterior a la medida.
- Identificar el efecto tributario en el comercio exterior del sector automotriz a nivel nacional.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis General

- Las medidas restrictivas gubernamentales de importación de vehículos ha beneficiado a la economía del país.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamentación teórica

2.1.1. El Comercio Internacional

Para Luis Lobajón (2011):

El Comercio Internacional, es la rama de la economía que se encarga del intercambio de bienes o servicios entre dos o más economías (una es la importadora y la otra la exportadora). La Balanza de Pagos de un país, respecto a otro, estará en la diferencia entre lo que exporta e importa a ese país. El

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Comercio Internacional abarca el intercambio de bienes, mercaderías y servicios, constituyendo el transporte un factor esencial de éste. El comercio internacional es manipulado a través de los Aranceles, Cuotas y Barreras no arancelarias, y se regula a través de Acuerdos Bilaterales.

El comercio internacional es el intercambio de bienes y servicios entre países. Este tipo de comercio da lugar a una economía mundial, en el cual los precios, o la oferta y la demanda, afectan y son afectados por los acontecimientos mundiales.

El comercio internacional da a los consumidores y a los países la oportunidad de estar expuestos a los bienes y servicios no disponibles en sus propios países. Casi cada tipo de producto se puede encontrar en el mercado internacional: comida, ropa, piezas y petróleo, joyas, vino, acciones, divisas y agua. Los servicios también son objeto de comercio: el turismo, la banca, consultoría y transporte. Un producto que se vende en el mercado mundial es una exportación, y un producto que se compra en el mercado mundial es una importación. Las importaciones y exportaciones se contabilizan en la cuenta corriente de un país en la balanza de pagos.

En la mayoría de los países, el comercio representa una parte importante del producto interno bruto (PIB). Mientras que el comercio internacional ha estado presente en gran parte de la historia, su importancia económica, social y política ha ido en aumento en los últimos siglos. La industrialización, avanzó en el transporte de la tecnología, la globalización, las empresas multinacionales, y la externalización son todos teniendo un impacto importante en el sistema de comercio internacional.

El comercio internacional es también una rama de la economía, que, junto con las finanzas internacionales, forma la rama más grande llamada la economía internacional. El comercio es una función de valor agregado: es el proceso económico por el que un producto tiene su mercado, en el que los riesgos específicos son a cargo del comerciante.

2.1.2. Beneficios del Comercio Internacional

Según expresa José Groizard (2013)

Se dice que si un país produce un excedente de bienes y/o servicios con ventajas comparativas en sus costos de producción respecto de otros países y los exporta, obtiene recursos para importar otros bienes y/o servicios que le resulta más costoso producir o no está capacitado para hacerlo y de esta manera accede a bienes que no podrá obtener si estuviera aislado. Cuanto mayor es la Relación Real de Intercambio, mayor será el beneficio del comercio Internacional. Incluso a veces, es necesario sacrificar parte de los bienes destinados al consumo nacional y exportarlos. Este; eventualmente; será el costo social del Comercio Exterior. (p.34)

De una manera muy general, se puede determinar que los beneficios que brindan el comercio internacional o también llamado comercio exterior son:

- ✓ **Desarrollo del negocio**

Cuando el comercio internacional se hace, el "universo" de clientes y proveedores potenciales aumentará significativamente. Se puede hasta aumentar el número de clientes potenciales en un 100 por ciento cada vez que se inicia la venta en un nuevo país. Con toda probabilidad, esta será probablemente mucho más fácil que tratar de ampliar el mercado en el país proveniente.

✓ **Diversificar el riesgo**

La idea de que una empresa se base únicamente en un mercado y dirija todos sus recursos a una sola moneda puede llegar a ser más arriesgado de lo primero puede parecer. Basta con mirar el número de sin precedentes o "desastres" mundiales (crisis financiera, los terremotos y los disturbios en Oriente Medio) durante los últimos años y los impactos drásticos que estos han tenido en los mercados. El mercado interno podría contraerse o incluso desaparecer, pero su negocio puede ser salvado por los ingresos que genera el extranjero

✓ **Pagos adelantados**

Cuando se trabaja con empresas en el extranjero, tanto para la empresa como para el cliente es necesario ejecutar la operación de la manera más segura y eficiente posible. Una de las muchas ventajas cuando del comercio internacional se habla, es que los contribuyentes en el extranjero a menudo pagan por adelantado, esto reduce el riesgo de pago y así puede ayudar en el capital de trabajo.

✓ **Menos competencia**

La capacidad de destacarse entre los competidores es un factor crucial en el negocio. Cuando hay menos competidores, esta tarea se hace más fácil. Al hacer que el producto o servicio esté a disposición de los compradores en todo el mundo, se crea al instante otra línea de vida para el negocio por estar en una menor competencia y el aumento de la posibilidad de sobresalir. Esto a su vez impulsa el potencial de ventas y permite que el negocio prospere.

2.2. Economía Actual Ecuatoriana

Según lo expuesto por Carlos Larrea (2010) expresa que:

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Ecuador a pesar de un crecimiento económico y un avance significativo gracias a las exportaciones de banano ha sufrido un prolongado periodo de estancamiento por tres factores, el fenómeno del niño, la caída del precio del petróleo, la crisis bancaria dado esto en la década de los 90

Este impacto afectó mucho a los ecuatorianos ya que se vivió una fuerte crisis económica y social, pues la pobreza se incrementó en grandes proporciones, provocando que muchos dejaran sus familias, casas, negocios porque no les iba bien, así decidieron buscar otra fuente de ingreso dejando nuestro país por ir en busca de un mejor futuro para sus seres queridos. Fue un momento de la historia que marco muchas vidas ya que se dieron escenas que nadie las pensaba en un país lleno de riquezas naturales, pero a pesar del caos que se vivió se han llevado a cabo muchos movimientos innovadores para poder retomar muchas actividades que beneficien económicamente al país.

Ecuador antes del petróleo se configuraba con una economía de corte eminentemente agroexportador, donde los productos que comandaban y mantenían el país eran los que se exportaba como el banano, café y cacao y la principal fuente de financiamiento del presupuesto estatal provenían de los impuestos al comercio exterior. Los campesinos han sido tradicionalmente, los principales productores de los alimentos, para ello se necesita poner en marcha programas que beneficien el trabajo agrario dándole un futuro mejor a esas personas que día a día trabajan por un mejor vivir.

Una capacidad apropiada de progreso rural debe tener como objetivo el amparo de la fracción del mercado agrícola entregada por los campesinos y la revalorización de la economía campesina.

Según lo establecido por Carlos Contreras (2010), “El sector de exportación en las economías latinoamericanas ha sido, el depositario de las esperanzas por el desarrollo de diversas doctrinas, y el objeto de varios análisis que buscaron estudiar las características de surgimiento y funcionamiento”

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

El país durante estos años se ha mantenido dentro del movimiento de reordenamiento liderado por el capital financiero internacional, dentro de un esquema pasivo que precipita y consolida la transnacionalización, se consolidaron actividades con bajo perfil tecnológico y por ende con muy escasa o mejor dicho ninguna incidencia internacional.

Desde entonces la pobreza se redujo de modo claro, y existen grandiosos cambios sociales, políticos y económicos.

Puntaje de libertad económica del Ecuador es de 49,2, lo que su economía más libre 156 en el Índice de 2015. El puntaje general es 1,2 puntos más que el año pasado debido a mejoras significativas en la libertad frente a la corrupción, el control del gasto gubernamental y libertad monetaria. Las puntuaciones en otras cinco libertades económicas disminuyeron.

Entre 2006 y junio de 2014, la pobreza, la cual se mide por ingresos (usando la línea nacional de pobreza) disminuyó de 37,6% a 24,5%, mientras que la pobreza extrema se redujo del 16,9% al 8%. En los últimos años la economía de Ecuador se ha basado en los servicios, aunque un pequeño porcentaje de la fuerza de trabajo todavía se dedica a la agricultura de arroz, papa, yuca y plátanos que se cultiva para su subsistencia y en algunos casos para la importación, como es el caso del banano, café y cacao que son los principales cultivos comerciales.

El petróleo es la industria más importante del país; otros incluyen el procesamiento de alimentos, el turismo, la fabricación de textiles, productos de madera, y productos químicos. Quito, capital de Ecuador, es el centro de las actividades políticas, económicas y sociales. Es la segunda ciudad de mayor importancia económica después de Guayaquil.

Ecuador es el primer exportador mundial de banano, y también exporta flores, cacao, café, atún, camarón, y muchos más, esto está desarrollando mercados de exportación para otras frutas y verduras

tropicales. El turismo se ha convertido en la tercer mayor fuente de divisas del país, después del petróleo y las remesas de los expatriados, Ecuador es el mayor productor y exportador de balsa más grande del mundo. Varias variedades de maderas duras, incluyendo especies de caoba que se utilizan en ebanistería.

2.3. La Importación

Las empresas pueden exportar e importar bienes y servicios, las importaciones consisten en ingresar bienes o productos al país, estos términos son muy comunes en el área de mercadería ya que estas forman parte de una fuente de ingreso e inversiones principal a nivel internacional.

Una fuente muy importante de importación es el turismo y el transporte, la economía de algunos países depende mucho de estas formas de ingreso, además las importaciones y exportaciones que realiza una empresa o un país le sirve de mucha ayuda para internacionalizarse.

El progreso del ser humano ha consentido que algunas sociedades avancen en niveles insospechados y así se puedan relacionar con otros países compartiendo sus productos y artesanías y por ende conociendo y dando a conocer su cultura. El comercio de mercancías se concentra en importaciones de especias y algodón en bruto o manufacturado.

Ecuador, junto con Perú, Colombia y Bolivia son los socios comerciales preferidos de Estados Unidos. Los Estados Unidos, Ecuador y otras naciones que comercian, en realidad tienen más de zonas de libre comercio. Estas zonas de libre comercio permiten a las empresas para enviar mercancías a un país y luego los exportan al país de destino sin tener que pagar un deber, sin darse cuenta de que el deber siempre se paga cuando las mercancías llegan a su país de destino.

Las importaciones y exportaciones de recursos y productos, simbolizan el valor de todos los bienes y otras mercancías de clientes entregados a los distintos países del mundo. Contienen el precio de los productos, fletes, contratos y servicios del gobierno, un sin número de ordenanzas y estatutos administran las obligaciones de importación y exportación de materiales que logran representar un peligro para la salud del ser humano y la naturaleza.

2.4. La industria Automotriz

Según Elena Bilbao (2010):

La industria automotriz se encarga del diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de automóviles. Es una gran generadora de empleo ya que además de la mano de obra directa que requiere, influye en toda una industria paralela de autopartes, por lo que la mano de obra indirecta es sumamente grande también. La industria automotriz está comprendida por 3 ramas: el ensamblaje de vehículos, la fabricación de carrocerías y la fabricación de autopartes.

La industria automotriz abarca todas aquellas empresas y actividades que intervienen en la fabricación de vehículos de motor, incluyendo la mayoría de los componentes, como motores y órganos, excepto los neumáticos, baterías y combustible. Esta industria tampoco incluye las industrias dedicadas al mantenimiento técnico de automóviles después de la entrega al usuario final, tales como talleres de reparación y estaciones de llenado de combustible del motor.

Sin embargo, es uno de los sectores económicos más importantes de fuente de ingresos en la economía mundial. Los principales productos de la industria son los automóviles de pasajeros y camiones ligeros, incluyendo camiones, camionetas y vehículos utilitarios deportivos. Los vehículos comerciales (es decir, camiones de reparto y grandes camiones de transporte, a menudo llamados semis), aunque importante para la industria, son secundarios.

La industria del automóvil es uno de los pilares de la economía global, es el principal motor de crecimiento macroeconómico, la estabilidad y el avance tecnológico en los países desarrollados y en desarrollo, que abarca muchos sectores adyacentes.

Al permitir a los consumidores a viajar largas distancias para el trabajo, las compras y el entretenimiento, la industria automotriz ha fomentado el desarrollo de una extensa red de carreteras, hizo posible el crecimiento de los suburbios y centros comerciales alrededor de las grandes ciudades, y jugó un papel clave en el crecimiento de industrias auxiliares, como las empresas petroleras y de viajes. La industria automotriz se ha convertido en uno de los mayores compradores de muchos productos industriales clave, como el acero. El gran número de personas que la industria emplea ha convertido en un factor determinante del crecimiento económico.

2.5. La industria automotriz del Ecuador

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2012):

El sector automotriz ecuatoriano empieza a ensamblar vehículos en 1973, año en que se produjeron 144 unidades. A partir de 1988, la producción sobrepasa los 12.000 automóviles, con excepción del año de la crisis política-económica-social, 1999, en que se ensamblaron 9.764 unidades. La importancia del sector automotor en el desarrollo del país es reconocida por su influencia en varios entornos. El sector genera una importante contribución a la economía del país en aranceles, impuestos y generación de empleo.

A partir del 2000, las variaciones en la producción han experimentado una tendencia creciente, en promedio entre 2000 y 2007 el aumento de la producción ha sido de un 29% anual. El año de mayor producción en ese período fue precisamente el 2007, con 59.590 unidades producidas. Para el 2008, la producción ascendió a 71.210

unidades. En el 2009 la producción fue de 55.561 unidades, una caída de -22% con respecto al 2008.

Las importaciones, por su parte, son tan sensibles a las fluctuaciones económicas del país como las ventas. La estabilidad cambiaria producto del esquema de dolarización y ha sido favorable pues se ha observado una tendencia al alza en las ventas de vehículos a partir del 2001, debido a que tanto los bancos como el público recuperaron la confianza en el mercado. El crecimiento promedio anual de las ventas entre 2001 y 2007 ha sido de 37%. En el 2007 se vendieron 91.778 vehículos y para el 2008 las ventas ascendieron a 112.684 unidades, un incremento de 23% con respecto al 2007. En 2009, las ventas presentaron una reducción de 18% con respecto al 2008; tan sólo se vendieron 92.764 unidades.

Ecuador cuenta con una Política automotriz dentro de la Comunidad Andina con el fin de lograr una industria competitiva y eficiente. En 1993, junto con Venezuela y Colombia, suscribió el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor.

Situación del Sector Automotriz entre 2011-2012

Según lo expresa la revista perspectiva (2013):

Tanto las importaciones como las ventas de vehículos son sensibles a las fluctuaciones económicas nacionales; y en los años 2010, 2011 y 2012, la situación del mercado automotor ha sido complicada, debido a: incremento arancelario, más restricción a las importaciones, impuestos “verdes”, limitación de créditos, entre otros. Así, en 2012, se comercializaron en el mercado nacional 121.446 unidades, registrando una reducción de -13% en comparación con las unidades vendidas en 2011. Del total de ventas, el 54% de vehículos comercializados fueron importados y los principales países proveedores son: Corea, China, Colombia, Japón y México.

La restricción por cupos a las importaciones, más la Ley de Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos o Ley Hipotecaria fueron los motivos de la disminución para el sector. Hasta octubre 2012, el resumen de ventas de unidades de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) determinaba una reducción del 16%. Eso en la práctica significó que solo se vendieron 98.276 unidades entre enero y octubre del 2012, cuando en el mismo período del año anterior la cifra de vehículos vendidos fue de 117.317, uno de los mejores en el último quinquenio. Eso, tomando en cuenta que se incluyen cerca de 10.000 buses y camiones.

Los meses más bajos en ventas fueron septiembre y octubre: en el primero se vendieron 8.268; y en el otro, 8.754 carros. En 2011 se vendieron 11.300 y 11.221 unidades, respectivamente. En cambio, los meses de mayor demanda de automotores fueron mayo, junio y julio. Las perspectivas mejoraron por las celebraciones del Día de la Madre y el del Padre, pese a que el Gobierno colocaba en debate la Ley de Regulación de Créditos para Viviendas y Vehículos, la misma que mediante, Resolución 66, determinó una restricción cuantitativa anual de importación. Si hasta antes de mayo 2012 un cliente debía pagar el 25% del valor total del vehículo, tras esa reforma la exigencia se ubicó entre 30% y 35%.

2.5.1. Situación de Impuesto para la importación de automóviles en México

(Servicio de administración tributaria, 2013)

A partir del año 2004 es posible la importación de vehículos nuevos libres de arancel, procedentes de Estados Unidos, Canadá y los países de la Unión Europea, de acuerdo con lo establecido en los tratados de libre comercio de América del Norte (TLCAN) y de la Unión Europea. La importación de la unidad debe llevarse a cabo a través de una agencia aduanal legalmente establecida, contando con el pedimento de importación correspondiente para cada vehículo y presentarlo

ante el área designada por la aduana de que se trate, para realizar su importación.

Referenciando al Servicio de Administración Tributaria (2013), desde el año 2004 México tiene la posibilidad de importar vehículos nuevos libres de arancel con la condición de que los vehículos importados sean procedentes de países como: La Unión Europea, Estados Unidos, Canadá, de acuerdo al tratado de libre comercio que está en vigencia en este país.

Para realizar el proceso de importación es necesario trasladarse a una Agencia Aduanal, con una solicitud para la importación de vehículos, la misma que deberá ser presentada en el área que la Aduana asigne según el asunto del que se trate y así realizar la importación.

Impuesto para la importación de vehículos en India

(Ministerio De Economía y Competitividad, 2013)

Los automóviles fabricados en la Unión Europea, incluidos los de lujo de marcas como Porsche y BMW, podrían estar disponibles en la India a un precio sólo ligeramente más alto que en Europa. Esto es debido a que el Gobierno indio aplicará tan sólo un 10% de impuesto en una cuota fija a los coches importados de la UE como parte de un acuerdo de libre comercio que está actualmente en negociación entre las dos partes.

De acuerdo con el Ministerio de Economía y Competitividad (2013), en India estarán disponibles para la venta vehículos de marcas de prestigio, tales como Porsche y BMW, con una variación de arancel del 10%. Esto se aplicará a los vehículos que se importen desde la Unión Europea de acuerdo con lo establecido en el tratado de libre comercio que está en negociación entre ambos países.

Gráfico 1 Importación de vehículos pasajeros

Vehículo	Arancel Aduanero Básico	Otros Aranceles
Nuevo, que no ha sido previamente registrado antes de la importación-	20%	CVD - 16% SAD - 8% CESS - .125 % NATIONAL CALAMITY FUND 1% TASA EDUCACIONAL SOBRE BCD & CVD 2%
(a) si se importa como siniestro Total (Completely knock down (CKD) Unit)	60%	-do-
(b) si se importa de cualquier otra forma		
Otro, es decir, ya registrado	105%	-do-

Fuente: Embajada de India, Madrid, 2013

Haciendo referencia a la información recabada por la Embajada de India en Madrid (2013) en el gráfico se muestran las tasas de arancel que son aplicables para las importaciones de automóviles y vehículos de motor creados de forma específica para la transportación de personas incluyendo monovolúmenes y coches de carreras.

Además de los mencionados también los vehículos de motor están excluidos de la definición de equipaje, los aranceles se recaudan de acuerdo a la tasa arancelaria tomando en cuenta las comunicaciones de exoneración si fuera el caso.

Las tasas actuales van desde un arancel básico del 20% para un vehículo nuevo que no haya sido registrado antes de su importación pero, si el vehículo se importa en condiciones diferentes a la ya mencionada el arancel aumenta a un 60%, mientras que si el vehículo ha sido previamente registrado el costo asciende a un 105%.

Existen otros aranceles entre los cuales se encuentran el CVD con un 16%, el SAD con un 8%, el CESS con 125 %, el National Calamity Fund con un 1%, y por último la Tasa educacional sobre BCD & CVD 2%.

Impuesto para la importación de vehículos en China

(Agencia de Noticias Xinhua de China , 2013)

BEIJING, 13 dic (Xinhua) -- El Ministerio de Comercio de China anunció hoy viernes que dejará de cobrar los aranceles antidumping y compensatorios sobre los sedanes y vehículos deportivos todoterreno con motores de 2,5 litros y superiores importados desde Estados Unidos.

El ministerio dijo en un comunicado emitido en su página web que la medida entrará en vigor a partir del 15 de diciembre, y no había recibido ninguna solicitud para continuar las investigaciones en los 60 días previos a la fecha de caducidad de las actuales medidas.

La cartera anunció el 14 de diciembre de 2011 que China impondría dichos aranceles después de que un estudio mostrara evidencias de prácticas desleales.

Desde diciembre de 2011, los importadores de los vehículos pertinentes estaban obligados a realizar depósitos en las aduanas chinas que oscilaban entre un 2 y un 12,9 por ciento, dependiendo del nivel de dumping y de subsidios que los fabricantes de automóviles estadounidenses habían recibido del gobierno de su país, según el ministerio.

Entre las noticias difundidas por el Ministerio de Comercio Exterior de la República Popular de China (2013) se menciona una reforma en cuanto a los aranceles específicamente de antidumping y compensatorios para los vehículos deportivos a todo terreno que tengan motores desde 2,5 litros o que sepan mayor a este que provengan de Estados Unidos.

La manera que utilizó el Ministerio de Comercio de China para realizar este comunicado fue a través de su página web, esta reforma entrara en vigencia a partir del 15 de Diciembre y además de esto comento que no ha recibido ninguna solicitud en la que se pida continuar con las investigaciones pese a que solo faltan 60 días para que caduquen las medidas que funcionan actualmente.

China anuncio a través de su cartera el 14 de febrero del 2011, que busca imponer estos aranceles debido a que en unos estudios realizados manifestaron que existían actividades fuera de la ley.

Los depósitos que debían realizar por el concepto de importación de vehículos en las aduanas de China se encontraban contemplados en valores que iban desde un 2 a un 12,9%, la cantidad estaba definida por el nivel de dumping, así como de los subsidios que habían sido recibidos por las compañías dedicadas a la elaboración de vehículos en Estados Unidos.

Impuesto para la importación de vehículos en Brasil

Brasil propondrá a la Unión Europea (UE) mantener durante 15 años los aranceles para la importación de automóviles después de la firma del acuerdo de liberalización comercial con el Mercosur, aseguró hoy el diario "Folha de Sao Paulo".

Según el rotativo, la oferta que presentará por Brasil prevé un "período de gracia" de ocho años, durante los cuales seguiría inalterable el arancel del 35 por ciento vigente actualmente. A partir del noveno año, se iniciaría un proceso de recorte gradual del arancel, que sería eliminado al final del decimoquinto año. Además, durante el período de gracia Brasil ofrecería la posibilidad de importar, sin el pago de aranceles 35.000 vehículos por año procedentes de la UE. La propuesta de reducir aranceles no afectaría a la importación de camiones, aseveró el diario.

El diario brasileño apunta que el rubro automotor es uno de los más sensibles en las negociaciones para la firma de un acuerdo entre el Mercosur y la UE, que están estancadas desde 2001. Los europeos tienen interés en aumentar sus exportaciones de productos industriales al bloque sudamericano, mientras que el Mercosur desea ampliar el acceso de sus productos agrícolas al mercado de la UE.

Según lo expresa la revista perspectiva (2013):

Tanto las importaciones como las ventas de vehículos son sensibles a las fluctuaciones económicas nacionales; y en los años 2010, 2011 y 2012, la situación del mercado automotor ha sido complicada, debido a: incremento arancelario, más restricción a las importaciones, impuestos “verdes”, limitación de créditos, entre otros. Así, en 2012, se comercializaron en el mercado nacional 121.446 unidades, registrando una reducción de -13% en comparación con las unidades vendidas en 2011. Del total de ventas, el 54% de vehículos comercializados fueron importados y los principales países proveedores son: Corea, China, Colombia, Japón y México.

La restricción por cupos a las importaciones, más la Ley de Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos o Ley Hipotecaria, fueron los motivos de la disminución para el sector. Hasta octubre 2012, el resumen de ventas de unidades de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) determinaba una reducción del 16%.

Eso en la práctica significó que solo se vendieron 98.276 unidades entre enero y octubre del 2012, cuando en el mismo período del año anterior la cifra de vehículos vendidos fue de 117.317, uno de los mejores en el último quinquenio. Eso, tomando en cuenta que se incluyen cerca de 10.000 buses y camiones.

Los meses más bajos en ventas fueron septiembre y octubre: en el primero se vendieron 8.268; y en el otro, 8.754 carros. En 2011 se vendieron 11.300 y 11.221 unidades, respectivamente. En cambio, los meses de mayor demanda de automotores fueron mayo, junio y julio. Las perspectivas mejoraron por las celebraciones del Día de la Madre y el del Padre, pese a que el Gobierno colocaba en debate la Ley de Regulación de Créditos para Viviendas y Vehículos, la misma que mediante, Resolución 66, determinó una restricción cuantitativa anual de importación. Si hasta antes de mayo 2012 un cliente debía pagar el 25%

del valor total del vehículo, tras esa reforma la exigencia se ubicó entre 30% y 35%.

2.6. Importaciones Automotrices

Según el artículo publicado en el Diario El Comercio (2013):

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) rechaza la restricción de importaciones de vehículos. En un comunicado enviado ayer al Gobierno, el sector califica de ilegal y no transparente la disposición de aplicar las licencias de importación. Para el sector automotriz, las medidas arancelarias se aplican de una forma inconstitucional y discriminatoria a ciertos productos, entre ellos los carros. Según el Ministerio de Industrias, no se trata de una restricción sino de un convenio para la disminución de importaciones, con el propósito de impulsar la industria nacional de piezas y CKD. Los importadores de vehículos aclaran que no han realizado ningún acuerdo con el Gobierno y el resultado de la medida ha sido catastrófico. Desde enero hasta agosto de este año, las importaciones de autos armados llegaron a 453,5 millones de dólares. Esto es 19 por ciento menos con respecto a igual período de 2010.

En cuanto a mercado vehicular, en el Ecuador existe un alto nivel del mismo, enfocándose directamente a dos provincias de mismo país, como lo son la provincia del Pichincha y la del Guayas, dicho nivel cuantitativo vehicular se encuentra en su mayor parte, edificado por automotores de fabricación nacional utilizando tecnología e infraestructura japonesa. Relativamente se puede determinar claramente que las entidades que poseen mayor liderazgo son las marcas Chevrolet, Suzuki, Hyundai, Kía, Mazda y Fiat.

La relativa importación de piezas de repuesto de la industria tiene considerables barreras a la entrada, debido principalmente al nivel de infraestructura que se necesita para llevar a cabo dicho negocio, pero a cambio existe una gran ventaja para los nuevos importadores, ya que no

deben arrastrar pérdidas por diferencial económico que percatan todos los importadores que existen en la actualidad.

A su vez se puede observar que el poder que tienen los compradores al momento de negociar es alto mientras que el poder de negociar de los distribuidores es congruentemente bajo.

2.7. Porcentajes de importaciones automotrices que se encuentran en el Ecuador

Según Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2013):

En el mes de junio se comercializaron 9.171, lo que, en comparación con junio del año 2013, significa una reducción del mercado de 4,22%. Las ventas acumuladas de los primeros seis meses del año ascienden a 56,177 unidades, con relación al primer semestre del año 2013 (56.235 unidades) el mercado evidencia un descenso del 0,10% y con relación al mismo período del año 2012 (64.007 unidades) se registrara una disminución de 12,23%. Las ventas de vehículos livianos al mes de julio se totalizaron a 50.294 unidades, en comparación el año anterior (50.143 unidades), se evidencian a un incremento de 0,30%.

Se puede determinar que en el mes de Julio no existió un mayor nivel de comercialización de automotores, en las cuales se puede diferenciar una reducción valiosa del mercado a comparación del mes de julio del año anterior, estipulando desde el punto de vista crítico que cada vez más se encuentra en descenso las compras de los automotores y que por ende la reducción del mismo se hace cada vez más notoria.

En el año 2013, el mercado automotor nacional realizó un mercadeo de 113,812 unidades nuevas sin contar las motos, al finalizar el mismo año la comercialización tiene como evidencia una reducción del

6% en comparación con el nivel de ventas que se llevaron a cabo registrado en el año 2012 y del 18,6% con relación al año 2011.

2.8. Partidas arancelarias de la importación de vehículos

2.8.1. Arancel de importaciones del Ecuador

La información que recoge el Arancel de Importaciones; esta desglosada de la siguiente manera: Secciones, Capítulos, Partidas y Subpartidas. Además en cada sub-partida se podrán revisar los tributos de la misma (Derechos Arancelarios, IVA, Fodinfra y otros); Unidades Físicas, Notas y Restricciones por países.

El arancel de importación es una herramienta útil para elaborar estadísticas y también es de mucha utilidad porque ayuda al Operador de Comercio Exterior, a establecer de mejor manera, tanto la ubicación como la categorización de las mercancías que se van importar o exportar.

Entre los niveles del arancel a nivel nacional tenemos: 0%, 5%, 10%, 15% y 20%, estos valores han sido determinados en base a razonamientos de carácter técnicos como:

- ✓ Mayor grado de producción y/o productos agrícolas: 15% y 20%
- ✓ Productos semielaborados, materias primas e insumos: 10%
- ✓ Materias primas e insumos, bienes de capital 5% y 0%

Considerando específicamente el sector automotriz, se ha determinado un nivel de aranceles de un 35% para automóviles, 10% para camiones y un 3% para el CKD respectivamente.

La NANDINA (Nomenclatura Arancelaria Común de la Comunidad Andina) se basa en el sistema denominado Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías; que está conformado por las partidas, sub-partidas correspondientes, notas de sección, de capítulo y de sub-partidas, notas complementarias y además contiene Reglas Generales que permitan su interpretación.

En el Ecuador existen gran cantidad de compañías que se encuentran inmersas en el campo de la industria automotora, esto ha hecho que haya sido afectado, debido a que muchos importadores disminuyeron los pedidos de automóviles, debido a la reducción de la demanda para adquirir automóviles, porque son excesivamente costosos. Como consecuencia de esta disminución de pedidos por parte de los importadores, eventos como las ferias de automóviles se han tenido que suspender.

2.9. Proceso de restricción en el mercado automotriz

En el país el mercado automotriz entró en un proceso de restricción. Esto como se menciona anteriormente se debe al encarecimiento por la aplicación de los aranceles entre el 10% y el 18% para autos, y entre el 5% y el 9% para camionetas. Varios representantes que laboran en el sector automotriz confirmaron que las importaciones de vehículos caerán un 15% hasta finales de este año, y esto se verá reflejado también en la reducción de la oferta.

Vale mencionar que la implementación de las licencias de importación para autos CKD y autos híbridos representa una disminución del 5% de las importaciones. Los autos híbridos sufrirán un impacto más fuerte porque hasta el mes de agosto ingresaban al país con un arancel de cero y libres de impuestos.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Luego de las medidas arancelarias impuestas, dio como efecto el restringir las ventas. Muchas empresas y concesionarias palparon que la demanda ha disminuido gracias al alza de los precios de los carros nuevos. Existe una variación entre 150 y 600 dólares por cada vehículo. En el mes de octubre se pudo observar un leve incremento de entre el 5% y el 10%, y por esto, muchas personas prefieren esperar a que esta problemática se solucione.

Otro problema que surge dentro de este sector, es el ensamblaje de autos de origen extranjero en el país, por lo que han sido muchas concesionarias, que han planteado al Gobierno, que aplique medidas que permitan disminuir los costos arancelarios, para que de esta manera se pueda mantener la producción. Como solución a esta problemática, según una resolución del Comité de Comercio Exterior, la incorporación de material originario ecuatoriano, significará una reducción progresiva del arancel. Los vehículos que incorporen hasta un 20% de partes y piezas nacionales tendrán, incluso, cero arancel.

Para premiar el uso de material originario, los técnicos del Ministerio de Industrias están realizando auditorías a las ensambladoras. En ellas se determinan los porcentajes de material nacional que cada vehículo tiene. Pero mientras tanto, los efectos se multiplican en todo el sector automotriz. Este fin de semana subieron los precios de los autos usados entre 150 y 300 dólares por unidad; mientras que los carros pesados, nuevos y usados, cuestan entre 600 y 1.000 dólares más cada uno.

2.10 Beneficios entregados a los ensambladores ecuatorianos.

Las regulaciones hechas por el ministerio de la producción, contribuye a la producción de los ensambladores en beneficio de las pérdidas de lo previsto en las trabas a las importaciones a los vehículos,

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

siendo la mayoría de ellos, de lujo o costos muy altos. Según (Resolución 65 del Comex, 2012): “Art. 9.- Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos, la regla que se aplicará es: los CDK referidos pagaran el 100% del arancel. “

A nivel general del país, según (CINAE, 2013), la producción de vehículos en los meses de enero a octubre del 2012, alcanzó un total de 69.458 unidades, es decir 8% más que en el mismo periodo del año 2011. Los vehículos producidos son:

29.824 automóviles,
20.668 camionetas,
15.572 todo terreno,
1.990 furgonetas y
1.404 camiones.

Según la misma fuente, la exportación en los meses de enero a octubre del 2012, alcanzó la cantidad de 18.899 unidades, registrándose el 19% más respecto al mismo periodo del año 2011.

El vehículo de mayor exportación fue la camioneta con 6.590 unidades, seguida por los automóviles con 6.379, todo terreno con 4.570 unidades, y furgonetas con 1.360 unidades. (General Motors, 2012), alega que sus montos de vehículos producidos en el 2011 comparado con otras marcas y contra otros 2 años quedan así:

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Tabla 2 Producción anual de vehículos en unidades

PRODUCCIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS (UNIDADES)						
	AYMESA 2011	MARESA 2011	OMNIBUS BB 2011	2011	2010	2009
AUTOMÓVILES	4.399	-	22.829	27.228	26.564	18.225
CAMIONETA	.	8.129	15.489	23.618	23.299	17.378
CHASISES	21	-	-	21	-	-
FURGONETAS	2.629	-	-	2.629	1.791	1.290
TODO TERRENO	6.860	-	15.387	22.247	24.598	18.668
TOTAL	13.909	8.129	53.705	75.743	76.252	55.561

Fuente: General Motors, 2012

Con esta base se desea hacer una proyección con los datos de la producción de Enero a Septiembre del 2012, la que se obtiene al momento de esta investigación. Esta información viene dada por la empresa Favenpa (2012) que determina el tamaño de la producción de vehículos de la empresa investigada es:

Tabla 3 Producción Enero Octubre 2012 vehículos GM OBB

OMNIBUS B.B.	35.248	0	7.133
Aveo 4 ptas. Taxi L (incluye A/A)	535	0	0
Aveo 4 ptas. 1,6 STD Activo	0	0	0
Aveo 4 ptas. 1,6 STD Activo (con A/A)	0	0	0
Aveo 5 ptas. 1,6 STD Activo	0	0	0
Aveo 5 ptas. 1,6 Activo (con A/A)	0	0	0
Aveo Family 4 ptas. 1,5 Standard	2.568	0	0
Aveo Family 4 ptas. 1,5 (con A/A)	3.914	0	0
Aveo Emotion 4 ptas. 1,6 Advance	360	0	0
Aveo T250 4 ptas. 1,6 STD	312	0	0
Aveo T250 4 ptas. 1,6 STD (con A/A)	216	0	0
Aveo T250 4 ptas. 1,6 Full Equipo	1.395	0	0
Sail 4 ptas. STD 1,4	3.406	0	2
Sail 4 ptas. 1,4 con A/A	5.009	0	1.177
Sail 5 ptas. STD 1,4	679	0	0
Sail 5 ptas. 1,4 con A/A	718	0	938
SUB-TOTAL AUTOMOVILES	19.112	0	2.117
Luv D-Max V6 4x4 C/D	77	0	0
Luv D-Max Diesel 4x4 C/D	4.556	0	3.035
Luv D-Max Diesel 4x4 C/S	207	0	333
Vitara 3 ptas. Basica 4x4	645	0	567
Gran Vitara 3 ptas. DLX 4x4 (incluye A/A)	456	0	240
Gran Vitara SZ 5 ptas. 2 litros Sinc./Aut. AWD	96	0	0
Gran Vitara SZ 5 ptas. 2,4 litros Sinc./Aut.	551	0	0
SUB-TOTAL RUSTICOS	6.588	0	4.175
Luv D-Max Hec 4x2 C/S	420	0	0
Luv D-Max Hec 4x2 C/S Chasis	0	0	0
Luv D-Max Hec 4x2 C/D	1.739	0	154
Luv D-Max V6 4x2 C/D	30	0	0
Luv D-Max Diesel 4x2 C/S	588	0	0
Luv D-Max Diesel 4x2 C/S Chasis	61	0	404
Luv D-Max diesel 3 litros 4x2 doble cabina manual	542	0	283
Gran Vitara 5 ptas. DLX 4x2 A/A	3.744	0	0
Gran Vitara SZ 5 ptas. 2 litros Sinc./Aut. 4x2	2.234	0	0
Gran Vitara SZ 5 ptas. 2,4 litros Aut. 4x2	190	0	0

Fuente: Favenpa, 2012

Como aclaración, en la primera columna se observa el modelo del vehículo, en la segunda la producción para Ecuador, en la tercera la importación y en la cuarta la producción para la exportación de las unidades ensambladas.

Se logra observar en amarillo del cuadro que la ensambladora produce hasta esta fecha 35.248 vehículos para ventas locales y 7.133 para exportación. El total de vehículos producidos es de 42.381 unidades, para efectos del cálculo de esta propuesta, se tomará sólo los de venta nacional debido a que los CKD de los de exportación no pagan aranceles porque no se nacionalizan, este valor servirá para la representación de las estrategias de penetración de mercados.

Según el balance General de GM OBB (Chevrolet, 2012) que está subido en su página web, los márgenes de costo beneficio de los últimos 3 años promedian 21.52 %, esto como margen bruto de ganancias.

A este valor se le retendrá el beneficio que otorgan las leyes de gobierno de la resolución 65 y se podrá calcular el margen de ahorro al ensamblar con mercadería nacional.

2.11. Cálculo de los beneficios de nacionalización

Para establecer una propuesta al presente trabajo, fue necesario investigar el porqué de las bajas ventas de productos importados, a pesar de la obvia respuesta de que los aranceles y los impuestos habían desbordado el precio del vehículo hasta llevarlo al doble, se puede también observar que al aplicar una tabla de cálculo de beneficio de los aranceles se podía recuperar valores a re invertir en estrategias de penetración de mercado de los vehículo de importación

La columna A ubica a todos los vehículos Chevrolet ensamblados en Ecuador entre Enero y Octubre del 2012. Sólo los que se nacionalizan

y no los de internación temporal (exportación). La columna B indica las cantidades de las características indicadas.

La columna B indica los P.V.P que se encuentran referenciados de la página web de Chevrolet (2012), según los estados de resultados de los dos últimos años, el margen bruto tiene un promedio de 21.52% como lo indica la columna E. Quitando los valores de las columnas F, G y H, se puede obtener el costo de la mercadería CKD sin aranceles, esto completa la primera fase de investigación.

La columna J indica los costos más el arancel actual de 40%, esto sin aplicar las medidas de la resolución 65 del Comex, La columna K tiene la carga de arancel del 5%, correspondiendo al descuento a los aranceles por usar el 30% de piezas hechas en Ecuador. Y al final se nota en la columna La diferencia que en todos los casos es a favor de la ensambladora.

La última parte de este análisis se puede observar que las columnas M y N reflejan los cargos por IVA y el ICE, lógicamente cargados al costo con el 5% de arancel, además se agrega la utilidad esperada y establecida (21.52%). Para efectos de mantener continuidad en la presente propuesta. Todos estos valores determina el P.V.P. después de la medida (Columna P) que denota un decremento al actual precio de venta que tiene GM OBB. La última columna (Q) determina el total del ahorro con la medida tomada por el gobierno, esto es \$130'522.762 en total entre el período 2012 de Enero a Octubre. Finalmente se puede observar que los fondos extra presupuestarios apuntan a la cantidad señalada y es muy elevada, con ella se puede planificar las estrategias de posicionamiento de la empresa para sobresalir.

En el 2013 las ensambladoras Maresa y General Motors han consignado recursos para aumentar sus plantas, y optimar la calidad y durabilidad de la pintura interna y externa de los automóviles en el corto y largo plazo. Y a partir del año mencionado, administran también nuevos tarifas y fragmentos de importación para las partes y piezas de ensamblaje. A pesar de los impuestos son más bajos dependiendo del componente nacional.

2.12. Principales Marcas de empresas Líderes

En el 2011, Ecuador registró el mercadeo de 139,893 automóviles nuevos 75,743 fue el número de vehículos producidos por las tres ensambladoras presentes en el país: Omnibus BB, Aymesa y Maresa, que ensamblaron 27,228 automóviles, 23,618 camionetas, 22,247 SUVs, 2,629 vans y 21 camiones.

Estas compañías registraron exportaciones de 20,450 vehículos durante el mismo año, y sus más importantes destinos fueron Colombia, Venezuela y República Dominicana. Las exportaciones de vehículos nacionales en unidades presentaron un crecimiento del 3% en relación al 2010. Los automóviles de elaboración nacional atendieron el 44% de la demanda local, evidenciando un aumento respecto al año anterior (42%).¹⁵ La marca que lideró el mercado fue Chevrolet simbolizando cerca del 40% de participación, mientras que las demás marcas un 10% cada una.

El tipo de vehículo privilegiado por los consumidores son los automóviles, seguido para los vehículos tipo SUV. Según el último levantamiento de cifras realizado por la Asociación de empresas automotrices del Ecuador - Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador del año 2011, se puede estimar que entre las primordiales sociedades que lideraron las ventas ese mismo año fueron principalmente: Chevrolet, Hyundai, Kía, Nissan y Mazda

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

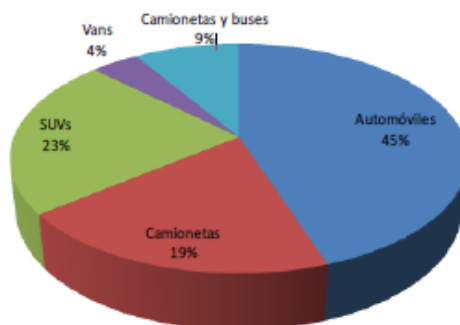
Tabla 4 Marcas más vendidas en Ecuador

MARCAS MAS VENDIDAS EN ECUADOR										
Número de unidades vendidas										
Año	Chevrolet	Hyundai	Kia	Nissan	Mazda	Toyota	Renault	Ford	Otras	Total
2004	25,745	5,636	3,137	2,145	4,384	4,929	1,452	2,078	9,645	59,151
2005	37,594	9,436	3,449	3,004	5,343	5,713	1,504	2,650	11,717	80,41
2006	39,855	9,514	3,029	3,005	7,503	6,328	2,030	3,494	14,800	89,558
2007	36,174	9,951	2,867	3,276	8,918	7,848	2,155	3,554	17,035	91,778
2008	47,519	13,167	4,149	4,543	10,437	10,360	2,722	2,452	17,335	112,684
2009	40,185	11,814	5,432	4,930	7,692	6,372	1,802	2,245	12,292	92,76
2012	53,429	17,241	10,908	9,407	8,589	8,722	5,005	4,080	14,791	132,172
2011	59,189	14,879	11,965	10,08	8,012	6,730	5,441	4,385	19,212	139,893

Elaborado por: Las Autoras

A continuación se muestran los tipos de vehículos más vendidos en Ecuador en el año 2011, que obtuvo un total de 139,893 unidades en convenio a los datos mostrados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Gráfico 2 Ventas de Ecuador por tipo de vehículos en el 2011



Elaborado por: Las Autoras

Los precios de los automóviles comercializados en Ecuador, dependen fundamentalmente de la marca y el modelo predilecto en mayo del 2013. En la siguiente tabla se presenta los valores comerciales en USD de los tipos de automóviles más vendidos en el país por marca.

Tabla 5 Precios de los modelos de vehículos más vendidos de Ecuador por marcas

PRECIOS DE LOS MODELOS DE VEHÍCULOS MAS VENDIDOS DE ECUADOR POR MARCAS		
Tipos de vehículos	Modelos	Valor comercial
CHEVROLET		
Automóviles	Aveo Emotion Sedan	\$ 18,990
	Aveo Family	\$ 14,390
Todo terrenos	Grand Vitara SZ	\$ 28,590
	Grand Vitara 5 Puertas	\$ 23,540
	Vitara 3 Puertas	\$ 19,999
Camionetas	Luv D-max Diesel	\$ 25,299
HYUNDAI		
Automóviles	i10 5P 1,2 AC	\$ 15,290
Todo terreno	Tucson ix 5Puertas 4x2 2.0 TM STD	\$ 28,990
Van	Van H1 12Pas 2,5 TM DSL AC	\$ 32,990
MAZDA		
Automóviles	Mazda 2	\$ 22,990
	Mazda 3	\$ 29,990
Camionetas	Cabina simple 4X2	\$ 20,990
	Cabina doble 4X2	\$ 22,990
	Cabina doble 4X4	\$ 33,990

Elaborado por: Las Autoras

2.13. Actuación y tendencias de consumo de los más importantes países importadores

La elaboración automotriz en el mundo está apuntando su fabricación para cumplir con las obligaciones de la clientela de los principales países importadores, es así que cada vez son más los vehículos que cuentan con nuevos motores de combustión que trabajan con mayor eficacia y menos combustible y por los autos que marchan con energía eléctrica ayudando de esta forma con el uso de la tecnología renovable. Los creadores de automóviles a nivel mundial, están dirigidos en 4 puntos básicos para el progreso de sus producciones.

La elaboración automotriz en el mundo está en constante progreso y cada vez implanta más tecnologías creadoras, con el fin de ofrecer a los beneficiarios automóviles más seguros, amigables del ambiente y más eficaces. Es por esto que las compañías del área, concentran sus energías desde el sistema de frenado, la persistencia y la iluminación.

Otro dispositivo fundamental que busca el consumidor en la actualidad es la introducción de las tecnologías de la comunicación, debido a que los usuarios buscan usar la transportación como un medio más para estar comunicados. Aunque esta es una tendencia que está en adelanto, poco a poco se va incorporando en los nuevos diseños.

La Inteligencia Artificial en el diseño de vehículos, es una tecnología que se está desplegando en los nuevos proyectos. En el 2012 Google anuncio que está abriendo tecnologías para vehículos que se consiguen dirigir, frenar y acelerar automáticamente, tal vez sea un cambio próximo para la producción. Los carros de manejo autónomo podrían llevar a la exclusión de semáforos, límites de velocidad e incluso de licencias para conducir.

Los vehículos inteligentes también podrían sistematizar y compartir información sobre el tráfico y planificar rutas en base a ello. Los carros autónomos podrían ser la siguiente gran novedad en las próximas décadas y, posiblemente, podría cambiar el panorama mismo de la industria automotriz.

Según lo indicado por Pro Ecuador (2013) se establece que:

”Las tecnologías presentes usadas en la elaboración de automóviles están encaminadas hacia las siguientes ramas, tecnologías orientadas a la seguridad, tecnologías orientadas al confort, tecnologías orientadas al cuidado del medio ambiente”.

2.13.1. Barreras arancelarias

Las barreras arancelarias a las que están sujetas las principales subpartidas arancelarias del área de automóviles y autopartes de Ecuador, son las siguientes según Market Access, en donde también se muestra los aranceles impuestos a los primordiales países competitivos de Ecuador en los clientes donde demandan estos productos.

2.13.2. Barreras no arancelarias

Dentro del Ecuador, las Normas y Reglamentos Técnicos para las compañías del Sector Automotor son aptos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), relacionadas con la gestión ambiental y elementos de seguridad.

Comunidad Andina (CAN) en el marco de la Comunidad Andina, entre los países miembros: Colombia, Ecuador y Venezuela, se firmó en noviembre de 1993 un Convenio de Complementación en el Sector Automotriz, el mismo que fue renovado en septiembre de 1999.

Este acuerdo concreta una política común para este sector y sienta las bases para desarrollar una industria automotriz de una manera competitiva y eficaz. Además, se afirmó un arancel externo común aplicable a los automóviles importados de países que no son miembros del convenio, la posibilidad de aplicar un régimen Aduanero específico para toda la cadena automotriz y la restricción a la importación de productos automotrices usados o re manufacturados.

Bajo este convenio y de acuerdo a los Requisitos Específicos de Origen (REOS) que son fijados por la Secretaría General de la Comunidad Andina, cuando las Normas Especiales y Certificación del Origen de las Mercancías no son convenientes para determinada producción, según mandato 416.Resolución 32319 Instituye una obligación basada en el porcentaje de unificación de materiales originarios

de la subregión y para una lista fija de partes y piezas, exigencias similares a los que constan en la Decisión 416.

En convenio sobre los procedimientos para la ejecución del Requisito Específico de Origen para el sector automotor establece las técnicas que deben seguir las empresas ensambladoras y los proveedores de materiales para manifestar a las autoridades nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, el desempeño de las obligaciones generales y específicos, que les dé el derecho de beneficiarse de la liberación al comercio entre los países miembros de la Comunidad Andina, según Resolución 336.

Normas de Origen para favorecer de esta particularidad arancelaria, los productos deberán cumplir con condiciones que les conceda la calidad de originarios de la subregión. Decisión 41620 a continuación se indican los criterios determinados para calificar de originaria a las mercancías aplicables para el sector automotor:

Las mercancías hechas en su totalidad con materiales originarios del territorio de los países miembros. Mercancías en cuya elaboración se manipulen materiales no originales. Para este tipo de productos, el criterio básico es que los materiales no originales se sometan a un proceso de transformación, el mismo que se irradie en el cambio de partida arancelaria. De no cumplir con este cambio, el valor CIF de los materiales no originales de debe exceder del 50% del valor FOB de la mercancía final en el caso de Colombia, Venezuela y Perú, y del 60% en el caso de Bolivia y Ecuador.

Los productos que son resultado de la operación de ensamblaje y en los que se haya manipulado materiales originales de la subregión, para las cuales el requerimiento es también la del valor agregado indicado anteriormente.

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Esta corporación se creó bajo el Convenio de Montevideo de 1980, tiene como miembros a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela; con el fin de lograr un mercado común latinoamericano, mediante tres vías:

Convenios de alcance regional, participan todos los países miembros, como por ejemplo: Las Listas de Apertura de Mercados (NAM) a favor de Bolivia, Ecuador y Paraguay; y la Preferencia Arancelaria Regional (PAR) aplicada a productos originales de los países miembros frente a los aranceles actuales para terceros países.

2.14. Las Salvaguardias

Según expresa el Diario El Comercio (2015), “La salvaguardia o sobretasa arancelaria es un tributo adicional que se aplica sobre el arancel que ya tiene un bien importado para, como dice su nombre, salvaguardar la economía, en ciertos casos, como cuando existen amenazas en ciertos sectores.”

El Gobierno de Ecuador anunció la fijación de una salvaguardia general arancelaria (derecho aduanero) a las importaciones de 2.800 productos, por un lapso de 15 meses, con el objetivo de proteger su balanza de pagos. Además, el Ejecutivo ecuatoriano ratificó la eliminación de unas salvaguardias impuestas a Colombia y Perú desde principios de año, asumidas entonces para contrarrestar el efecto en la economía nacional de las devaluaciones monetarias operadas en esos países vecinos.

Esta ley se basa en aplicar el 5% de un recargo arancelario en lo que respecta a productos sensibles, y el 15% a otros categorizados con sensibilidad media. Para los bienes de consumo, la carga resulta un poco

más fuerte, pues estos contienen el incremento de 25%; en este sector, se establecen los neumáticos, las partes de una motocicleta, la cerámica, y los aparatos electrónicos como los televisores, etc.

Además, también se indicó un 45% para los bienes tales como las frutas, confecciones y perfumes. Se trata de una sustitución de la salvaguardia fijada a los dos socios por otra de tipo general, para todo el mundo, que afectará a unos 2.800 productos, lo que supone entre el 32 y 33 por ciento del total de compras del exterior. La decisión fue establecida el 11 de Marzo del presente año.

2.15. Fundamentación legal

2.15.1. Resolución No. 65 del Comité De Comercio Exterior

Esta resolución fue la que permite a los investigadores determinar que las medidas de gobierno, si están beneficiando a las ensambladoras, pero existe la condición de que las empresas incorporen a sus partes, piezas y elementos ecuatorianos que directamente van a favorecer a la producción nacional, beneficiando a artesanos y profesionales de la metalmecánica, plásticos entre otros.

Según (Resolución 65 del Ministerio de Comercio Exterior, 2012):

Artículo 9. Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos, la regla que se aplicará es la siguiente:

Los CKD referidos pagarán el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir en la medida en que el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor, de acuerdo con las tablas descritas en el anexo II de esta resolución.

No obstante lo determinado en el párrafo anterior, todas las importaciones de CKD deberán pagar un arancel mínimo, independientemente del porcentaje del producto ecuatoriano incorporado.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Tabla 6 para reducción de aranceles de CKD

Subpartidas		
8703239080, 8703231080, 8703241080		
% de Producto Ecuatoriano incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35.00%	
5	17.50%	
6	16.63%	
7	15.75%	
8	14.88%	
9	14.00%	
10	13.13%	
11	12.25%	
12	11.38%	
13	10.50%	
14	9.63%	
15	8.75%	
16	7.88%	
17	7.00%	
18	6.13%	
19	5.25%	
20	4.38%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: Resolución 65 del Ministerio de Comercio Exterior, 2012

En la tabla anterior se muestra el arancel a pagar de acuerdo al porcentaje de producto ecuatoriano incorporado en la producción de vehículos.

Tabla 7 Reducción de aranceles

Subpartidas		
8704311080, 8704211060, 8703229080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 87032221080, 8704900092, 87033311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080		
% de Producto Ecuatoriano incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	40%	
5	20%	
6	19%	
7	18%	
8	17%	
9	16%	
10	15%	
11	14%	
12	13%	
13	12%	
14	11%	
15	10%	
16	9%	
17	8%	
18	7%	
19	6%	
20	5%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: Resolución 65 del Ministerio de Comercio Exterior, 2012

Esta tabla es complemento de la anterior, ya que muestra reducción de aranceles de las partes y piezas.

2.15.2. Resolución No. 66 del Comité De Comercio Exterior

El registro 66 del Ministerio de Comercio Exterior fue adoptado el 11 de Junio del 2012 y su registro oficial nº 725 fue el día viernes 15 de junio del 2012. Actualmente el registro tiene una prórroga hasta el 2 de Noviembre del 2015.

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704 211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Tabla 8 Cupo de vehículos para importación en el Ecuador

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1

Fuente: Resolución 66 Ministerio de Comercio Exterior, 2012

2.15.3. Resolución No. 77 del Comité De Comercio Exterior

Sobre los vehículos para taxi (Chevy Taxi) que quedan fuera del cupo establecido de la resolución 66.

Art. 2. Se establece una cuota anual de importaciones de 2.465 CKD de vehículos para el plan gubernamental RENOVA.

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de Estudio

Los tipos de estudio aplicables para esta investigación son:

- **Estudio Exploratorio:** Según Naghi Mohammad (2012), “Su propósito es encontrar lo suficiente acerca de un problema para formar hipótesis útiles”, El presente trabajo investigativo mantiene un estudio exploratorio, ya que en primera instancia se debe hacer un análisis inédito sobre la forma en que las restricciones aplicadas en la importación de vehículos, ha afectado al sector automotriz.

Si bien existen fuentes de información relacionadas al tema de investigación, se considera exploratorio porque estas investigaciones previas solo servirán de soporte para el desarrollo del marco teórico y darán la pauta para establecer el análisis crítico de los investigadores, en las conclusiones y recomendaciones de la tesis, así como determinar el análisis crítico a las medidas restrictivas empleadas por el Gobierno Nacional.

- **Estudio Descriptivo:** De acuerdo con Bernal César (2010), “Cuando se plantean hipótesis en los estudios descriptivos, estas se formulan a nivel descriptivo y se aprueban dichas hipótesis.” También se aplicará, una investigación descriptiva, porque se basará en estadísticas que ayudarán a interpretar la forma en que ha evolucionado el comercio exterior, específicamente en el campo de las importaciones de vehículos, y demás variables relacionadas para definir de forma gráfica los cambios que se han presentado en la economía y el comercio internacional.

3.2. Método de investigación.

El método a aplicar es el científico, el cual según Páez Gilberto (2012), “Es la aplicación de la lógica y la objetividad al estudio de los fenómenos.”, como lo explica el autor, ya que a aplicarse en el presente trabajo de investigación es el de inducción-deducción, ya se desea obtener respuestas sobre el problema objeto de estudio, y así ser capaces de determinar los principales efectos que han derivado de las políticas restrictivas implementadas por el Gobierno Nacional.

3.3. Técnicas e Instrumentos

Para este efecto, las técnicas e instrumentos más recomendables serían:

1. **La observación directa**, al momento de consultar la información bibliográfica y demás publicaciones que guarden relación con el tema objeto de estudio.
2. **Entrevistas**, para obtener criterios de personas involucradas en el comercio exterior, como representantes del sector automotriz con el fin de establecer de qué forma les ha afectado esta medida y que permitan dilucidar un poco sobre el tema tratado.

3.4. Población

Para la recolección de datos para la realización de las entrevistas se ha elegido como universo muestral o población, al

número de concesionarios de vehículos de las diferentes y a los usuarios de vehículos matriculados, conforme al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2015), el total de vehículos matriculados en la ciudad de Guayaquil en el año 2014 es de 300. 000

3.4.1. Muestra

Según Juez Pedro y Diez Francisco (2010), “La muestra es un subconjunto de individuos pertenecientes a una población y representativos de la misma.” Como lo explica los autores, la muestra a utilizar la encuesta son los usuarios de vehículos matriculados en la ciudad de Guayaquil, para ello se aplica la fórmula de población finita:

$$n = \frac{z^2 \times P \times Q \times N}{e^2(N - 1) + z^2 \times P \times Q}$$
$$n = \frac{1.96^2 \times 0.5 \times 0.5 \times 300000}{0.05^2 (300000 - 1) + 0.5 \times 0.5 \times 1.96^2} = 384$$

Por lo tanto la muestra a encuestar es de 384 personas que utilizan un vehículo.

3.5. Análisis de los Resultados

3.5.1. Encuesta

1. ¿Qué edad tiene usted?

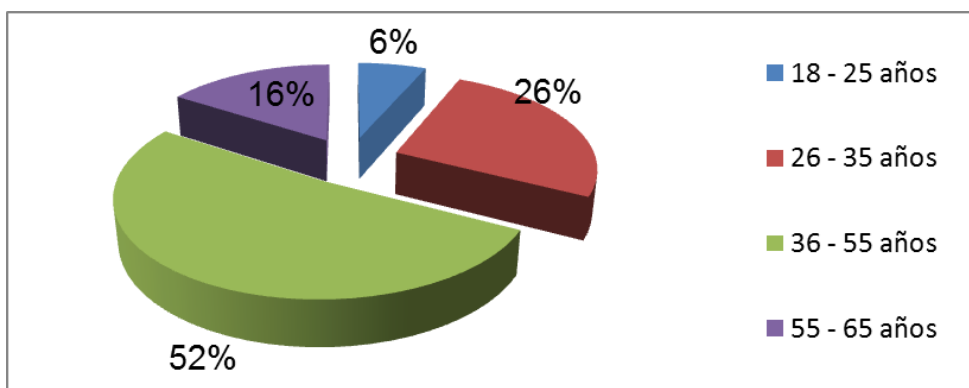
Tabla 9 Edad

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
18 - 25 años	25	7%
26 - 35 años	100	26%
36 - 55 años	198	52%
55 - 65 años	61	16%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 3 Edad



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Conforme a las encuestas realizadas y a los datos esclarecidos se puede notar como el 52% de los consultados mantienen una edad promedio de entre 36 y 55 años de edad, por lo que se puede discernir que la gran mayoría de los conductores de vehículos en la ciudad de Guayaquil se mantienen con un razonamiento adulto, aptitud que permite concebir los hechos circunstanciales que suceden en el país.

2. ¿Cuál es su estabilidad laboral?

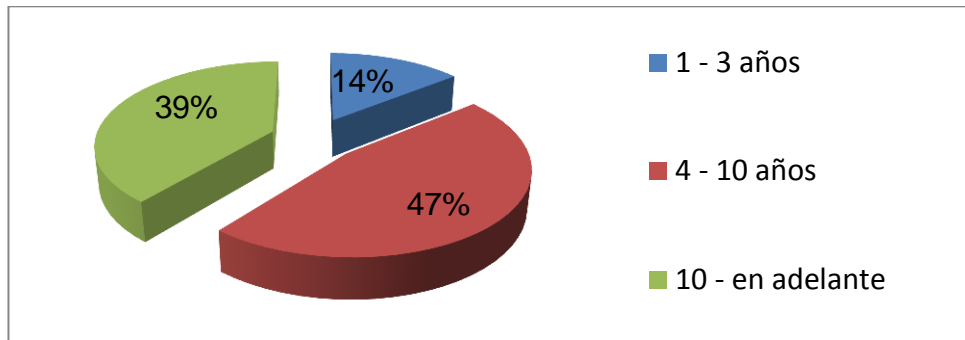
Tabla 10 Estabilidad Laboral

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
1 - 3 años	55	14%
4 - 10 años	179	47%
10 - en adelante	150	39%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 4 Estabilidad Laboral



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Mediante el gráfico presente y los porcentajes visibles, se pudo conocer que los conductores de los vehículos mantienen su estabilidad laboral, ya que la gran mayoría, siendo el 47% se encuentra entre los 4 – 10 años de trabajo continuo.

3. ¿Cuáles son sus ingresos mensuales?

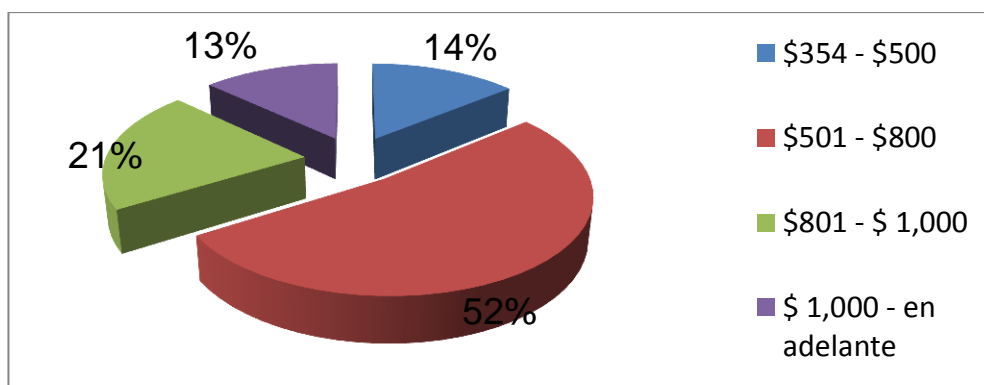
Tabla 11 Ingresos Mensuales

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
\$354 - \$500	54	14%
\$501 - \$800	200	52%
\$801 - \$ 1,000	80	21%
\$ 1,000 - en adelante	50	13%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 5 Ingresos Mensuales



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

De acuerdo a los datos procesados, el 52% de los encuestados perciben un sueldo mensual entre los \$501 y \$ 800, denotando que se mantienen entre los parámetros establecidos por las entidades financieras y propicias para poder adquirir un vehículo sin mayores complicaciones.

4. ¿Cuándo fue la última vez que usted compro un vehículo?

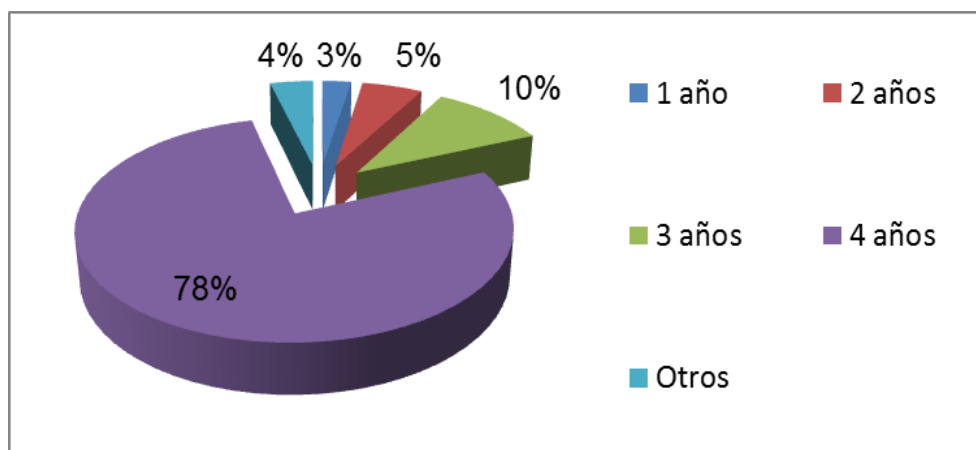
Tabla 12 Tiempo en que se adquirió un vehículo

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
1 año	10	3%
2 años	21	5%
3 años	40	10%
4 años	298	78%
Otros	15	4%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 6 Tiempo en que se adquirió un vehículo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Mediante los resultados obtenidos se puede evidenciar que el 78% de los objetos de estudio siendo un porcentaje relativamente alto manifestó haber adquirido un vehículo hace 4 años, por lo que se puede discernir que los vehículos que poseen en la actualidad dichos conductores siendo estos los objetos de estudio no pasan de los cuatro años de uso.

5. ¿Qué marca de vehículo compro?

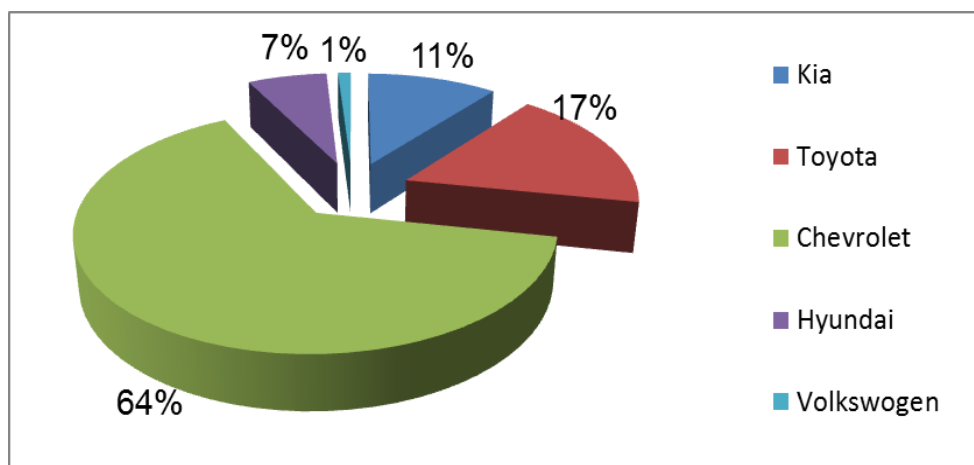
Tabla 13 Marca de vehículo adquirido

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Kia	41	11%
Toyota	67	17%
Chevrolet	247	64%
Hyundai	25	7%
Volkswagen	4	1%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 7 Marca de vehículo adquirido



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

En lo que respecta a la marca del vehículo adquirido, el 64% expuso ser la Chevrolet. Los resultados se muestran claros, puesto que la compañía Chevrolet oferta al mercado vehículos que se ajustan a la necesidad económica de las personas, a más de brindar la oportunidad de financiamiento por la compra de cualquier automóvil siendo una ventaja muy considerable para cualquier individuo que tienda a adquirir un vehículo cero kilómetros.

6. ¿Cuánto le costó su vehículo?

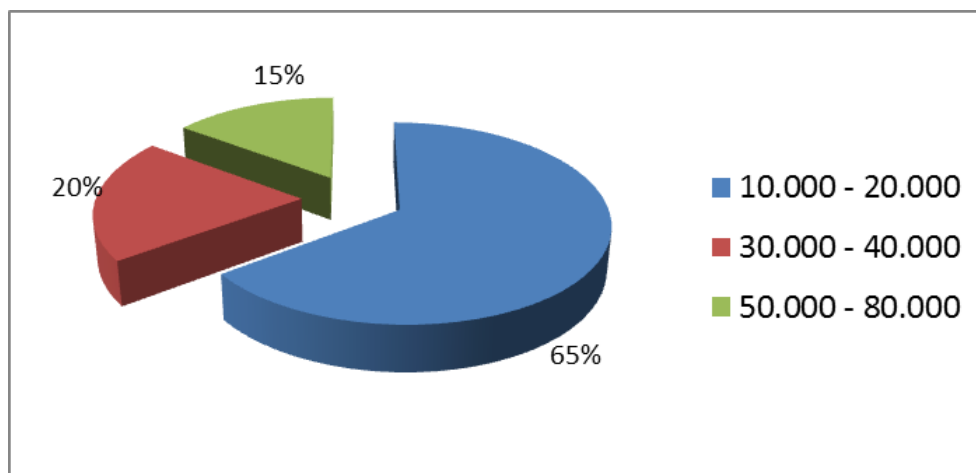
Tabla 14 Costo de vehículo

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
10.000 - 20.000	249	65%
30.000 - 40.000	78	20%
50.000 - 80.000	57	15%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 8 Costo de vehículo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Obtenidos los resultados se puede determinar que el 65% de los objetos de estudio mencionó que el vehículo que han adquirido alcanza valores entre los \$10.000 - \$20.000. Por medio del estudio realizado se puede constatar que la mayor parte de los conductores de la ciudad de Guayaquil pueden llegar a adquirir automóviles que no pasen el valor de los \$20.000 puesto que su presupuesto otorga oportunidades para conseguir automotores de mayor costo.

7. ¿Al momento de adquirir un vehículo, qué tipo usted preferiría?

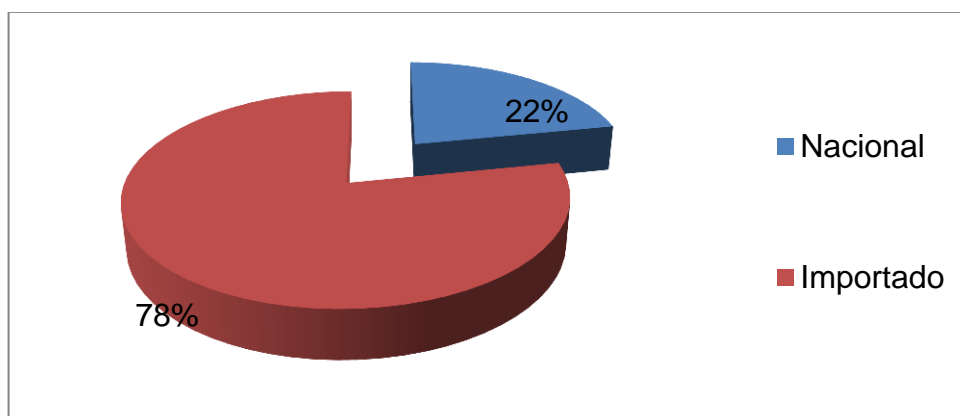
Tabla 15 Preferencia de tipo de vehículo

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Nacional	84	22%
Importado	300	78%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 9 Preferencia de tipo de vehículo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

En base a los resultados obtenidos se puede evidenciar que el 78% de los objetos de estudio prefiere adquirir un vehículo importado, ya que estos serían más accesibles de conseguir en cuanto comodidad, seguridad, características, y accesorios.

8.- ¿Por qué elige comprar un vehículo nacional?

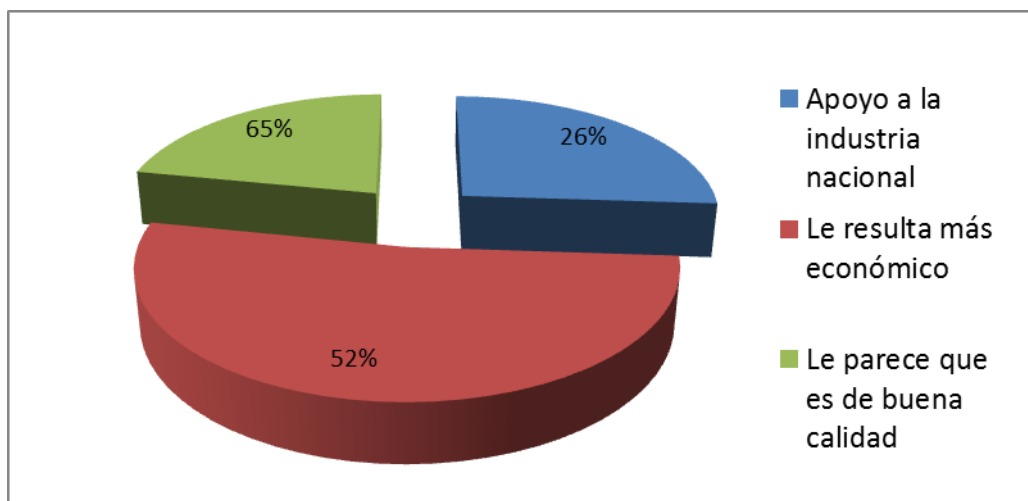
Tabla 16 Factores que inciden en la compra de un vehículo nacional

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Apoyo a la industria nacional	100	26%
Le resulta más económico	200	52%
Le parece que es de buena calidad	84	22%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 10 Factores que inciden en la compra de un vehículo nacional



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

De acuerdo a las encuestas realizadas el 52% de los consultados concuerda que el factor con mayor relevancia al elegir un vehículo nacional es la economía, puesto que resulta en menos costo que el automotor importado.

9.- ¿Por qué elige comprar un vehículo importado?

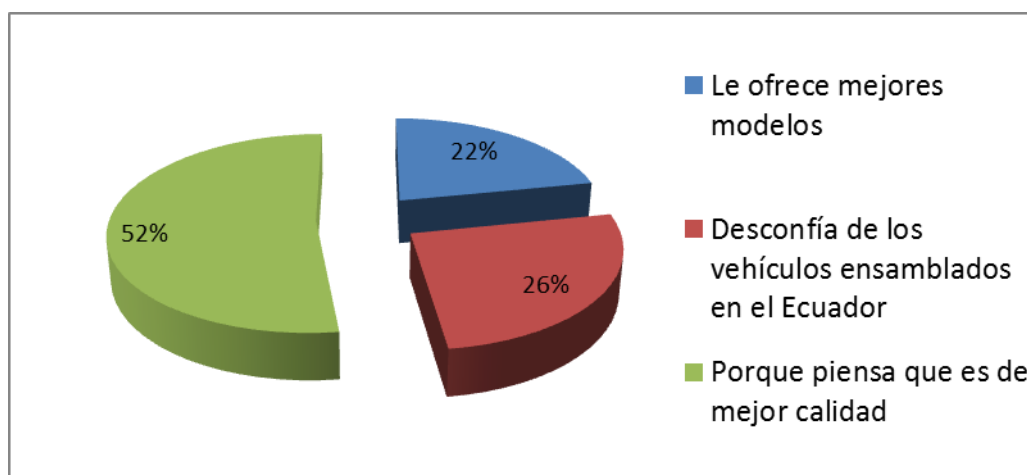
Tabla 17 Factores que inciden en la compra de un vehículo internacional

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Le ofrece mejores modelos	84	22%
Desconfía de los vehículos ensamblados en el Ecuador	100	26%
Porque piensa que es de mejor calidad	200	52%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 11 Factores que inciden en la compra de un vehículo internacional



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Conforme a los datos de la pregunta presente se puede comprender como el 52% de los encuestados eligen un vehículo internacional por la calidad del mismo, denotando que la duración, confort y tecnología del mismo es menester para la elección de la compra.

10.- ¿Con que frecuencia usted compra un vehículo?

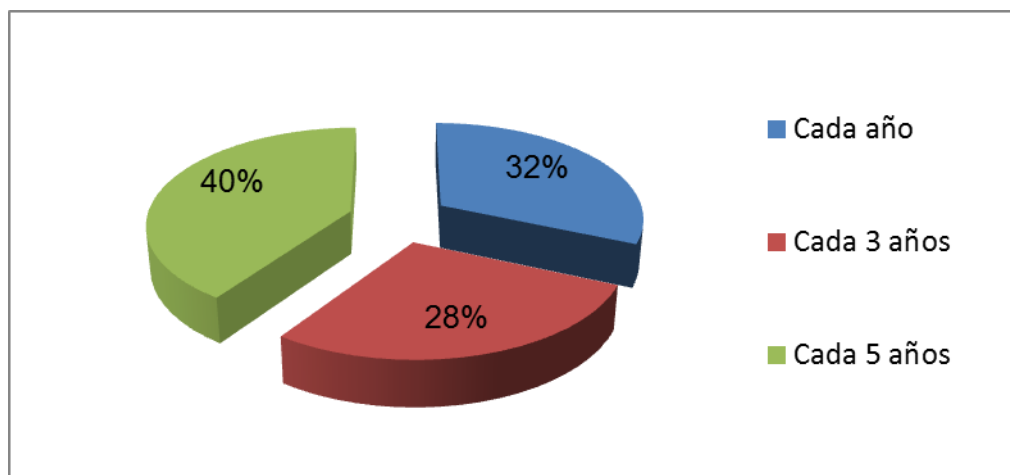
Tabla 18 Frecuencia en la compra de un vehículo

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Cada año	121	32%
Cada 3 años	108	28%
Cada 5 años	155	40%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 12 Frecuencia en la compra de un vehículo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Conforme a los resultados de la encuesta el 40% estipula que el desarrolla cada 5 años, es decir, la perspectiva de la utilización de los vehículos va conforme a la depreciación del mismo, entiendo la razón por la que existen muchos vehículos usados a la venta.

11.- ¿Luego del alza de precios, cuándo estima comprar un nuevo vehículo?

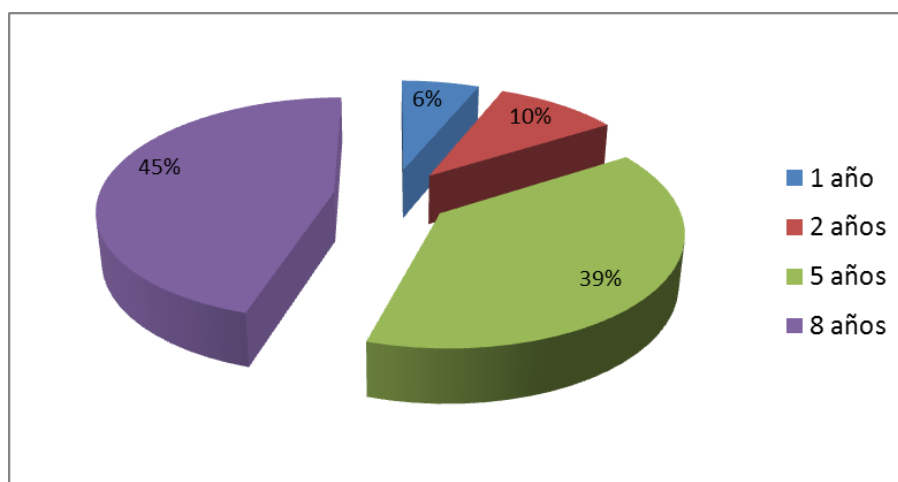
Tabla 19 Estimación en la compra de un nuevo vehículo

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
1 año	24	6%
2 años	38	10%
5 años	148	39%
8 años	174	45%
Total	384	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

Gráfico 13 Estimación en la compra de un nuevo vehículo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

De acuerdo a los porcentajes obtenido el 45% de los encuestados merman su deseo de adquirir un vehículo, debido a las restricciones estipuladas por el gobierno, puesto que ahora la estimación de compra es cada 8 años.

3.5.2. Entrevista

La entrevista se la desarrolló a los representantes de las empresas automotrices más famosas en la ciudad, entre ellas se encuentran Nissan, Toyota, Chevrolet, Volkswagen, Kia, Ford, Hyundai, las cuales permiten llegar a las siguientes conclusiones según las respuestas de los siete representantes:

1) ¿Qué efecto tuvo la medida restrictiva en la importación de vehículos en su concesionaria?

De acuerdo a las entrevistas realizadas dos de las siete concesionarias mencionaron que la medida restrictiva afectó de manera leve, puesto que tomaron estrategias alternativas para contrarrestar el impacto financiero que se veía venir. A diferencia de cinco de ellas respondieron que la medida si les había afectado de manera impactante.

Si bien el impacto de las ventas en las concesionarias tuvo altos y bajos, con el pasar del tiempo declinó totalmente viéndose obligados a optar por nuevas técnicas que hoy en día les ha resultado conveniente. Así de esta manera de acuerdo a los balances mensuales han logrado sustituir un gran porcentaje de la venta de vehículos.

Mediante el plan posventa que antes no tenía tanto protagonismo, ahora se lleva los méritos en la mayoría de las casas automotoras, ya que en el año 2013 ocupó un 20% en los ingresos de la empresa, y hoy en día

2) ¿Cree usted que con la medida restrictiva incrementó la compra de vehículos usados en el país?

Mediante las entrevistas 4 de 7concesionarias respondieron que en la calles de la ciudad se puede observar como la gran cantidad de vehículos no son nuevos, por lo que se deduce que los usuarios optan por

adquirir un vehículo usado que resulta económico antes que un automotor nuevo de concesionaria que mantiene un costo más elevado.

Tres de las concesionarias mencionaron que al contrario, piensan que en la actualidad se ven más vehículos nuevos circulando y esto se debe a la facilidad con que se están dando los créditos.

Cabe recalcar que si hoy en día los vehículos han tenido un alza en sus precios también es importante tomar en cuenta la facilidad que ahora se puede adquirir un automotor y esto se debe a que el proceso para un crédito ya no es tan tedioso como lo era antes.

3) ¿La concesionaria optó como estrategia la disminución de la plantilla laboral 2014?

Según las encuestas realizadas a las 7 concesionarias todas ellas concordaron con la estrategia convincente y de rápida solución fue la disminución de la plantilla laboral, puesto que ante la disminución de ventas lógicamente se tuvo que equiparar los gastos. Viéndose forzada a prescindir de los servicios de algunos de sus trabajadores y costos que para la empresa en ese momento se vieron obligados a reducir.

4) ¿En la actualidad qué medida piensa usted que se debe de implementar para incrementar la venta de vehículos?

Las entrevistas a las 7 concesionarias concuerdan con que la medida existe, lo que hace falta es más inversión para así crear un número mayor de ensambladoras para vehículos en el Ecuador. De esta manera ya no se dependería de los automotores armados en países del exterior, por ende se dejaría de pagar altas cifras en ensamblaje, dando como resultado un costo más asequible de los vehículos para los usuarios.

Creando así mayor competitividad en el mercado automotriz en nuestro país, no dejando a un lado las puertas abiertas para otras marcas del

exterior, es muy importante tener competencia internacional en el sector automotriz.

5) ¿Cuántos trabajadores hay en la empresa?

Según las entrevistas realizadas dos de las siete concesionarias nos supieron dar un aproximado del personal con que trabajan.

El número de trabajadores depende del tamaño de la concesionaria ya que existen algunas de ellas con las que solo cuentan con 12 empleados y también hay casas automotoras en las que tienen 56 trabajadores a su cargo, este caso es en las concesionarias grandes.

6) ¿Existió un cambio favorable para la concesionaria al despedir a un número de sus trabajadores? ¿Por qué?

De acuerdo a las entrevistas 5 de 7 concesionarias comparten que en gran parte el cambio fue favorable para la empresa puesto que se regularon los gastos con los ingresos, ya que el disminuir la plantilla de trabajadores se aminora los valores correspondientes a pagar, tales como: sueldos, seguros, comisiones, vacaciones, etc. Esta acción por otra parte trajo el desempleo de un grupo de trabajadores, aunque las empresas trataron de ser las más justas con ellos y a su vez ubicarlos en las ensambladoras que eran las que estaban necesitando personal para su nuevo reto.

7) ¿Cómo adoptó el concesionario la medida restrictiva con relación a los cupos?

Mediante las entrevistas realizadas a las casas automotoras señalaron que adoptaban la medida de los cupos en cantidades y millones de dólares ya que se manejaban con vehículos de gama media y alta por tal motivo dependiendo del vehículo adquirido por el consumidor podrían adaptarse a la medida.

8) ¿Se vieron afectadas las ventas a raíz del incremento de precio de los vehículos?

Siete de las concesionarias entrevistadas se vieron afectadas en gran parte respecto a las ventas ya que cada cierto periodo mensual cambió de manera notoria. Dando como resultado que los consumidores opten por adquirir un vehículo usado o por no hacer ninguna compra.

Tenemos presente que el año 2012 y 2013 las ventas tuvieron una caída, luego de esto en el 2014 aumentaron debido a la estrategia de posventa que optaron por tomar.

Cabe recalcar que antes era un poco engorroso el trámite para el crédito de la compra de un vehículo y hoy en día es mucho más rápido el procedimiento y un tanto efectivo la respuesta que se espera sobre el crédito.

9) ¿La empresa tuvo que aumentar el margen de utilidad para compensar el efecto de la restricción? ¿Cuánto?

Según las entrevistas realizadas 5 de 7 concesionarias respondieron que al inicio de la medida restrictiva es decir en el año 2012 ellos se mantuvieron con su margen de utilidad, aunque si subieron 1000\$ a cada automotor.

Ellos decidieron no subir una cantidad a mayor hasta regularizarse y encontrar medidas estratégicas para que los ingresos de las concesionarias no se vean tan afectados.

10) ¿Cuántos vehículos vendieron en el año 2011 y 2012?

Mediante las entrevistas seis de siete de las concesionarias concordaron que en el periodo del 2011 tuvieron un nivel alto en las ventas a nivel nacional, vendieron 139,893 y en el año 2012 un total de 64, 007 automotores en el Ecuador notándose aquí la reacción ante la medida de restricción.

Las ventas en el primer periodo fueron buenas en comparación al otro que fueron realmente bajas en semejanza al año anterior, podemos notar de acuerdo a las entrevistas que existe una diferencia de 75.886 vehículos no vendidos entre los dos periodos, es decir las ventas en el año 2012 bajaron más de un 50% haciendo notar desde ahí el impacto que tuvieron las ventas después de la medida restrictiva.

Así mismo en los años posteriores se ha seguido reflejando las consecuencias hasta en la actualidad.

11) ¿Qué medida piensa usted que se debe implementar para incrementar la venta de los vehículos en la actualidad?

Esta pregunta realizada a las concesionarias todas ellas comentaron que un gran número de personas se quejan por la calidad de los vehículos que son ensamblados en el Ecuador y por el costo más alto que se paga por los automotores importados.

Si bien es cierto existen vehículos que están armados con partes y piezas de muy buena calidad existen otros que no. Esto se debe a la

falta de control de calidad que existe al momento de ensamblar el vehículo, provocando así que los clientes elijan invertir un poco más en un automotor de mayor costo pero que les garanticen la durabilidad del mismo.

Es importante también llegar algún acuerdo donde las partes y piezas paguen un arancel bajo y así se establezca un precio exequible para el consumidor y de esa manera exista competencia en el mercado automotriz.

12) ¿Cree que las ventas de los vehículos ensamblados en el Ecuador se ve afectada por la falta de control de calidad?

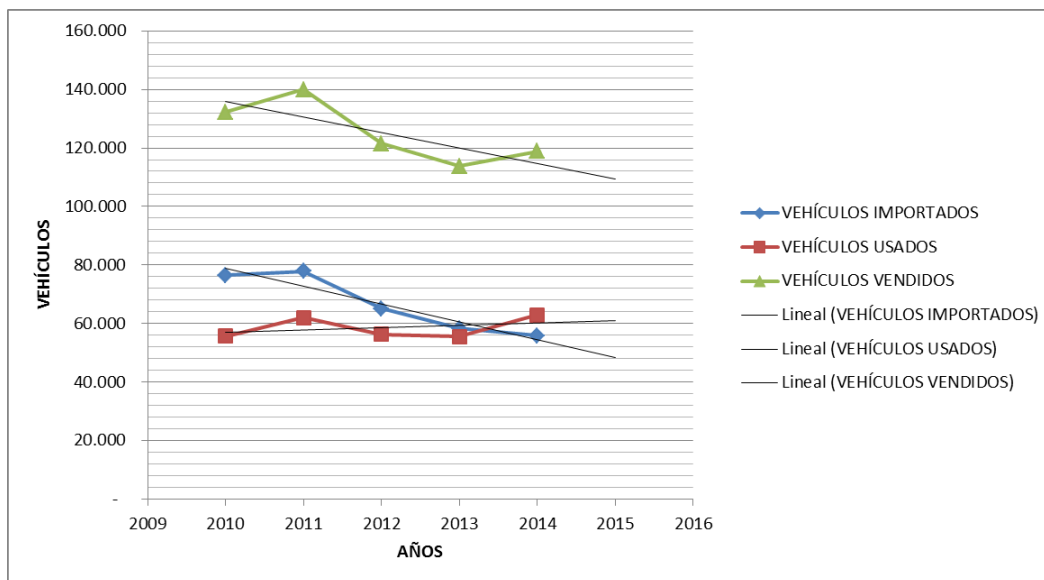
Cuatro de las siete concesionarias entrevistadas acotaron que sí, la industria nacional se ve afectada en gran parte por la falta de control riguroso de calidad en los vehículos ensamblados en el territorio nacional. Por otro lado nos comentaron de la falta de apoyo nacional y capacitación tanto para los trabajadores de las concesionarias como para los de las ensambladoras para que Ecuador sea reconocido como uno de los países ensambladores.

Las ventas de los vehículos ensamblados en el Ecuador tendrán un alza y se apoderarán del mercado cuando se cumpla estrictamente tanto en el control desde el ensamblaje como en la calidad de partes y piezas de los mismos.

Tres de las concesionarias mencionaron que las ventas se ven afectadas netamente por el alto impuesto a pagar y los cupos establecidos.

3.5.3. Análisis de Ventas

Gráfico 14 Análisis de las Ventas de los Vehículos en el Ecuador en millones.



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Las Autoras

En el gráfico anterior se puede observar que en el año 2010 la importación de vehículos fue de 76.489 con relación a las del 2011 donde se visualiza como se incrementó en 77.480 existiendo un alza del 1.74% de ese año. Los carros usados vendidos en el año 2010 fueron de 55.683, ascendiendo en el año siguiente un 10.27%.

Se puede reconocer que en los años 2010 y 2011 acaeció un incremento del 5.52% en la venta de vehículos, siendo un total de 7.721 millones de dólares, sin embargo con las medidas implementadas en el año 2012 las ventas en Ecuador referentes autos descendió en un 15.17%.

Las causas del descenso provienen en gran medida por el tema de las restricciones y cupos para la importación de vehículos que han

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

provocado que algunas marcas automotrices cuenten con menor disponibilidad de vehículos. Por tal motivo, podemos observar en la tabla que entre los años 2012 y 2013 declinó 6.73%.

En el año 2013 tomando en consideración que se estaban vendiendo más vehículos usados las ensambladoras Maresa y General Motors toman la decisión de incrementar en sus fábricas el servicio de latonería y pintura brindando de esta manera al consumidor la durabilidad y calidad de la pintura interna y externa, arreglo de carrocería de los vehículos. Cabe destacar que a partir del año 2013, rigen nuevos aranceles y cupos de importación para las partes y piezas de ensamblaje.

En el año 2014 la venta de vehículos importados disminuyó el 4.33% en comparación con el año anterior, siendo un total de \$2.240 menos a los ingresos de las concesionarias. Sin embargo es interesante mencionar que la venta de vehículos usados tuvo un incremento del 11.91%, ya que las restricciones e impuestos inclinan a los usuarios a optar por un automotor de segunda mano en reemplazo de uno nuevo.

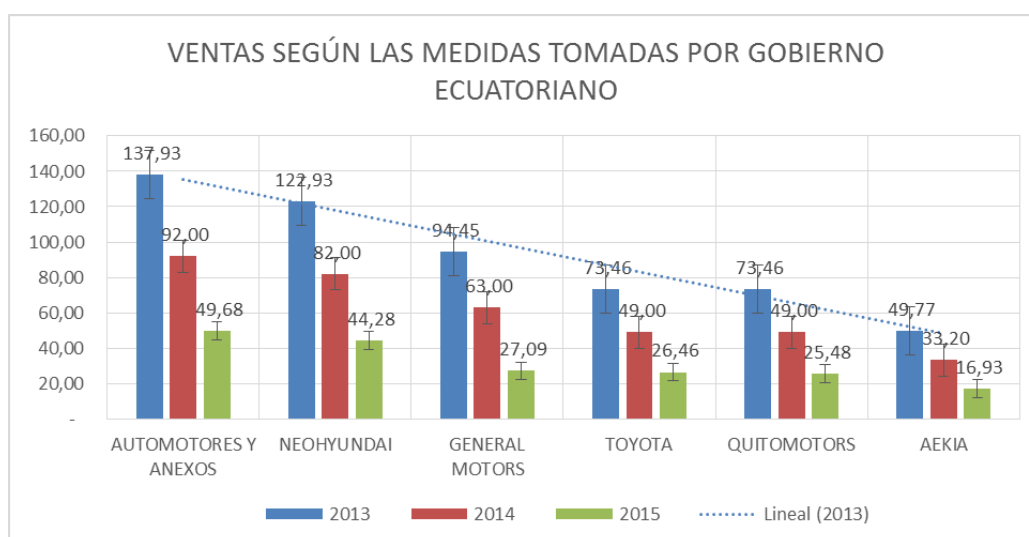
Según la resolución 049-2014, aprobada el 29 de diciembre 2014 por el Comité de Comercio Exterior (Comex), anunció un nuevo recorte en cupos de importación de vehículos para el país. Este nuevo recorte produce una reducción de hasta el 57%. Por tal motivo se prevee que durante el año vigente se produzca un descenso en la venta de vehículos, un factor determinante para la caída de las ventas, Aunque este sector es optimista frente a esta determinación porque las empresas poseen inventarios del año pasado.

Este tipo de medidas actualmente implementada por el gobierno nacional, provocarán en primera instancia que los clientes paguen un valor mucho más alto que el habitual por un automóvil, por el cual como alternativa muchas personas decidirán comprar un carro de usado para evitar el derroche de dinero.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Sin embargo las restricciones actuales pueden provocar un recorte de personal en las empresas de vehículos ya que algunos distribuidores y sucursales tendrán que cerrar sus fábricas por no tener la suficiente cantidad de autos para sostener el negocio. Además al no haber oferta de vehículos nuevos, esto ocasionará que los autos de segunda mano también sufran una subida de precios.

Gráfico 15 Ventas de vehículos importados luego de las medidas



Fuente: BCE

Elaboración: Las autoras

La información proporcionada por el Banco Central del Ecuador, evidencia que la tendencia negativa de importaciones está reflejada en montos que han decrecido en las empresas comercializadoras de vehículos, más importantes del Ecuador.

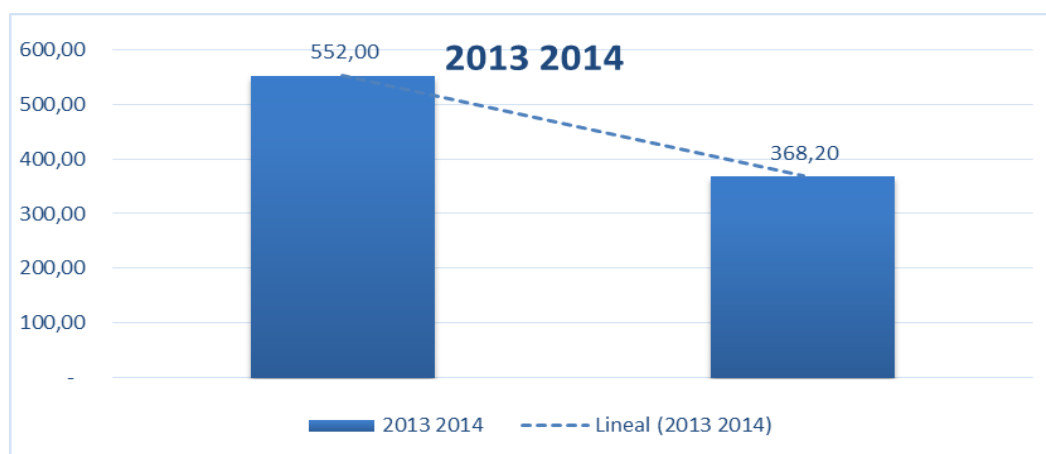
Esta es una visión particular en cuanto a los representantes más importantes del mercado, y en el análisis se observa que la empresa General Motors es una de las más perjudicadas del sistema impositivo de cuotas, en especial porque la empresa en el 2014, perdió su cupo al no

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

importar los vehículos que se le habían asignado en la primera medida restrictiva del 2013.

Las demás marcas, aunque pierden representatividad en el mercado, no tienen ensamble nacional, algo que si le es favorable en este caso a General Motors y a Aekia. A continuación se revisa en forma porcentual el decrecimiento del parque automotor de forma relativa.

Gráfico 16 Comparación lineal de ventas de 2013 a 2014

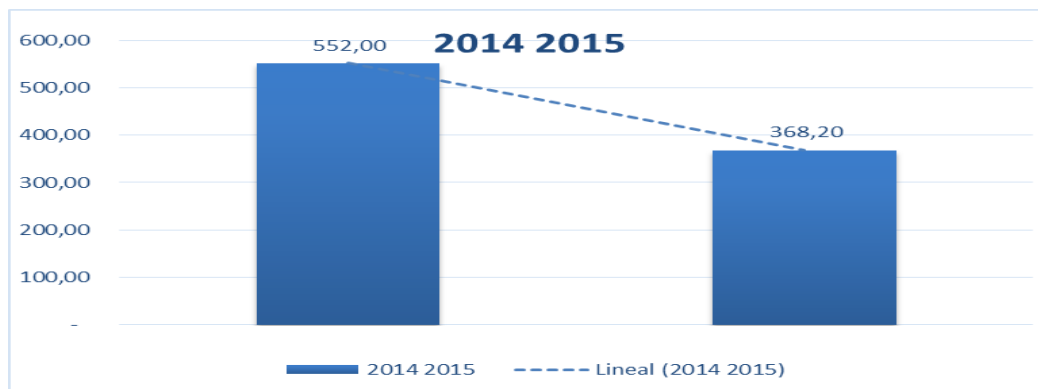


Fuente: BCE

Elaboración: Las autoras

Se observa una disminución en las importaciones del 33% en la referencia del año 2013 versus 2014. Dato que servirá para obtener los rubros de disminución de impuesto en ese mismo período.

Gráfico 17 Comparación lineal de ventas de 2014 a 2015

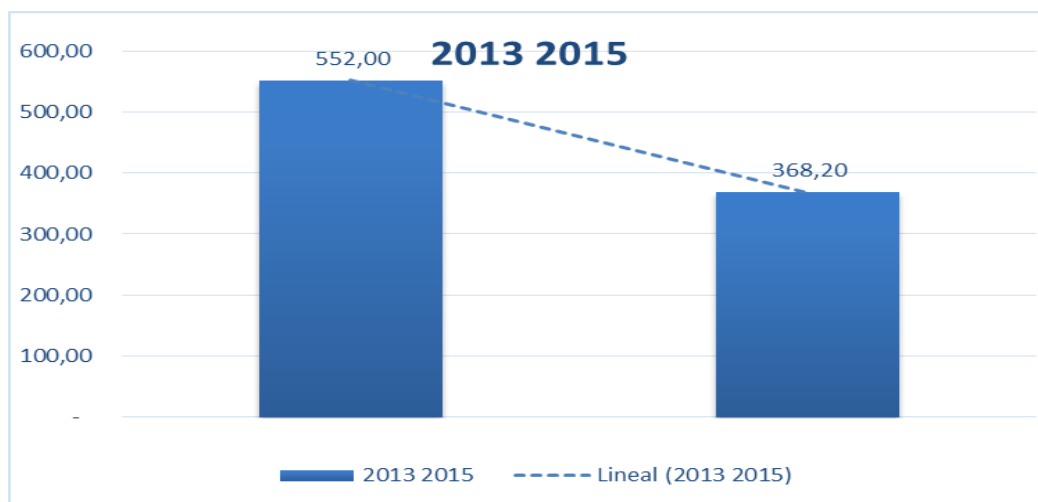


Fuente: BCE

Elaboración: Las autoras

Se observa en el gráfico anterior una disminución en las ventas del 40% entre los años 2014 versus 2015, pero si estos análisis se cruzan se puede llegar a la conclusión que desde el 2013 al 2015 se ha reducido en total el 70% de las importaciones tal como lo demuestra a continuación.

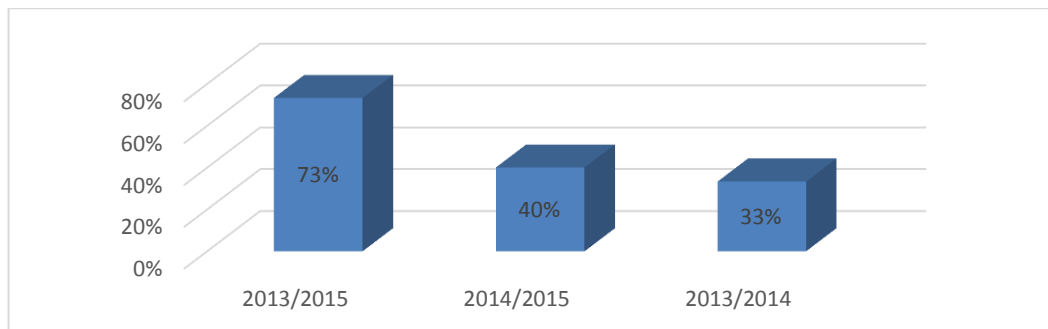
Gráfico 18 Comparación lineal de ventas de 2014 a 2015



Fuente: BCE

Elaboración: Las autoras

Gráfico 19 Comparación lineal de ventas de 2014 a 2015



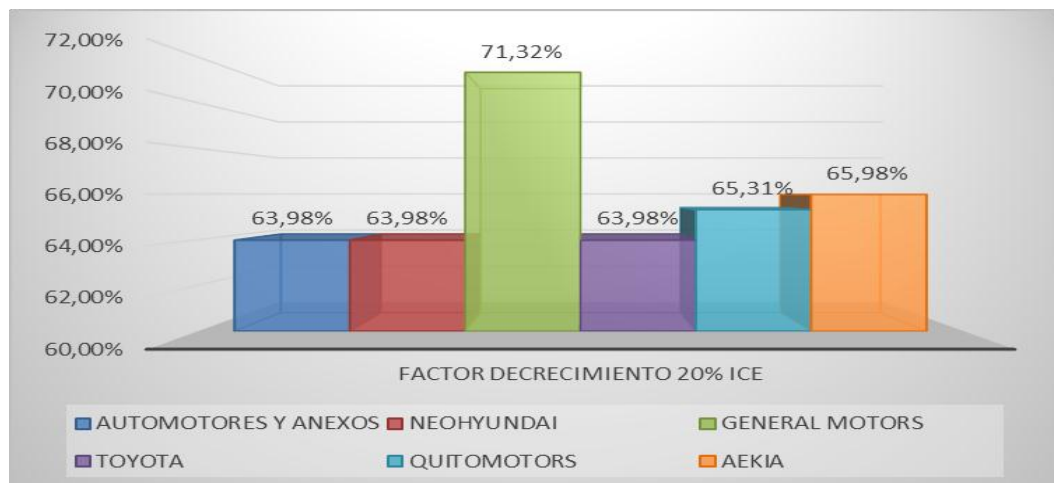
Fuente: BCE

Elaboración: Las autoras

Al final se observa los datos referenciados de manera agrupada para visualizar el comportamiento de las importaciones de forma relativa o porcentual deja en claro la base de la investigación.

3.5.4. Análisis de los tributos del Comercio Exterior

Gráfico 20 Factor decrecimiento 20% ICE



Fuente: BCE

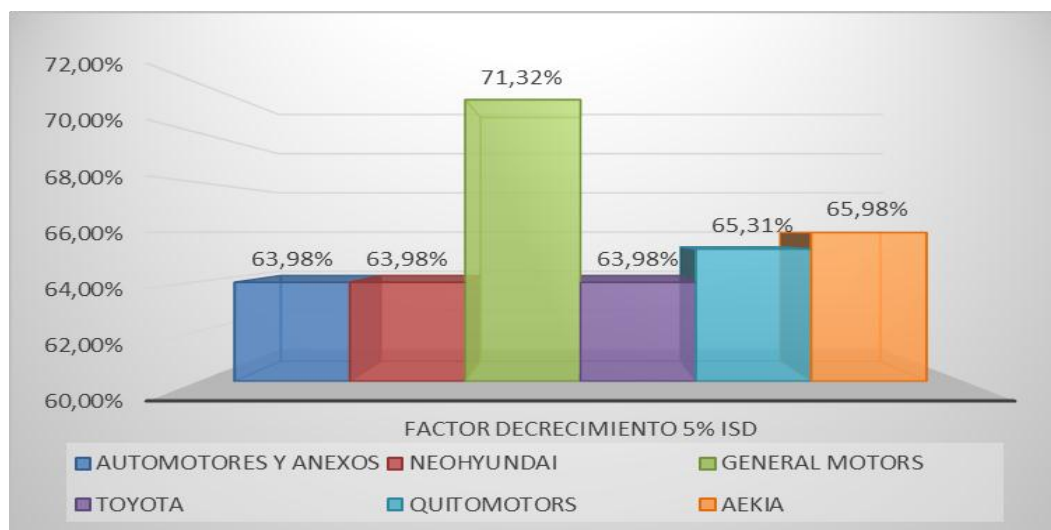
Elaboración: Las autoras

Se observa que el ice decreció indudablemente tal como se destacó en el ápice anterior, pero lo importante es que el resultante de esta información arroja que lo que disminuyó entre el período de antes de

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

la medida con el después es de 65.59% en total que equivale a 72.42 millones de dólares.

Gráfico 21 Factor decrecimiento 5% ISD

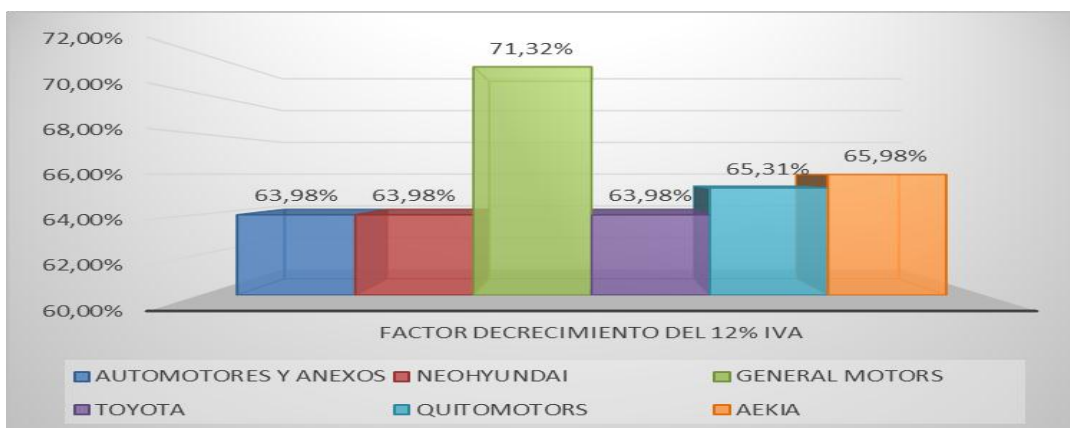


Fuente: BCE

Elaboración: Las autoras

Se puede observar que es la misma tasa de disminución pero con la diferencia que se presenta un decrecimiento de 18.10 millones de dólares.

Gráfico 22 Factor decrecimiento 12% IVA



Fuente: BCE

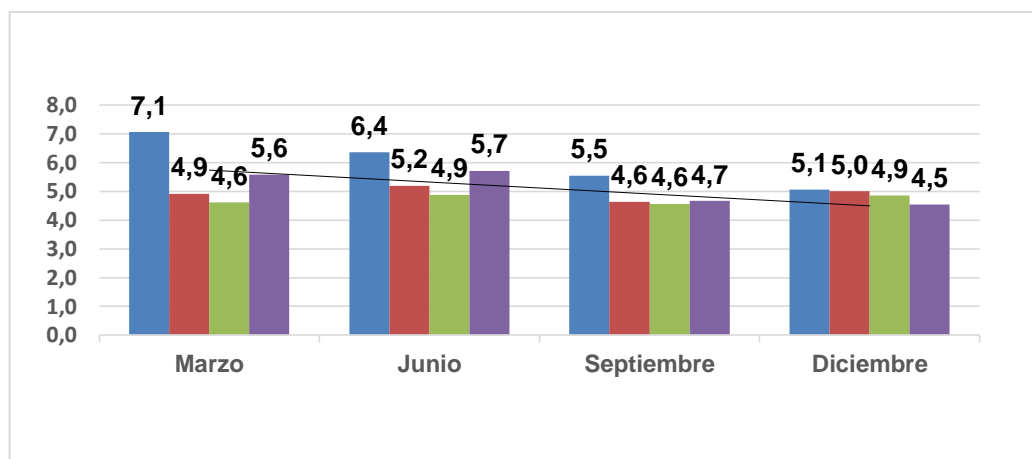
Elaboración: Las autoras

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Se nota en este análisis los mismos referentes proporcionales, pero se evidencia para la consecución de la presente investigación. En este caso el valor del Impuesto de valor agregado, que se dejó de recaudar con la medida es de 41.06 millones de dólares.

3.5.5. Análisis de la Tasa de Desempleo Anual (2011- 2014)

Gráfico 23 Tasa del Desempleo Anual (2011- 2014)



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

En el año 2011 dentro del área urbana, los desocupados representaron el 5.1% en el mes de diciembre, en tanto que las personas que se encontraban desocupadas en el área rural figuraron el 2.4% con respecto a la PEA de cada sector.

Las cifras evidencian que las tasas de desempleo de las mujeres y hombres urbanos fueron superiores a las tasas registradas en el sexo femenino y masculino del área rural (6.1% y 4.3% urbano; y, 4.1% y 1.5% rural), a diferencia de lo que ocurre con la ocupación y el subempleo, el desempleo muestra tasas menores en el área rural del país durante el año 2012; de tal manera que a diciembre de 2012 los desocupados disminuyeron con respecto a diciembre de 2011 al representar el 5.0%, en el área urbana.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Es decir que existió en promedio una brecha de 2.7 puntos porcentuales entre la proporción de personas que no obtuvo trabajo en el área urbana en relación al área rural.

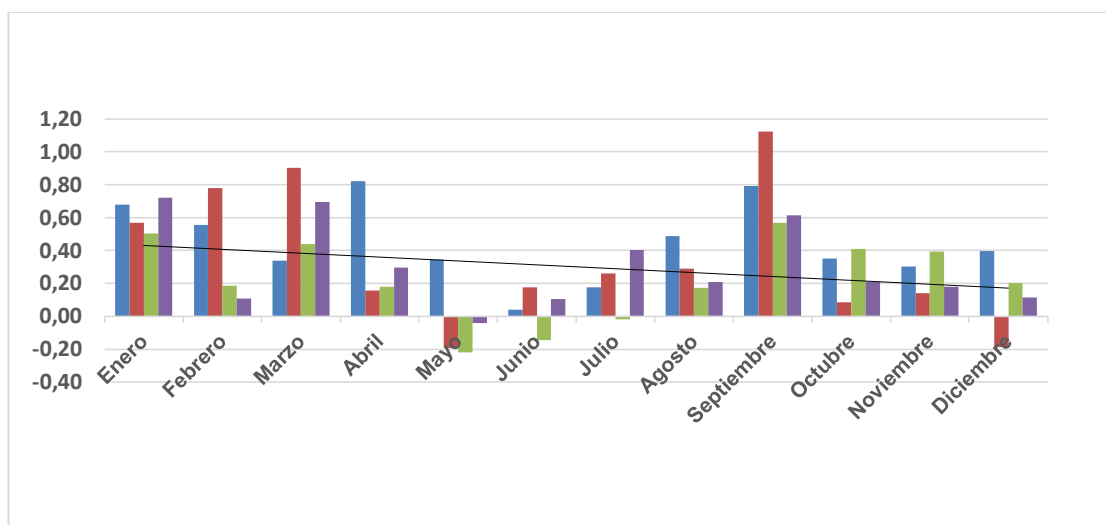
Para el año 2013 el desempleo muestra tasas menores en el área rural del país, de tal manera que para el mes de diciembre en el área rural, aproximadamente 3 de cada 100 personas económicamente activas se encontraron sin empleo, mientras que en el área urbana, 5 de cada 100.

Al final del diagnóstico y las estadísticas presentadas por el Banco Central del Ecuador en el año 2014 el desempleo muestra tasas menores en el área rural del país, de tal manera que en el mes de diciembre en el área urbana del país, aproximadamente 5 de cada 100 personas económicamente activas se encontraron sin empleo, mientras que en el área rural fueron 2 de cada 100.

Como conclusión podemos citar que se presenta una tendencia a la baja en referencia al desempleo urbano durante el periodo 2011 al 2014, esta favorable situación es provocada por las políticas de restricción de las importaciones, ya que se requiere mayor mano de obra nacional y por tal motivo genera una creciente fuente de empleo para personas que anteriormente se encontraban desempleadas.

3.5.6. Análisis de la Inflación Anual (2011- 2014)

Gráfico 24 Inflación Anual (2011- 2014)



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

En diciembre 2011, la inflación mensual cerró en 0.40%, porcentaje superior al registrado en los dos últimos meses. Por su parte la inflación anual se ubicó en 5.41%, manteniéndose sin mayores variaciones respecto de los resultados alcanzados en los tres últimos meses. La división de consumo de Bebidas Alcohólicas, Tabaco y Estupefacientes fue la que registró la mayor inflación del mes, debido al aumento de aranceles que repercutieron en la inflación de las bebidas alcohólicas y en el tabaco; en contraposición, los Alimentos y Bebidas No Alcohólicas y las Comunicaciones y registraron deflación y por ende atenuando el resultado general.

En diciembre 2011, la inflación de los bienes se redujo respecto del mes anterior; en tanto, que la inflación de los servicios se incrementó durante todo el año 2011. La inflación anual de siete divisiones de consumo se ubican por sobre el promedio general, destacándose como la

de mayor incremento la de Bebidas Alcohólicas, Tabaco y Estupefacientes (14.07%) que casi duplica al resto de divisiones que le siguen en incremento.

En diciembre 2012 por segundo mes en el año se registró deflación mensual de -0.19%. El resultado general estuvo determinado por la deflación en seis divisiones de consumo que en conjunto ponderan el 58.9% de la canasta y que representan a 194 ítems.

La inflación anual del Índice de precios al consumidor (IPC) de diciembre 2012 fue 4.16%, el menor porcentaje del año. Dicho resultado se determinó por la variación positiva en Bebidas Alcohólicas, Tabaco y Estupefacientes (18.91%) y atenuado por el registro deflacionario en Comunicaciones y Recreación y Cultura.

En diciembre 2012 y excepto el mes de mayo, la serie que representa a los rubros Alimentos se ubicó por sobre la serie de los sin alimentos. Debido a su alta ponderación (25% del total), la evolución de los primeros es determinante en el comportamiento de la inflación general.

La mayor contribución anual positiva a la inflación (4.16%) se ubicó en Alimentos y Bebidas No Alcohólicas, (seguido de Educación, Restaurantes y Hoteles y Transporte) el resultado general se atenuó por la deflación en Comunicaciones y en Recreación y Cultura. La inflación mensual de diciembre de 2013 registró el 0.20%. La división de Bebidas Alcohólicas, tabaco y estupefacientes registró la mayor inflación del mes, en tanto que en 3 divisiones de consumo se registró deflación: Comunicaciones, Salud, y, Transporte.

La inflación anual de diciembre de 2013 se ubicó en 2.70%, porcentaje inferior al de igual mes del año 2012 que fue de 4.16%. Por divisiones de consumo, 6 agrupaciones se ubicaron por sobre el promedio general, siendo los mayores porcentajes los de Bebidas Alcohólicas, seguido de Restaurantes y Hoteles, y, Educación; las Comunicaciones

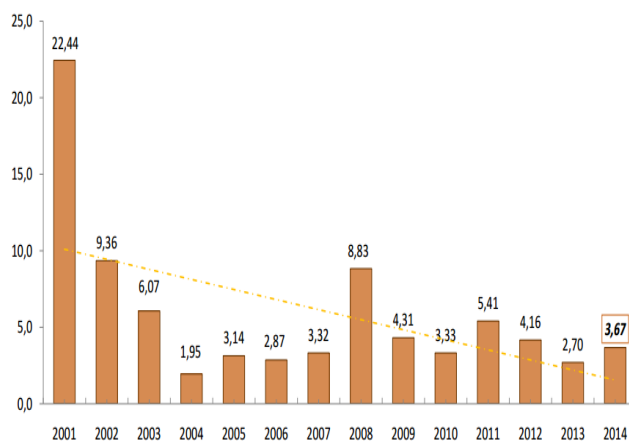
DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

registraron deflación. En diciembre de 2014, la tasa de inflación mensual fue del 0.11%, inferior al porcentaje del mismo mes del año anterior (0.20%). Al finalizar el diagnóstico realizado durante el mes de diciembre 2014, la inflación anual se ubicó en 3.67%, porcentaje superior al de igual mes del 2013 (2.70%).

Por divisiones de consumo, 6 agrupaciones se ubicaron por sobre el promedio general, siendo los mayores porcentajes los de Bienes y Servicios Diversos; por el contrario, en las Comunicaciones se registró deflación. La inflación anual de los rubros considerados como Alimentos (4.46%) registró el mayor porcentaje por sobre la inflación del consolidado de ítems Sin Alimentos y la inflación general anual. La inflación anual del rubro Servicios (4.12%) se ubicó por sobre la serie de los Bienes (3.38%) y sobre la inflación general anual (3.67%).

3.5.7. Inflación acumulada en diciembre de cada año (porcentajes, 2001-2014)

Gráfico 25 Inflación acumulada en diciembre de cada año (2001-2014)

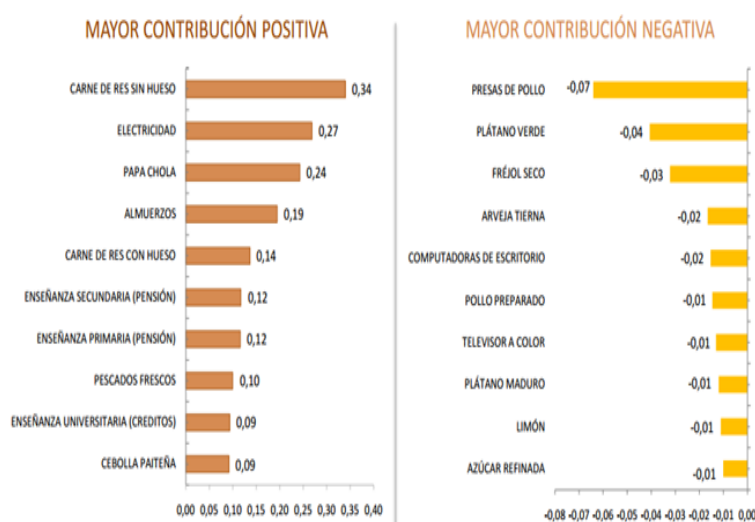


Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015
Elaborado por: Las Autoras

Productos de mayor contribución positiva y negativa a la inflación anual (porcentajes)

En diciembre de 2014, del total de 299 ítems que conforman la canasta con la que se mide la inflación, 217 aportaron positivamente a la inflación anual (4.09%), 59 contribuyeron (-0.42%), y 23 no aportaron. En la contribución aporte positivo destacan los rubros de Alimentos; Servicios de Alimentos; Servicios de Educación y Servicio de Electricidad.

Gráfico 26 Margen de contribución positiva y negativa

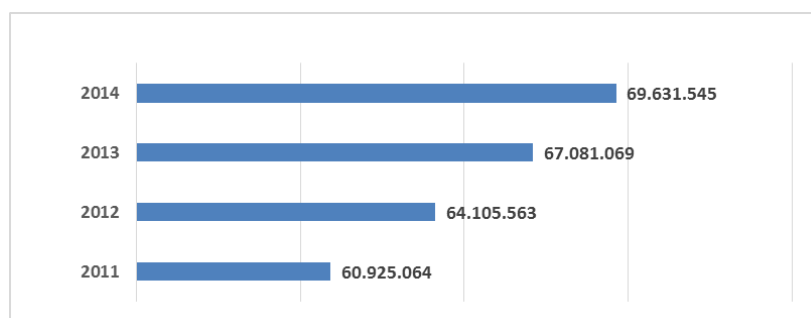


Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

3.5.8. Análisis del PIB.

Gráfico 27 PIB en Miles de Dólares



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

En el año 2011, el desempeño económico de América Latina fue más positivo que el de la mayoría de las regiones del mundo gracias, entre otros motivos, a los buenos precios de sus bienes y servicios de exportación y al mejoramiento de la inversión productiva. En este contexto, el Ecuador cerró el año 2011 con un crecimiento de 8.0%. De acuerdo a la CEPAL, “la evolución de la actividad de las economías de América Latina y el Caribe en el futuro cercano se basa, en gran medida, al impulso del consumo privado, que a su vez obedece a los mejores indicadores laborales y al aumento del crédito”.

Si bien la economía ecuatoriana es altamente abierta al comercio internacional y vinculado a la evolución de la economía mundial; en el año 2011, presentó un incremento de 8.0%, superior al crecimiento promedio de América Latina y el mundo. En el segundo trimestre de 2012, el PIB se incrementó en 1.2% respecto al trimestre anterior y en 5.2%, en relación al segundo trimestre de 2011.

En el año 2012 el PIB se ubicó en USD 64,009 millones y su crecimiento, con relación al año 2011, fue de 5.1%. Ecuador en 2012 presentó un buen desempeño y está en el grupo de países de mayor crecimiento de América del Sur (3.7%), registrando una tasa de 5.1%. En el tercer trimestre de 2014, Ecuador mantiene la tendencia de crecimiento económico, con un resultado positivo de 3.4% en variación inter-anual y en 1.1% en relación al trimestre anterior, lo que ubicó al PIB (a precios constantes) en USD 17,542 millones.

Los elementos que contribuyeron al crecimiento trimestral del PIB en 2014.III fueron: el Gasto de Consumo Final de los Hogares, 0.97; la Formación Bruta de Capital Fijo, 0.68; el Gasto de Consumo Final del Gobierno, 0.28; y, las Exportaciones, 0.24. Las Importaciones contribuyeron (con signo negativo) en 0.72.

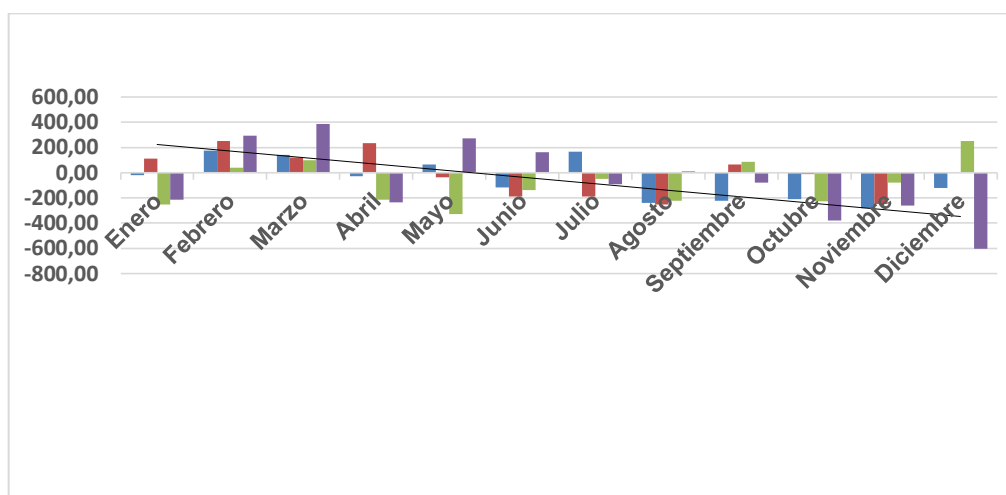
DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Durante el tercer trimestre de 2014, las actividades económicas que presentaron una mayor contribución a la variación de 1.1% del PIB fueron: Construcción, 0.27%; Actividades Profesionales, 0.22%; y Comercio, 0.22%.

La oferta nacional de derivados, entre el 2008 y el 2013 muestra una tendencia creciente como efecto de una mayor importación de derivados debido a un mayor consumo a nivel nacional. En igual período, la producción de derivados también aumenta pero en menor proporción que las importaciones.

3.5.9. Análisis de Balanza Comercial Semestral (2011- 2014)

Gráfico 28 Balanza Comercial



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

La Balanza Comercial Total, registró un superávit de USD 2.6 millones durante el período enero – octubre de 2012, resultado que al ser comparado con el obtenido en el mismo período del año 2011 (USD - 284.8 millones), representó una recuperación del saldo comercial del 100.9%.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

La Balanza Comercial Petrolera tuvo un saldo favorable de USD 7,349.3 millones, 11.1% superior al saldo registrado en el mismo período del año 2011 (USD 6,614 millones), principalmente como consecuencia del incremento del precio del barril de petróleo y sus derivados (5%).

La Balanza Comercial No Petrolera contabilizó saldos comerciales negativos al pasar de USD -6,898.7 a USD -7,346.7 millones, lo que significó un crecimiento del déficit comercial no petrolero de 6.5%.

Si se analiza la evolución de la Balanza Comercial Total de septiembre a octubre de 2013, se puede observar que el saldo comercial a ese último mes registró un déficit de USD -196.8 millones. En el período enero – septiembre de 2014 se registró un superávit de USD 502 millones, saldo que significó una recuperación del comercio internacional ecuatoriano de 150.8% si se compara el resultado de la balanza comercial en el mismo período de 2013, que fue de USD -988 millones. A octubre de 2013, se registró una disminución (-12.7%) en el valor FOB de las Exportaciones petroleras al pasar de USD 1,346.8 de septiembre de 2013 a USD 1,175.7 millones.

Durante el período enero-octubre de 2013, las importaciones totales en valor FOB alcanzaron USD 21,812.3, esto representó un incremento de 9.4% al comparar con las importaciones realizadas en el mismo período del año 2012 (USD 19,930.8 millones). Las compras petroleras del exterior, en el mes de octubre de 2013 fueron superiores tanto en valor FOB como en cantidad (toneladas métricas) en 9.2% y 19.7%, respectivamente, frente a las importaciones realizadas en septiembre de 2013. En el período enero-octubre de 2014 se registró un superávit de USD 135 millones, saldo que significó una recuperación del comercio internacional ecuatoriano de 111% si se compara el resultado de la balanza comercial en el mismo período de 2013, que fue de USD -1,214 millones.

La Balanza Comercial Total a octubre de 2014 registró un déficit de USD -377.6 millones, 384.1% más en términos relativos que el resultado obtenido en septiembre de 2014 que fue de USD -78 millones.

Históricamente la balanza comercial ha sido deficitaria debido en mayor medida a las importaciones, esto provoca que las divisas salgan de nuestro país, por tal motivo el gobierno actualmente se encuentra implementando medidas para que dichas divisas no salgan al exterior, una de esas medidas es referente a restringir las importaciones el cual generará un mayor consumo interno y esto coadyuvará a generar más fuentes de empleos ya que se incrementaría la producción nacional.

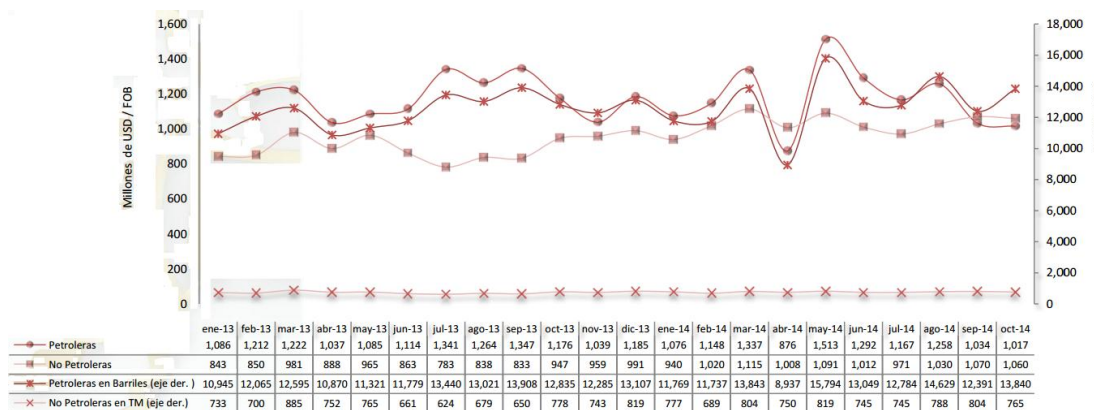
3.5.10. Balanza comercial no petrolera (exportaciones)

En relación a los volúmenes en millones de barriles, las Exportaciones petroleras fueron menores de septiembre a octubre de 2011 en -8.63%; pero superiores en 1.39% en el caso de las ventas externas no petroleras (en millones de toneladas métricas). Es importante mencionar que el precio del barril de petróleo subió en 7.64% de septiembre a octubre de 2011 (de USD 94.2 a USD 101.4). Los bienes No petroleros, crecieron en valor FOB en 6.6% y en volumen (toneladas métricas) disminuyeron en -2.9%.

En octubre del 2012 las Exportaciones no petroleras cayeron en 3% en el mismo período (de USD 825.1 a USD 850.4 millones).

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Gráfico 29 Análisis Balanza comercial no petrolera (exportaciones)



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

A finalizar el décimo mes del año 2014 se presentó una disminución de -1.6% en el valor FOB de las exportaciones petroleras al pasar de USD 1,034 millones en septiembre de 2014 a USD 1,017 millones. Adicional tuvieron un comportamiento similar cayeron en 0.9% de USD 1,070 millones a USD 1,060 millones.

3.5.11. Balanza comercial no petrolera (importaciones)

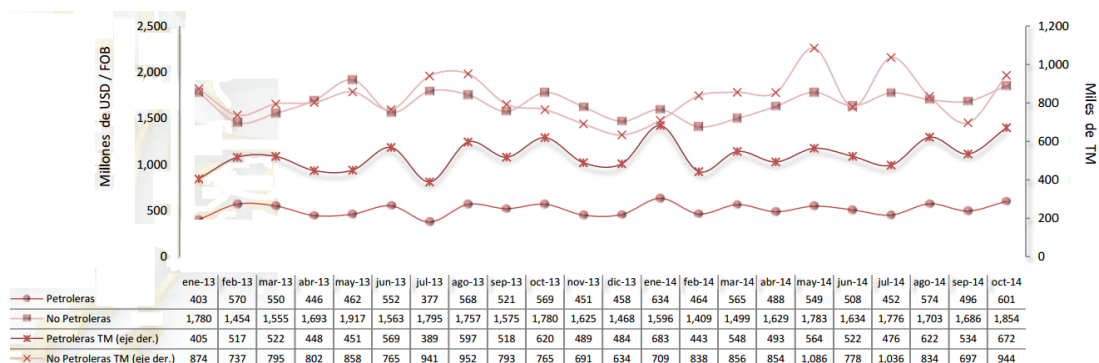
En el período enero–octubre de 2011, las Importaciones totales en valor FOB alcanzaron USD 18,958.8, esto significó un crecimiento de 20.04% al compararlas con las importaciones realizadas en el mismo período del año 2010 (USD 15,793.9 millones); en volumen se puede apreciar una disminución de las Importaciones petroleras de 3.74%, y un aumento de las Importaciones No Petroleras en 15.69%.

Durante los meses de enero y octubre de 2012, las importaciones totales en valor FOB alcanzaron USD 18,050, esto significó un crecimiento de 7.9% al compararlas con las importaciones realizadas en el mismo período del año 2011 (USD 16,725.7 millones); en volumen se

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

registró un aumento de las importaciones petroleras y no petroleras en 0.9% y 0.05%, respectivamente.

Gráfico 30 Análisis Balanza comercial no petrolera (importaciones)



Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

Elaborado por: Las Autoras

En octubre de 2014, fueron 21.2% superiores a las del mes de septiembre de 2014; en el mismo mes las compras externas no petroleras experimentaron igual comportamiento, estas fueron mayores en 9.9%. En cantidad (toneladas métricas) se observa que tanto las importaciones petroleras, como las no petroleras aumentaron en 25.7% y 35.4%, respectivamente.

Durante los meses de enero y octubre de 2014, las importaciones totales en valor FOB totalizaron USD 21,899 millones; -0.1% menos que las compras externas realizadas en los diez primeros meses del año 2013 (USD 21,887 millones).

Las importaciones no petroleras en valor FOB realizadas del exterior en octubre de 2014, fueron 21.2% superiores a las del mes de septiembre de 2014; en el mismo mes las compras externas no petroleras experimentaron igual comportamiento, estas fueron mayores en 9.9%. En cantidad (toneladas métricas) se observa que tanto las importaciones petroleras, como las no petroleras aumentaron en 25.7% y 35.4%, respectivamente.

3.5.12. Análisis macroeconómico

De acuerdo al análisis de los cuatro puntos macroeconómicos estudiado (Desempleo, Inflación, PIB y Balanza Comercial), se puede determinar que las medidas restrictivas implementadas por el gobierno nacional desde el periodo 2012 hasta la actualidad, referente a las importaciones de bienes tangibles, no tuvo efecto negativo en las variables del desempleo y la inflación, debido a que empresas internacionales instauraron en el país nuevas fábricas de ensamblaje de vehículos, por tal motivo requerían mano de obra nacional lo cual produjo una disminución del desempleo del 0.1% durante el periodo 2011 al 2013. A medida que se incrementó la producción nacional de empresas ensambladoras automotrices el desempleo tuvo un descenso del 0.4%.

La balanza comercial tuvo un valor negativo -0.1%, debido a la disminución del precio del petróleo que termino afectando a este rubro. Por tal motivo el gobierno busca recurrir al área fiscal, instaurando nuevos impuestos que ayudan a generar mayores ingresos al país, unas de esas medida actual es la restricción a las importaciones y lo que enfoca el gobierno es bajar el nivel de desempleo, mantener una inflación moderada y obtener una balanza comercial equilibrada.

Capítulo IV

4. Propuesta

4.1. Tema

Desarrollo de estrategias de importación de vehículos a Ecuador

4.2. Descripción de la propuesta.

El presente proyecto está basado en afianzar las relaciones bilaterales que tiene Ecuador con otros países para la importación de vehículos ensamblados y el buen trato con los proveedores de cada parte a ensamblar para lograr la comercialización efectiva de los productos y disminuir el precio de intereses que los países extranjeros cobran por la importación de estos vehículos. Se estima que la comercialización de los vehículos ensamblados logrará tener aceptación debido al desarrollo de las actividades mediante la eficiente organización que esta tenga. De esta manera proponer al Gobierno Nacional obtener las partes y piezas con un valor de 0%.

4.2. Objetivos

4.2.1. Objetivo General

- Desarrollar una estrategia de importación para el ensamblaje de vehículos en el país.

4.2.2. Objetivo Específicos

- Establecer un proceso logístico eficaz para facilitar el proceso de importación.
- Determinar el precio de importación, plaza de comercialización y promoción del producto.
- Fortalecer la oportunidad de establecer alianzas estratégicas con intermediarios en el mercado meta.
- Diseñar los procesos de importación de parte y piezas.

4.3. Justificación

El desarrollo de estrategias de importación nace de la necesidad que mantienen las concesionaras, puesto que las medidas impositivas gubernamentales han desarrollado ciertos inconvenientes al momento de la importación.

Uno de estos inconvenientes es el alza en el valor de los impuestos; la última reforma de Marzo del 2015 estipula el 7% y el 21% para las importaciones de automotores tanto de Perú como de Colombia, además del 32% en las importaciones de accesorios de los vehículos. Lo que naturalmente influye en la economía no solo del país, sino también de las comercializadoras, puesto que al subir los impuestos, lógicamente aumenta el costo de los automóviles.

Es importante recalcar que el Ecuador ha sufrido un desliz por las imposiciones gubernamentales acerca de las importaciones de vehículos y esto ha influenciado en la comercialización que desarrollan las concesionarias ya que sus ventas han disminuido de forma considerable por dos razones, una por la minimización del cupo de automotores y otro punto por el alza en los precios debido a que se ven inyectadas por el valor de las salvaguardias 25% en automotores completos y en partes.

Por ello diseñar estrategias principales que son, por ejemplo: Relaciones Bilaterales, para obtener piezas y que Ecuador ensamble vehículos con un Ad_valorem del 0%, esto permitirá que a pesar de existir las restricciones gubernamentales, este no afecte directamente a la economía de los ecuatorianos.

4.3.1. Análisis de mercado

4.3.1.1. Análisis del mercado potencial

El país de España será el importador del ensamblaje de los vehículos y estos serán los principales proveedores del producto terminado dirigido al mercado de Ecuador quienes serán el mercado potencial, donde se establecerán las diversas estrategias para la comercialización y acuerdos comerciales en la importación de los vehículos terminados.

4.3.1.2. Segmentación de Mercado

Es necesario establecer que en la segmentación de mercado es la identificación del segmento de personas, familias, entidades comerciales u organizaciones, quien tiene y comparten características o necesidades en un mismo mercado. La segmentación estará dado por:

4.3.1.2.1. Segmentación Geográfica

Para el cumplimiento de este pilar es necesario dividir el mercado por áreas geográficas (ciudad, estado, región) o también puede estar dado por segmentos rurales, urbanos y suburbanos.

4.3.1.2.2. Segmentación Demográfica

La segmentación demográfica está enfocada a dividir el mercado en grupos en función como la edad, genero, ocupación, ingresos, religión, raza o nacionalidad. Para llevar a cabo este proyecto la segmentación geográfica está dada por empresas grandes y pymes que necesiten la ensambladora de vehículos para la creación de productos terminados.

La segmentación se llevara a cabo bajo las siguientes variables:

Localización: La localización se encuentra en el país de Ecuador

Actividad: Empresas dedicadas a la comercialización de vehículos terminados.

4.3.1.3. Ventaja competitiva

La ventaja competitiva con la que cuenta los productos ensamblados en el mercado de España es que serán de calidad y con un arancel mínimas por las buenas relaciones comerciales que tienen los gobiernos actuales de los dos países para la importación de estos productos terminados.

4.3.1.4. Decisión de importar

Antes de llegar a tomar una decisión se tienen que tomar en cuenta las siguientes medidas, ya que hay que tener presente que importar genera grandes inversiones y por ende se tiene que poseer considerables recursos financieros y administrativos para incursionar en dicho negocio, por lo que antes de llevar a cabo la importación, es importante plantear las interrogantes expuestas a continuación:

- ¿Cuáles metas son las que se quiere alcanzar al momento de importar?
- ¿En qué posición se encuentran ubicado el sector automotriz ante los mercados internacionales?

Al momento de decidir importar hacia un mercado internacional, es imprescindible determinar los factores más comunes por el cual se desea impulsar un producto internacionalmente, como los expuestos a continuación:

- Gran demanda de vehículos extranjeros en mercados internacionales

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

- Aportar con el desarrollo socioeconómico del país, generando ingresos internacionales por las ventas de los productos al mercado internacional.
- Vender mayores cantidades de productos incursionando el desarrollo en ventas que se generen al comercializar los productos a nivel local.
- Posicionamiento en el mercado internacional siendo grandes competidores por la calidad de producto que se puede lograr.

4.4. Marco legal

4.4.1. Documentación

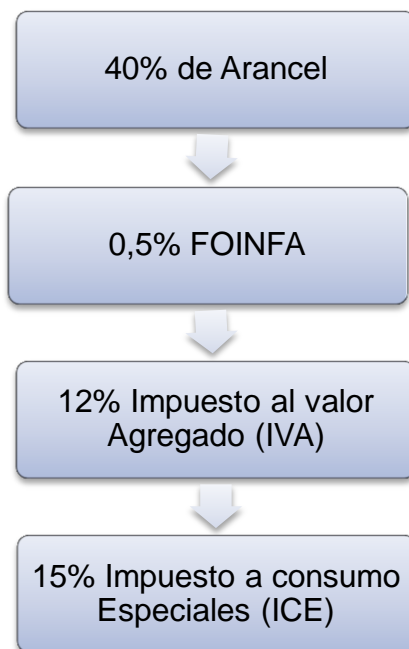
La siguiente documentación que tiene que tener para el trámite de importación serán:

- Factura Comercial
- Paking list
- Documento de embarque
- Número de Chasis de cada vehículo
- Numero de motor del vehículo
- Color del vehículo

4.4.2. Proceso de importación

Para la importación de los vehículos debidamente ensamblados, se procede a introducir el año de importación o uno anterior de ser así deberá tener un recorrido mínimo de 1000 kilómetros y los diferentes pagos:

Gráfico 31 Impuestos aduaneros



Elaborado por: Las Autoras

Las declaraciones de importaciones tienen que ser debidamente aprobadas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

Si llegase a faltar este documento se procederá a una multa.

Luego se procederá a verificar el listado de precios de importaciones de vehículos que estará emitida por el Servicio de Rentas Internas (SRI)

Para mayor información se podrá pedir información al Banco Central del Ecuador o a las diferentes agencias.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Requisitos específicos del vehículo

- ✓ El modelo del vehículo con las características y la debida norma INEN
- ✓ Registro del modelo en el SRI con su correspondiente código y categoría.
- ✓ Registro del modelo en el MIPRO

4.4.3. Ejemplo de liquidación de un vehículo

Tipo de Vehículo: Toyota Rav 4 x 2

Modelo: 3ZR-FE

Cilindraje: 2000 cc.

Partida Arancelaria: 8703.22.90.90

Flete internacional: \$ 1,800.00

Seguro: 0.80%.

FOB \$ 16,850.00

FLETE \$ 1,800.00

SEGURO \$ 149.20

BASE IMPONIBLE \$ **18,799.20**

SOLUCION:

AD-VALOREM = \$18,799.20 * 40% = **\$7,519.68**

FODINFA = \$18,799.20 * 0.5 % = **\$94.00**

ICE con Base = (EX-ADUANA) + 25% * 15%

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

Si el EX ADUANA es **MAYOR 30,000.00 Y HASTA 40,000.00** será un
15% de ICE

$$= 26,412.88 + 6,603.22 = \$33,016.10$$

$$= 33,016.10 * 15\% = \mathbf{\$4,952.42}$$

Considerando que el PVP es \$ 38,000.00 se puede obtener el ICE de
siguiente forma:

$$\text{ICE} = \frac{\text{PVP} * \% \text{ICE}}{((1+\% \text{IVA}) * (1+\% \text{ICE}))}$$

$$\frac{38,000.00 * 15\%}{(1+12\%) * (1+15\%)}$$

$$\frac{5,700.00}{(1.12) * (1.15)}$$

$$\frac{5,700.00}{1.288}$$

$$= \mathbf{\$ 4,425.47}$$

**También se puede obtener la Base Imponible para calcular el ICE
partiendo del PVP**

$$\text{Base Imponible ICE} = \frac{\text{PVP}}{\quad}$$

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

$$((1+\%IVA) * (1+\%ICE))$$

38,000.00

$$(1+12%) * (1+15%)$$

38,000.00

1.288

= 29,503.11

29,503.11 x 15% = 4,425.47

*Se realiza la comparación entre esos valores, el que resulte mayor se aplica como el valor del ICE.

IVA	= EX-ADUANA + ICE * 12%
	= 26,412.88 + 4,952.42 = \$31,365.30
	=31,365.30 * 12% = \$3,763.84
AD-VALOREM	= \$ 7,519.68
FODINFA	= \$ 94.00
ICE ADVALOREM	= \$ 4,952.42
IVA	= \$ 3,763.84

Tabla 20 Liquidación de tributos

TRIBUTOS	LIQUIDACION	LIBERACION	A PAGAR
AD-VALOREM	\$7,519.68	-	\$7,519.68
FODINFA	\$94.00	-	\$94.00
ICE ADVALOREM	\$4,952.42	-	\$4,952.42
IVA	\$3,763.84	-	\$3,763.84
A PAGAR	\$16,329.94	-	\$16,329.94

Elaborado por: Las Autoras

4.5. Objetivos estratégicos.

- Crear estrategias de marketing para la comercialización de vehículos ensamblados.
- Obtener rentabilidad al país ecuatoriano de la importación de vehículos.
- Generar buena relación con los proveedores que generen las partes de los vehículos a ensamblar.
- Establecer compromiso con los países involucrados para generar aumento en la matriz productiva del Ecuador.

4.6. Definición de estrategias

- Exaltar los procesos de ensamblaje que realizan los ecuatorianos.
- Aprovechar los procesos de ensamblaje que utilizan diversos países en la aplicación y comercialización de estos vehículos.
- Incursionar en el mercado venezolano con el fin de comercializar de los vehículos ensamblados.
- Conocer el grado de satisfacción de los clientes para conservar e incrementar la confiabilidad y preferencia del producto ecuatoriano.
- Mantener una buena comunicación con los proveedores para efectuar el debido pago en las fechas establecidas para así lograr un cálido ambiente entre las partes.
- Generar fuentes de trabajo en la creación de estos vehículos.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- Los consumidores del sector automotriz se sienten insatisfechos debido a la medida restrictiva, puesto que, ahora un vehículo es más costoso, y deben esperar más tiempo en renovar su unidad por factor presupuesto. En algunos de los casos, los consumidores tuvieron que bajar de categoría de vehículo con el afán de compensar el costo.
- Gran parte de las casas automotoras se vieron en la obligación de planificar nuevas estrategias para poder compensar la disminución de sus ventas y poder salir a flote como empresa, a pesar de las consecuencias del impacto de las restricciones de la importación de vehículos hoy en día están llevando a cabo la estrategia de postventa que les está dando excelentes resultados.
- A pesar de la reducción de personal que se vieron en la necesidad de hacer las concesionarias, les ayudó a equilibrarse en el desbalance que estaban enfrentando como consecuencia de la medida restrictiva, esta acción que si bien es cierto afectó al número de personas que se desemplearon más sin embargo aportó a la empresa que se redujeran los gastos, es decir fue una decisión realmente necesaria.
- El monto que se obtiene mediante los a cancelar por parte de los vehículos no ocupa un significativo porcentaje en la economía ecuatoriana, pero si podemos realizar medidas estratégicas para que la cantidad que se recibe por parte del sector automotriz con relación a la recaudación de tributos pueda ir incrementando y logre ser significativa aportando a los ingresos de la economía nacional.

Recomendaciones

- Incentivar a los empresarios del área automotriz a invertir en instalaciones de ensamblaje dentro del territorio ecuatoriano para contribuir tanto a la disminución del desempleo y fortalecer la industria nacional.
- Mantener estrictamente el control tanto en el proceso de armamiento como en la calidad de las partes y piezas que se utiliza para el mismo, de tal manera que exista supervisión para que se cumpla de manera efectiva el ensamblaje del automotor, con el fin de obtener un producto vehículo de excelente calidad y a un costo exequible para el consumidor en el mercado automotriz ecuatoriana.
- Evaluar el comportamiento del consumidor de manera permanente, para determinar los factores que influyen en la decisión de comprar un vehículo a pesar del incremento que realicen las concesionarias. Es importante también que ellos conozcan a sus futuros clientes potenciales.
- Implementar en todas las universidades carreras especializadas en el ámbito automotriz, además brindar capacitaciones constantes y de manera gratuita para empresarios que se desenvuelvan en el sector a nivel nacional.

BIBLIOGRAFÍA

- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 351 (Registro Oficial 29 de Diciembre de 2010).
- Resolución 65 del Ministerio de Comercio Exterior (Copci 11 de Junio de 2012).
- Resolución 66 Ministerio de Comercio Exterior (LOCSI 5 de Junio de 2012).
- AEADE. (2013). *Exportaciones del Ecuador a Venezuela*. Guayaquil.
- AEADE. (2013). *Importaciones automotrices en el Ecuador*. Guayaquil.
- Agencia de Noticias Xinhua de China. (13 de 12 de 2013). *Agencia de Noticias Xinhua de China*. Recuperado el 17 de 12 de 2013, de http://spanish.xinhuanet.com/china/2013-12/13/c_132965362.htm
- Asociación de Empresas Automotrices Del Ecuador. (18 de Agosto de 2012). *aeade.net*. Recuperado el 23 de Febrero de 2015, de [aeade.net: http://www.aeade.net/web/](http://www.aeade.net/web/)
- Banco Central del Ecuador. (2014). *Meses de Agravación en el Sector Automotriz*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Banco Central del Ecuador. (15 de Enero de 2015). <http://contenido.bce.fin.ec/>. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/>: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Notas/Inflacion/inf201412.pdf>
- Barahona, J. C., & Garita, R. (2010). *Aduanas: competitividad y normativa centroamericana*. San José: EUNED.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación: para administración, economía*. México: Pearson.
- Bilbao, E. (2010). *El poder global en la industria automotriz: una perspectiva antropológica*. México: Universidad Iberoamericana.

Carlos, L. (2010). *Pueblos indígenas, desarrollo humano y discriminación en el Ecuador*. Ecuador: Abya Yala.

Chevrolet. (22 de Diciembre de 2012). <http://www.chevrolet.com.ec/>.
Obtenido de Memoria 2011:
[http://www.chevrolet.com.ec/content/dam/Chevrolet/latam/ecuador/
es/04_Mundo_Chevrolet/OurCompany/SocialResponsibility/memoria_gm_final.pdf](http://www.chevrolet.com.ec/content/dam/Chevrolet/latam/ecuador/es/04_Mundo_Chevrolet/OurCompany/SocialResponsibility/memoria_gm_final.pdf)

CINAE. (09 de Enero de 2013). *CINAE Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Recuperado el 09 de Enero de 2013, de http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es

Congreso Nacional. (2011). *Red Hemisférica de Intercambio de Información para la Asistencia Mutua en Materia Penal y Extradición*. Recuperado el 09 de Marzo de 2013, de http://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-mla-law-customs.html

Contreras, C. (2010). *El sector exportador de una economía colonial: la costa del Ecuador*. Ecuador: Ecuador.

Diario "El Telégrafo". (12 de Mayo de 2012). Destinos de Exportaciones Ecuatorianas. *Industria automotriz prevé duplicar ventas a Venezuela*, pág. 4.

Diario Hoy. (6 de Agosto de 2014). El Ecuador duplicará exportaciones de vehículos. *Comercio*, págs. 5-6.

El Comercio. (31 de Diciembre de 2010). *El Comercio.com*. Recuperado el 09 de Marzo de 2013, de Negocios: http://www.elcomercio.com.ec/negocios/servicio-aduanero-nuevas-reglas_0_400159990.html

El Comercio. (12 de Enero de 2013). Transporte. *El Comercio*, pág. 7.

- El Comercio. (7 de Marzo de 2015). 10 claves para entender las medidas arancelarias a los productos importados. *El Comercio*, págs. 8-9.
- El Universo. (23 de Junio de 2014). Vehículos en Ecuador son más costosos que en países vecinos. *Vehículos en Ecuador son más costosos que en países vecinos*, pág. 12.
- Embajada de India, Madrid. (10 de 2 de 2013). *Aduana*. Recuperado el 16 de 12 de 2013, de <http://www.embassyindia.es/IndianEmbassy/IndianEmbassy/IndexBase/index2.php?lang=esp&key=customs>
- Favenpa. (29 de Diciembre de 2012). <http://www.favenpa.org>. Obtenido de Boletín estadístico: http://www.favenpa.org/acuerdosinternacionales/alba/doc_view/815-boletin-estadistico-no-70-2012-exportacion-e-importacion-vehiculos-colombia-ene-sep-2012?tmpl=component&format=raw
- General Motors. (2012). *General Motors*. Recuperado el 10 de Enero de 2012, de General Motors: <http://www.gm.com/>
- Groizard, J. (2013). *El comercio internacional y los países en desarrollo: nuevos temas*. México: Entimema.
- Informativo de Comercio y Aduanas del Ecuador. (2012). *Resolución N° 51 Comité de Comercio Exterior*. Guayaquil: Pudeleco editores S.A.
- Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censo. (2 de Febrero de 2015). <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/empleo-encuesta-nacional-de-empleo-desempleo-y-subempleo-enemdu/>
- Jaime, E. (2010). *Importaciones y Exportaciones; Tratamiento Jurídico*. México: fiscales.
- Jeréz, J. L. (2011). *Comercio Internacional 4 Edic*. Madrid: ESIC Editorial.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

- Juez, P., & Diez, F. (2010). *Probabilidad y estadística en medicina*. Madrid: Díaz de Santos.
- Kotler, P. (2003). *Dirección de Marketing: Conceptos Esenciales*. Naucalpan de Juárez, Edo. de México: Pearson Educación.
- Lobejón, L. (2011). *El comercio internacional*. Madrid: AKAL.
- Mankiw, G. (2012). *Principios de economía*. Estados Unidos: Cengage Learning .
- Ministerio De Economía y Competitividad. (12 de 2 de 2013). *Red de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior*. Recuperado el 2013 de 12 de 2013, de http://www.icex.es/icex/cda/controller/pageOfecomes/0,5310,5280449_5282927_5284940_4608816_IN,00.html
- Naghi, M. (2012). *Metodología de la investigación*. México: Pearson.
- Paéz, G. (2012). *Métodos de investigación*. Turrialba: OEA.
- Pro Ecuador. (15 de Marzo de 2013). <http://www.proecuador.gob.ec/>. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>
- Pro Ecuador. (28 de 12 de 2012). *Arancel Nacional de incorporación de Ecuador*. Recuperado el 12 de 11 de 2013, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- Pro Ecuador. (2013). *Destino de las exportaciones Ecuador*. Guayaquil: Pro Ecuador.
- Pro Ecuador. (13 de 09 de 2014). *Pro Ecuador*. Recuperado el 19 de 12 de 2014, de Pro Ecuador: <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/sectores/automotriz/>

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

ProEcuador. (2014). *Evolución de las exportaciones*. Guayaquil:
proecuador.

Revista Perspectiva. (12 de Diciembre de 2013).
<http://investiga.ide.edu.ec/>. Recuperado el 23 de Febrero de 2015,
de <http://investiga.ide.edu.ec/>:
[http://investiga.ide.edu.ec/index.php/70-estadisticas/empresas-
sectores/384-industria-automotriz](http://investiga.ide.edu.ec/index.php/70-estadisticas/empresas-sectores/384-industria-automotriz)

Servicio de administración tributaria. (6 de 9 de 2013). *Secretaría de
Hacienda y Crédito Público*. Recuperado el 16 de 11 de 2013, de
[http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/vehiculos/141_1
0118.html](http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/vehiculos/141_10118.html)

Servicio Nacional de Aduana de Ecuador. (6 de Mayo de 2011).
Reglamento COPCI. Recuperado el 18 de Noviembre de 2013, de
Aduana del Ecuador SENAЕ:
http://www.aduana.gob.ec/pro/reglamento_copci.action

Valarezo, G. (2010). *El desarrollo local en el Ecuador: historia, actores y
métodos*. Ecuador: Abya Yala.

DIAGNÓSTICO DEL IMPACTO DE LAS RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES
DE VEHÍCULOS EN LA ECONOMÍA ECUATORIANA

ANEXOS

**Anexos 1 Tabla utilizada en los gráficos de las medidas de gobierno
en la importación de vehículos.**

	MEDIDAD 1	MEDIDA 2	PROYECCIÓN		DINEROS NI RECAUDADOS		
	2013	2014	2015	PARTICIPACIÓN DE MERCADO	20% ICE 2013	20% ICE 2014	20% ICE 2015
IMPORTADORES MÁS REPRESENTATIVOS							
AUTOMOTORES Y ANEXOS	137,93	92,00	49,68	25%	27,59	18,40	9,94
NEOHYUNDAI	122,93	82,00	44,28	22%	24,59	16,40	8,86
GENERAL MOTORS	94,45	63,00	27,09	17%	18,89	12,60	5,42
TOYOTA	73,46	49,00	26,46	13%	14,69	9,80	5,29
QUITOMOTORS	73,46	49,00	25,48	13%	14,69	9,80	5,10
AEKIA	49,77	33,20	16,93	9%	9,95	6,64	3,39
TOTAL	552,00	368,20	147,51	100%	110,40	73,64	37,98

	MEDIDAD 1	MEDIDA 2	PROYECCIÓN		DINEROS NO RECAUDADOS			FACTOR DECREMENTO 5% ISD
	2013	2014	2015	PARTICIPACIÓN DE MERCADO	5% ISD 2013	5% ISD 2014	5% ISD 2015	
IMPORTADORES MÁS REPRESENTATIVOS								
AUTOMOTORES Y ANEXOS	137,93	92,00	49,68	25%	6,90	4,60	2,48	63,98%
NEOHYUNDAI	122,93	82,00	44,28	22%	6,15	4,10	2,21	63,98%
GENERAL MOTORS	94,45	63,00	27,09	17%	4,72	3,15	1,35	71,32%
TOYOTA	73,46	49,00	26,46	13%	3,67	2,45	1,32	63,98%
QUITOMOTORS	73,46	49,00	25,48	13%	3,67	2,45	1,27	65,31%
AEKIA	49,77	33,20	16,93	9%	2,49	1,66	0,85	65,98%
TOTAL	552,00	368,20	147,51	100%	27,60	18,41	9,50	65,59%

	MEDIDAD 1	MEDIDA 2	PROYECCIÓN		DINEROS NO RECAUDADOS			FACTOR DECREMENTO del 12% iva
	2013	2014	2015	PARTICIPACIÓN DE MERCADO	12% IVA 2013	12% IVA 2014	12% IVA 2015	
AUTOMOTORES Y ANEXOS	137,93	92,00	49,68	25%	16,55	11,04	5,96	63,98%
NEOHYUNDAI	122,93	82,00	44,28	22%	14,75	9,84	5,31	63,98%
GENERAL MOTORS	94,45	63,00	27,09	17%	11,33	7,56	3,25	71,32%
TOYOTA	73,46	49,00	26,46	13%	8,82	5,88	3,18	63,98%
QUITOMOTORS	73,46	49,00	25,48	13%	8,82	5,88	3,06	65,31%
AEKIA	49,77	33,20	16,93	9%	5,97	3,98	2,03	65,98%
TOTAL	552,00	368,20	209,87	100%	66,24	44,18	25,18	61,98%