



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TEMA:

**Impacto de las restricciones de importación en la venta de
vehículos terminados de las principales marcas del sector
automotriz periodo 2012 -2017**

AUTORES:

**Inga Caicedo, María Fernanda
Mendoza Chimbo, Jeniffer Guissela**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
INGENIERÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TUTOR:

Ing. Arias Arana, Wendy Vanessa Mgs.

Guayaquil, Ecuador

20 de septiembre del 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Inga Caicedo María Fernanda y Mendoza Chimbo Jeniffer Guissela** como requerimiento para la obtención del título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional.

TUTOR (A)

f. _____
Ing. Arias Arana, Wendy Vanessa Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth Mgs.

Guayaquil, 20 de septiembre del 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Inga Caicedo María Fernanda, Mendoza Chimbo Jeniffer Guissela**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, Impacto de las restricciones de importación en la venta de vehículos terminados de las principales marcas del sector automotriz periodo 2012 - 2017, previo a la obtención del título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, 20 de septiembre del 2018

AUTORAS

f. _____

Inga Caicedo, María Fernanda

f. _____

Mendoza Chimbo, Jeniffer Guissela



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Inga Caicedo María Fernanda, Mendoza Chimbo Jeniffer Guissela**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Impacto de las restricciones de importación en la venta de vehículos terminados de las principales marcas del sector automotriz periodo 2012 -2017** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 20 de septiembre del 2018

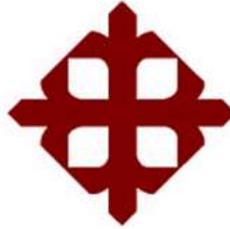
AUTORAS

f. _____

Inga Caicedo, María Fernanda

f. _____

Mendoza Chimbo, Jeniffer Guissela



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

REPORTE DE URKUND

The screenshot displays the URKUND interface. On the left, document details are shown: 'Documento: INGA CAICEDO MARIA FERNANDA Y MENDOZA CHIMBO JENNIFER GUISSOLA FINAL.docx [040966427]', 'Presentado: 2018-08-24 13:18 (-05:00)', 'Presentado por: fernanda_inga@hotmail.com', and 'Recibido: wendy.arias.ucsg@analysis.orkund.com'. A green progress bar indicates '0%' completion, with a note that 43 pages are composed of text from sources. On the right, a 'Lista de fuentes' (List of sources) pane shows several entries, including 'TESIS-FINAL 11 nov_final ok.docx' and various URLs from 'economy.com', 'planificacion.gob.ec', 'foncholibradora.blogspot.com', 'eitelegrafo.com.ec', and 'cisepp.com'. Below the interface, a browser window shows a list of extracted references:

- TELEGRAFDO. (2014). Reducción de sobretasa. Quito: <https://www.eitelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/en-octubre-entra-en-vigencia-la-reduccion-de-sobretasas-arancelarias>.
- Telegrafo. (2015). Economía de Autos. Cuenca: <https://www.eitelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/los-cupos-para-importar-autos-se-eliminan>.
- (Tirado, V. (2012). Arancel de Aduana y Desaduanamiento. Quito: <http://arancelx.blogspot.com/2012/03/arancel-de-aduana-definicion-unarancel.html>).
- Tirado, V. (2012). Arancel de Aduana y Desaduanamiento. Quito: <http://arancelx.blogspot.com/2012/03/arancel-de-aduana-definicion-unarancel.html>).
- TLCAN. (1993).
- (Trapé, A. (2015). LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA LATINOAMERICANA. CUYA: http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7530/000y-julin-francisco.pdf).
- Trapé, A. (2015). LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA LATINOAMERICANA. CUYA: http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7530/000y-julin-francisco.pdf.

AGRADECIMIENTO

El presente trabajo investigativo lo dedico a Dios, por ser el inspirador y darme fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

A mis padres; Beatriz Azucena Caicedo Zambrano y Victor Roberto Inga Guartatanga por el amor, trabajo, paciencia y sacrificio en todos estos años, gracias a ellos he logrado llegar a completar esta meta. A mi hermana Lissette Inga Caicedo por estar siempre presente, por el apoyo moral que me brindó a lo largo de esta etapa.

A mi tutora, La Mgs. Wendy Vanessa Arias Arana por ser mi guía en este trabajo y por ayudarme a culminar mi último paso por la Universidad

Finalmente, agradezco a mis amigas de la universidad, Jeniffer Mendoza, Verónica Sinche y Viviana Falconí que hicieron divertida la etapa universitaria, también por apoyarme cuando más las necesité, por extender su mano en momentos difíciles y por la amistad brindada cada día, de verdad mil gracias.

María Fernanda Inga Caicedo

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a los pilares fundamentales de mi vida, mis padres; Beatriz Caicedo y Roberto Inga, gracias por haberme apoyado y ser la inspiración de este trabajo. Sin ustedes, nada de esto hubiera sido posible.

A mi hermana Lissette Inga, por apoyarme incondicionalmente. A toda mi familia por consejos y palabras de aliento hicieron de mi una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

María Fernanda Inga Caicedo

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición llena siempre mi vida, y a toda mi familia por estar siempre presentes. Mi profundo agradecimiento a todos mis profesores de esta prestigiosa institución; Universidad Católica de Santiago de Guayaquil por confiar en mí, abrirme las puertas y permitirme realizar todo el proceso investigativo dentro de su establecimiento educativo. De igual manera mis agradecimientos a mi tutora de tesis la Ing. Wendy Arias Mgs. quien nos ha guiado durante la realización de esta esta investigación. Además de su apoyo, comprensión y su paciencia.

A cada una de mis compañeros de aula que de alguna manera me enseñaron algo nuevo día a día durante estos cinco años de carrera. A ustedes; Veronica Sinche, Viviana Falconi por ser esa chispa de alegría durante este largo camino que ya esta por concluir. Finalmente quiero expresar mi más grande y sincero agradecimiento a ti compañera de tesis, amiga incondicional Ma. Fernanda Inga por tu entrega en este proyecto. Por tu amistad y tu apoyo durante todos estos años, por haber hecho posible este momento. Solo me queda decirte, gracias lo logramos.

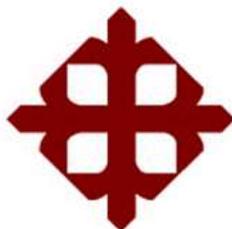
Jeniffer Guissela Mendoza Chimbo

DEDICATORIA

A mis padres Julia Chimbo y Edison Mendoza por ser los pilares fundamentales de mi vida. Quienes, con todo su cariño, amor, apoyo constante, han llenado mi vida con sus valiosos consejos. Gracias a ti mamá porque a pesar de la distancia supiste como alegrarme y guiarme en cada momento difícil, me enseñaste que nada es imposible y que con sacrificio y dedicación todo es posible. A ti papá, por ser el mejor del mundo, por siempre preocuparte en que nada nos faltara a mis hermanos y a mí.

A mis hermanos Holger, Robin y Heiddy que han sido mis ejemplos a seguir. Gracias hermana por haber sido un apoyo muy importante durante estos años de carrera, por brindarme tu mano y poder contar contigo incondicionalmente. A ti Jorge por cada una de tus palabras de aliento y amor cuando más lo necesite. Finalmente, a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud, paciencia para lograr mis objetivos y sin duda el haberme dado el mejor regalo de todos, mi hermosa Familia.

Jeniffer Guissela Mendoza Chimbo



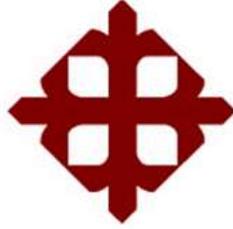
**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

HURTADO CEVALLOS, GABRIELA ELIZABETH
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

FREIRE QUINTERO CESAR ENRIQUE
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

BAÑOS MORA PATRICIA DENISE
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

CALIFICACIÓN

Inga Caicedo, María Fernanda

Mendoza Chimbo, Jeniffer Guissela

ÍNDICE GENERAL

Contenido

CAPITULO I.....	4
1.1 ANTECEDENTE	4
1.2 CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA	6
1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.4 Objetivos.....	7
1.4.1 Objetivo general	7
1.4.2 Objetivos específicos	7
1.4.3 Preguntas de investigación	8
1.4.4 Limitaciones	8
1.4.5 Delimitaciones.....	8
1.5 MARCO TEÓRICO	9
1.6 MARCO CONCEPTUAL.....	15
1.6.1 SALVAGUARDIA	15
1.6.2 CUPO DE IMPORTACIÓN.....	15
1.6.3 CUOTA.....	15
1.6.4 IVA	16
1.6.5 BARRERA ARANCELARIA.....	16
1.6.6 BARRERA NO ARANCELARIA	16
1.6.7 EXPORTACIÓN	17

1.6.8	IMPORTACIÓN.....	17
1.6.9	ARANCEL	17
1.6.10	SUBPARTIDA	17
1.6.11	AD-VALOREM	18
1.6.12	FODINFA	18
1.6.13	REGIMENES	18
1.6.14	IMPORTACIÓN AL CONSUMO.....	18
1.6.15	CBU	19
1.6.16	RESTRICCIÓN	19
1.6.17	DESADUANIZACIÓN.....	19
1.6.18	REEXPORTACIÓN.....	19
1.6.19	DEMORAJE	20
1.6.20	IMPUESTO	20
1.6.21	DEFICT	20
1.6.22	STOCK.....	20
1.6.23	SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS - SENAE	21
1.6.24	COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR - COMEX.....	21
1.6.25	VALOR EN ADUANA.....	21
1.6.26	ADVALORM ESPECÍFICO	21
1.6.27	ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR - AEADE	22

1.6.28	SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO (SENPLADES)	22
1.6.29	DEPOSITO ADUANERO	22
1.7	MARCO LEGAL.....	23
1.7.1	RESOLUCIÓN No. 66 (AÑO 2012).....	24
1.7.2	RESOLUCIÓN No. 101 (AÑO 2013).....	25
2.7.1	RESOLUCIÓN No. 049-2014 (AÑO 2014).....	25
2.7.2	RESOLUCIÓN No. 050-2015 AÑO 2015	27
2.7.3	RESOLUCIÓN No. 011-2015.....	28
2.7.4	RESOLUCIÓN No. 028-2016 (AÑO 2016).....	28
2.7.5	RESOLUCIÓN No. 001-2016.....	29
2.7.6	Resolución No. 006-2016 (AÑO 2017).....	30
1.8	MARCO REFERENCIAL	31
1.8.1	CASO ARGENTINA	31
1.8.2	CASO MÉXICO	33
CAPITULO II.....		39
2.1	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	39
2.1.1	Tipo de Enfoque.....	39
2.1.2	Diseño de la Investigación	39
2.1.3	Alcance de la investigación.	39
2.1.4	Población	40
2.1.5	Muestra	40

2.1.6	Técnica de Recogida de Datos	40
2.1.7	Preguntas de Entrevista para los Gerentes de las Principales Marcas del Sector Automotriz.....	41
2.1.8	Análisis de Datos.....	41
CAPITULO III		43
3.1	Análisis de Resultados.....	43
3.1.1	Cupos de importación 2012-2016	43
3.1.2	SALVAGUARDIAS	44
3.1.3	Tasa de control.....	45
CAPITULO IV.....		47
4.1	Análisis de datos estadísticos obtenidos por AEADE	47
4.1.1	Importación de vehículos vs Venta de Vehículos importados	47
4.1.2	Análisis de Producción Nacional con Vehículos Importados.....	49
4.1.3	Ventas Chevrolet.....	51
4.1.4	Ventas Kia.....	53
4.1.5	Ventas Hyundai.....	55
4.1.6	Ventas Great Wall	57
4.1.7	Ventas Toyota	59
4.1.8	Análisis de Entrevistas	60
4.1.9	Análisis de Entrevistas	61
4.1.10	ANÁLISIS DE ENTREVISTA	64
CONCLUSIÓN.....		66

RECOMENDACIONES 67

BIBLIOGRAFÍA..... 68

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables independientes. Fuente: Autores:	38
Tabla 2 Formula de Tasa de Control. Fuente: Autores:	46
Tabla 3 Importación vs Venta. Fuente: Autores:	48
Tabla 4 Cuadros Anual de Producción Nacional. Fuente: Autores:.....	50
Tabla 5 Anual de Ventas Totales del Sector. Fuente: Autores:.....	52
Tabla 6 Cuadro Anual de Ventas Totales del Sector. Fuente: Autores:	54
Tabla 7 Cuadro Anual de Ventas Totales del Sector. Fuente: Autores:	56
Tabla 8 Cuadro Anual de Ventas Totales del Sector. Fuente: Autores:	58
Tabla 9 Cuadro Anual de Ventas Totales de Toyota del Sector. Fuente: Autores:	59
Tabla 10 Cuadro de Análisis de Entrevista. Fuente: Autores:.....	63

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Figura 1 Importación vs Venta. Fuente: Autores:	48
Figura 2 Producción Nacional vs Importación. Fuente: Autores:	50
Figura 3 Ventas Chevrolet 2012-2017. Fuente: Autores:	52
Figura 4 Ventas KIA 2012-2017. Fuente: Autores:	54
Figura 5 Ventas Hyundai 2012-2017. Fuente: Autores:	56
Figura 6 Ventas Great Wall 2012-2017. Fuente: Autores:	58
Figura 7 Ventas Anuales Toyota 2012-2017. Fuente: Autores:	60

RESUMEN

La presente investigación tiene como principal propósito analizar el impacto de las **restricciones de la importación** en las ventas de vehículos terminados (CBU) de las principales **marcas** del **sector automotriz** durante el periodo 2012-2017. Las marcas fueron elegidas del Ranking Top 5 del volumen de las ventas, publicadas por la Asociación de Empresarios Automotrices del Ecuador (**AEADE**). Las marcas estudiadas según su volumen de ventas fueron; Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall y Toyota. El diseño de esta investigación tiene un enfoque mixto. Dado que se analiza los datos estadísticos obtenidos de AEADE, así como también los datos que se recolectaron a través de las entrevistas. Las entrevistas estuvieron conformadas por 9 preguntas abiertas, las cuales fueron realizadas a los gerentes que lideran cada una de las marcas mencionadas. De esta manera se obtuvo información precisa y detallada para poder llevar a cabo el desarrollo de cada objetivo propuesto en esta investigación.

Palabras Claves: restricciones, importación, sector automotriz, marcas, AEADE, ventas, vehículos terminados (CBU).

ABSTRACT

The main purpose of this research is to analyze the impact of import restrictions on finished vehicles (CBU) on the sales of the main automotive brands during the 2012-2017 period, these brands were chosen from the Rankin Top 5 volume of the sales published by the Association of Automotive Businessmen of Ecuador (AEADE). The brands studied according to their sales volume are; Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall and Toyota. The design of this research is mixed since it was both the statistical data obtained from AEADE as well as the collection of information obtained through the interviews of 9 same open questions that were made to the Managers who lead each of these Brands in order to obtain information in a more precise and profound way that the development of each of the objectives proposed in this research can be carried out.

Keywords: restrictions, import, sales, automotive, brands, AEADE, finished vehicles (CBU)

RÉSUMÉ

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser l'impact des restrictions à l'importation sur les ventes de véhicules finis (CBU) des principales marques du secteur automobile au cours de la période 2012-2017. Les marques ont été choisies dans le Top 5 du classement du volume des ventes, publié par l'Association des hommes d'affaires automobiles d'Equateur (AEADE). Les marques étudiées en fonction de leur volume de vente étaient; Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall et Toyota. La conception de cette recherche a une approche mixte. Depuis, il analyse les données statistiques obtenues à partir de l'AEADE, ainsi que les données recueillies lors des entretiens. Les entretiens ont été composés de 9 questions ouvertes, adressées aux responsables de chacune des marques citées. De cette manière, des informations précises et détaillées ont été obtenues afin de pouvoir développer les objectifs proposés dans cette enquête.

Mots Clés: restrictions, ventes, véhicules finis (CBU), AEADE, marques, l'importation, marques automobiles.

INTRODUCCIÓN

El sector automotriz tiene una importante participación e influencia en el desarrollo productivo ecuatoriano. La conformación de este sector es muy amplia, ya que está compuesta por ensambladoras, firmas autopartistas, comercializadores e importadores, empresas de carrocerías y de manera indirecta todas aquellas empresas dedicadas a otras actividades del comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes).

La presente investigación busca analizar cuál fue el impacto de las restricciones de la importación en las ventas de vehículos terminados (CBU) de las principales marcas del sector automotriz durante el periodo 2012-2017. Las marcas fueron seleccionadas a partir del ranking top 5 del volumen de ventas según AEADE. Las restricciones provocaron que el sector tuviera desbalances en sus ventas durante el periodo de análisis. Las restricciones se vieron presentes en diferentes años. Se pudo identificar que las medidas fueron implementadas por estrategias del gobierno ecuatoriano. Pero ¿Cuál fue el impacto en el volumen de sus importaciones? ¿Existieron marcas beneficiadas por alguna de estas medidas?

En el primer capítulo se desarrollaron los antecedentes, inicio del sector automotriz en la década de los 70. Se presentaron los objetivos, general y específicos; los cuales se demostraron a partir de la recolección de datos cualitativos y cuantitativos. Además, se justificó el problema de la investigación. Adicional se indicaron las limitaciones y delimitaciones del estudio.

El segundo capítulo se basó en las teorías en las cuales se apoya la investigación. El estudio analizó la teoría de la dependencia, la teoría endógena del crecimiento y la teoría aduanera. Se citó como marco referencial los problemas del sector automotriz de México y Argentina. El marco legal detalla las resoluciones emitidas por cada restricción. En el marco conceptual se detallaron las palabras claves de esta investigación además de la operacionalización de las variables.

Por otra parte, en el tercer capítulo se indicó el tipo de investigación, alcance y diseño, mostrando la técnica utilizada en la recolección de datos. En cuanto a la entrevista se mostró su estructura detallando los testimonios de los gerentes entrevistados. Finalmente, en el cuarto capítulo se analizó los resultados obtenidos de las entrevistas. También los datos estadísticos extraídos de la Asociación de Empresas automotrices del Ecuador (AEADE). A partir de esta información se concluyó y se enumeró recomendaciones para futuras investigaciones.

CAPITULO I

1.1 ANTECEDENTE

La historia del sector automotriz se remonta en el auge económico del país en la década 70 impulsado por el Boom Petrolero. Los comerciantes necesitaban un vehículo que cubra las necesidades básicas de transporte. El origen del sector automotor en el Ecuador comenzó a los inicios del siglo XX. Dada por la aparición de los primeros importadores y distribuidores de vehículos motorizados, en las principales ciudades del país tales como; Quito, Guayaquil y Ambato.

La primera planta de ensamblaje fue la firma de Autos y Máquinas del Ecuador (Marcador De Posición). Con el proyecto Andino, en el año 1993 donde nace el primer vehículo de producción nacional, ícono nacional promovido por el proyecto Basic Transport Vehicle por la ensambladora pionera en el Ecuador AYMESA. (AYMESA. (2013).

Sin embargo Ecuador, a partir del año 2012 se vio afectado en la balanza comercial debido al precio del petróleo, cabe recalcar que el ingreso principal de flujo de efectivo del país es mediante la exportación petrolera.

El ex presidente, Rafael Correa en el año 2012, decidió promover y apoyar la matriz productiva a través de la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. La finalidad fue diseñar e implementar metodologías y mecanismos aplicables a la reactivación económica. La propuesta del proyecto fue incentivar la producción nacional. (SENPLADES, 2018).

El Gobierno impuso restricciones a la importación en ciertos productos. Con el fin de regular el flujo comercial y convertir a Ecuador en una economía independiente a nivel internacional. En el caso del sector automotriz, las restricciones afectaron directamente a concesionarias, ensambladoras y firmas autopartistas.

Sin lugar a duda, Ecuador tuvo grandes aspiraciones de promover el mercado interno a través de proyectos apoyados por la potencia mundial China. Ecuador implementó el proteccionismo a través de restricciones de importación cerrando las oportunidades de internacionalización. Estas medidas fueron dirigidas por la Secretaria de Planificación y Desarrollo.

Si se compara el nivel de experiencia entre Ecuador y China en contexto de desarrollo económico, tenemos a un país asiático que actualmente le apuesta a la importación para poder mejorar la calidad de su producción interna. China, en la década de los 50, con su Comisión de Planificación también implementó medidas de proteccionismo.

Ecuador trató de seguir un desarrollo económico asiático aplicado hace muchos años sin analizar que la industrialización no necesita muchas restricciones para la importación de maquinarias. Por otro lado, la protección nacional aplicada por China hace muchos años dio resultado porque no había excesiva competitividad a nivel internacional. Ecuador aplicó esa teoría y no mostró apoyo al sector privado. Se focalizó a mantenerlo controlado a través de restricciones de importación.

1.2 CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA

El motivo por el cual el gobierno ecuatoriano decidió aplicar restricciones a la importación durante el periodo 2012 -2017 fue por: el acelerado crecimiento de importaciones de vehículos, gases de invernadero y caída del precio del petróleo.

En el caso del sector automotriz, el gobierno impuso políticas arancelarias para reducir la importación los vehículos armados desde fábrica. El 11 de junio del año 2012 se firmó la resolución número 66 en donde indicaba las sub-partidas que comprendían a los vehículos, partes o piezas que estarían sujetas a la restricción la cual tendría vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014.

La aplicación de esta medida provocó un desbalance a nivel automotriz, puesto que benefició a las ensambladoras nacionales y a su vez generó problemas de abastecimiento de bienes en las concesionarias. No obstante, se debilitó el número de vehículos importados desde fábrica creando escasez de modelo de autos, reducción de stock y retrasos de entrega del bien al cliente. A causa de la recesión del año 2014, las proyecciones de venta de los vehículos importados no fue la esperada. Debido que el gobierno decidió renovar los cupos de importación hasta el año 2015. La desaceleración de venta también se vio afectada por las salvaguardias implementadas en el 2014 como medidas para detener la salida de divisas.

El Gobierno decidió restringir las importaciones imponiendo salvaguardias del 7% y 21% a Perú y Colombia. Finalmente, (Ecuador, generalizó la disposición a nivel mundial para un tercio de los productos de importación en marzo de 2015). Las sobretasas arancelarias fueron de carácter temporal del 5%, 15%, 25% y 45% dependiendo del tipo de producto.

Los vehículos terminados estaban incluidos en el tercio de los productos que se aplicaron a la sobretasa. Con afectación del 45% de tributo sobre la base imponible (CIF). Las salvaguardias fueron eliminadas totalmente el primero de junio del 2017. Tal y como se explica en la Resolución No. 011-2015, emitida por el Comité de Comercio Exterior.

1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El sector automotor emplea aproximadamente 56000 personas. Convirtiéndolo en un generador importante de empleo en el mercado ecuatoriano. Las restricciones tuvieron un efecto en el sector después de su imposición. Cabe recalcar que antes de la aplicación de las restricciones de importación, el parque automotor se encontraba en su auge económico. Por esta razón, la presente investigación tiene como finalidad explicar la incidencia de las restricciones a la importación de vehículos (CBU) que el gobierno aplicó durante el periodo 2012 – 2017.

Indicar de qué manera las medidas impuestas afectaron a los rubros de las concesionarias y cuáles fueron las estrategias que aplicaron para mantenerse en el mercado. Además, demostrar si la aplicación de alguna de estas medidas benefició a la producción nacional. Por último, aportar medidas de apalancamiento en caso de que el gobierno decida reactivar las medidas de fomento de consumo nacional.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Analizar el impacto de las restricciones de importación en la venta de vehículos terminados de las principales marcas del sector automotriz periodo 2012 -2017.

1.4.2 Objetivos específicos

- (a) Explicar las restricciones de importación de vehículos impuestas a partir del periodo 2012-2017.
- (b) Contrastar los efectos de las restricciones de importación de vehículos en las ventas de las principales marcas del sector automotriz.
- (c) Explicar las estrategias utilizadas por las principales marcas para mantener sus niveles de ingresos durante el periodo de las restricciones.
- (d) Proponer estrategias como aporte a la investigación.

1.4.3 Preguntas de investigación

¿Cuáles fueron las restricciones de importación de vehículos impuestas en el periodo 2012-2017?

¿Cómo afectó las restricciones de importación de vehículos en las ventas de las principales marcas del sector automotriz?

¿Qué marcas se beneficiaron posterior a las restricciones de importación de vehículos durante el periodo 2012-2017?

¿Cuáles son las estrategias de apalancamiento que se podrían aplicar en caso de la reactivación de las medidas?

1.4.4 Limitaciones

Falta de información publicada por parte de la Superintendencia de Compañías para obtener ingresos detallados anuales por concesionaria.

Insuficiencia de datos registrados de unidades importadas y vendidas por ciudad.

Privación de acceso de entrevistas a representantes de AEADE

1.4.5 Delimitaciones

Por tiempo de investigación, se estudiarán las marcas del ranking top 5 del volumen de ventas de vehículos terminados. La información solo se obtendrá de los boletines emitidos por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

1.5 MARCO TEÓRICO

Durante el gobierno de Rafael Correa, por medio de la Senplades intentaron apoyar a la industria automotriz ecuatoriana. La importación de los CBU se vio afectada por las restricciones comerciales que impusieron para equilibrar la balanza comercial. Por otro lado, el ensamblaje ecuatoriano aumentó sus ventas ya que las importadoras estaban siendo debilitadas por la restricción de los cupos de importación. La política comercial que ayudó a fomentar el consumo nacional será una de las principales herramientas que se analizarán en la investigación.

En la historia de la regulación del comercio exterior, el gobierno aplica medidas necesarias para apoyar a la industria nacional. La obtención de este pensamiento de ganancia es proveniente del mercantilismo. Su aplicación consistía en bloquear las importaciones. Pero esto ocasionó que el mercado de exportación se contraiga, ocasionando pérdidas en el mercado. (Economica, 2013).

(Segun, Federico Steinberg), el proteccionismo se enfoca en realizar una combinación que permita a la economía plantear ganadores y perdedores dentro de un mercado. Con ese enfoque los análisis políticos pudieron distribuir el comercio y estructurar empresas competitivas.

Con esta política comercial Ecuador intentó controlar las importaciones. No analizó que para mejorar la producción ecuatoriana debía tener una equidad en la calidad con bienes internacionales. Para así ser más competitivos con el mercado extranjero. Si el objetivo del gobierno era incentivar las exportaciones, éstas se vieron bloqueadas por la falta de industrialización nacional.(Wechsler, 2006).

Una gran frase impulsada por El Ministerio Coordinación de Productividad, Empleados y Competencia (MCPEC) fue “Primero Ecuador”. Este ministerio otorgó la obtención de la marca país, y como finalidad pudo ayudar a contribuir a la fabricación nacional y concientizar a toda la población acerca de que tan importante es apoyar la producción nacional (Ecuador, 2014).

La calidad y precio es el incentivo principal de elección al momento de comprar. La marca ecuatoriana impulsada por el gobierno debía constar de calidad competitiva frente a mercados internacionales. Pero la marca carecía de industrialización y a su vez carecía de tecnologías. Este tipo de factores ocasionó que la producción nacional no cumpla con las exigencias del consumidor. Por otra parte, la falta de capacitación de nuestros productores en economías a escala también creó un efecto de desabastecimiento como proveedores de materia prima.

Durante mucho tiempo, los países con economías pequeñas pensaron que el incentivo del consumo por medio de bloqueos de importación era la única forma para proteger la industria nacional. (Actualidad Internacional, 2007).

Se piensa que bajo competencia monopolística las industrias producirían economías de escala, aprovechando las externalidades. De esta manera lograrían mayor competitividad. Sin embargo, los países con libre comercio internacional, incentivan un comercio industrial más competitivo, produciendo ganancias extraordinarias para los productores como a los consumidores. (Comercio, E. (2013).

La calidad era una de las características que el producto ecuatoriano no podía brindar sin la industrialización. El apoyo para la producción nacional iba a depender únicamente de restricciones a la importación. Dejando sin varias opciones de compra al consumidor. Se asemejó a lo que sucedió con el ensamblaje ecuatoriano, Chevrolet como principal ensambladora necesitó más producción y capacitar a sus empleados. Lo que ocasionó un incremento al producto final. Debido a que por las restricciones a la importación les resultaba costoso importar las partes de los vehículos.

Ecuador debió actuar de manera imparcial para el sector automotriz y no dejar a un lado la rama de importación de vehículos terminados. El sector automotriz fue dividido por aplicaciones de restricciones apoyando a una sola parte de la industria. Sin analizar que para promover la rama productiva del sector tenía que importar las partes para el ensamblaje. El panorama fuera otro si todo el sector automotriz hubiera sido apuntalado por una mejor inversión por parte del Gobierno.

En este caso, (Segun Smith la razón exige que entonces la libertad de comercio sea gradualmente restablecida, pero con mucha reserva y circunspección). Si se suprimieran de golpe los impuestos y prohibiciones, podría ocurrir una invasión de productos más baratos que los nacionales. El proteccionismo sirve como interés especial para el gasto público. A pesar de la existencia de internacionalizar reglas para evitar la contaminación de estándares. Debe haber un incentivo para presionar la protección de la competencia extranjera. (INSTITUTE, C. (2013).

La política comercial del proteccionismo crea atrasos de tecnología. Dado que se sigue exportando materia prima desde hace algunos años. Sin tener una visión de ser un Ecuador más industrializado. Los países latinoamericanos siguen siendo exportadores de commodities, creando una dependencia con países desarrollados y con sus productos terminados. Como lo explica la Teoría de la Dependencia.

Según, (Prebisch y Singer) la Teoría de la Dependencia, Singer, formulan como resultado de Investigación de la Comisión para América Latina y el Caribe (CEPAL,). Explica la evolución de las economías en desarrollo. La teoría es pilar central del estructuralismo latinoamericano, desarrollada a mediados de los años 60. Fue la primera crítica importante de las teorías neoclásicas del comercio internacional.

Al comienzo del siglo XX las economías latinoamericanas presentaban una estructura económica basada en su inserción a la economía mundial, como exportadoras de materias primas e importadoras de manufactura industrial. Este modelo fue inspirado en las ideas liberales de la generación del 80 en Argentina, los científicos mexicanos, el grupo que promovía república y el abolicionismo en Brasil entre otros. Pregonaban la apertura al mundo, el seguir los pasos de los países más desarrollados y aprovechar de los frutos del comercio internacional. Amparados en la teoría ricardiana de las ventajas comparativas en el comercio exterior. (Trapé, A. (2015).

(Según Raúl Prébisch) estipula que, el principal problema que afecta a América Latina es la ausencia de industrialización, así como también un cuestionamiento explícito a la división internacional del trabajo y a las teorías ortodoxas como la de las ventajas comparativas consagrados por David Ricardo.

Sin embargo, la CEPAL de los años sesenta sería un foro para debatir ideas críticas del proceso de desarrollo en curso. El talento movilizador cepalino atraía a la intelectualidad a un debate que gravitaba cada en la división político-ideológica. Primero, la interpretación de que la industrialización había seguido un curso que no lograba incorporar en la mayoría de la población moderna.

Segundo, la interpretación de que la industrialización no había eliminado la vulnerabilidad externa y la dependencia. Pues sólo se había modificado su naturaleza; y tercero, la idea de que ambos procesos obstruían el desarrollo. (CEPAL. (2007)

La teoría de la dependencia fue base de la CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe la cual formó parte del estructuralismo que explica las razones del atraso de los países latinoamericanos, por ser dependiente de países de primer mundo por su industrialización. Tiene dos vertientes, la política y la económica. En la vertiente política, el texto más famoso es el de 1969, Cardoso y Falleto, cuya redacción ha sido estimulada por la sociología cepalina del desarrollo de José Medina Echavarría.

Entre los economistas de la línea cepalina el análisis de la dependencia más contundente fue el que desarrolló Osvaldo Sunkel (1970). Se observa que la idea de "dependencia" comercial, financiera y tecnológica estuvo presente en la CEPAL desde un comienzo. (CEPAL. (2018).

(Falleto, 1969) n la vertiente política de la Teoría de la Dependencia explica que se circunscriben al ámbito que hace posible el proceso económico. Pues sería apresurado creer que la determinación económica del proceso político, permite la "explicación" inmediata de la vida política según los condicionantes económicos. (Cortes, A. (2012).

Esta vertiente expone que los países latinoamericanos deben mejorar su balanza de pagos. En el caso de Ecuador implementan medidas que pretenden apoyar a la industrialización interna. Pero las medidas causan efectos contradictorios al no impulsar su producción a la exportación. (Cortes, A. (2012).

Cabe destacar que la teoría de la Dependencia emerge desde el momento que las economías latinoamericanas desearon seguir el ritmo post-guerra de los países de primer mundo. Tratando de despegar en su desarrollo económico estableciendo vínculos con países industrializados ofertando su materia prima a cambio de productos terminados. Lo que creó a lo largo plazo un statu quo para los países latinos al no tener la suficiente capacitación e impulso económico para ser países industrializados.

El crecimiento de las economías genera flujos de aumento de capital dentro de un país. Crea principales agregados económicos que impulsan el desarrollo. La investigación e inversión tecnológica para obtener mejores beneficios a nivel Estado y consumidor. Sin embargo, existe la teoría de crecimiento económico que dependiendo el caso del país explican dos variables dentro del crecimiento. Las endógenas, que son las que cree que de alguna manera podemos controlar o estimar su probabilidad de ocurrencia y las exógenas, las cuales se escapan de nuestro control. (MARRONQUIN, U. F. (2010).

Se desarrollará la Teoría Endógena del Crecimiento, debido a que aplica al control interno que tomó el gobierno Correísta para aumentar la producción y preferencia nacional de consumo, al imponer medidas de control a la importación en beneficio a la industrialización ecuatoriana.

El modelo tiene tres sectores: el primero, que produce diseños a partir del capital humano y del conocimiento tecnológico disponible. El segundo, que produce bienes intermedios usando los diseños y bienes duraderos y el tercero, que produce bienes finales utilizando capital humano, trabajo, y bienes duraderos, que pueden consumirse o ahorrarse en calidad de nuevo capital. El crecimiento del capital se toma en términos netos; el capital humano y el trabajo (oferta laboral) se mantienen constantes.

El ahorro no es una proporción constante del ingreso. La función de producción de bienes finales tiene la siguiente característica: rendimientos crecientes a escala para el conjunto de los factores rivales y no rivales, y rendimientos constantes a escala cuando se consideran solamente los factores rivales. (Solow, R. (2010).

También se ha considerado la Teoría Aduanera para el desarrollo de esta investigación. Debido a que la mayoría de los países latinoamericanos son principales proveedores de materia prima, necesitan vínculos con otros países para realizar intercambio entre bienes manufacturados y commodities.

En 1950, publicó Jacob Viner en su estudio, *The Customs Union Issue*, que analizaba los efectos de producción, estructura de consumo y la balanza de pagos. Sin embargo, dentro de su investigación acuñó dos conceptos, la creación del comercio y la desviación del comercio. Diez años más tarde Richard Lipsey dice que:

a) La creación de comercio: existe creación cuando los países miembros aumentan sus intercambios a través de la ampliación de las transacciones intrarregionales o por medio del incremento de las importaciones del resto del mundo. En otras palabras, existe creación de comercio cuando la baja en los aranceles entre un determinado grupo de países permite que bienes más baratos de países socios reemplacen la producción interna más cara.

b) Desviación de comercio: existe desviación cuando los países que se integran desvían hacia el interior de la unión importaciones que antes realizaban desde terceros países, pero no se compensa dicho desvío con nuevas importaciones. Esto ocurre porque las UA discriminan en contra de las adquisiciones del resto del mundo, lo que puede provocar que se reemplacen bienes que son manufacturados eficientemente producidos por otras regiones. (Bartesaghi, I. (2012).

Los consumidores pueden alterar la estructura de su consumo como reacción a las variaciones relativas entre los precios. Estos principios son alteraciones dispuestas a un tiempo de duración de los grupos, son las bases de rango de la economía y las alteraciones pueden afectar al profesionalismo y el total del incremento bancario. (Viner, J. (2007).

1.6 MARCO CONCEPTUAL

1.6.1 SALVAGUARDIA

(Segun Gatt, 1947) las salvaguardia tiene como concepto de regularizar eventualmente las adquisiciones de compras de bienes y servicios de todos los vehículos y repuestos pertinente la idea de identificarla, es según las competencias que ocurran durante la fabricación nacional que se enfoque a realizar el seguimiento del ajuste de los trabajadores involucrados.

1.6.2 CUPO DE IMPORTACIÓN

(Cecilia Matt, 1994) comenta que un Cupo tiene como propósito la importación de un monto determinado de un producto o mercancía, con un arancel (un impuesto) menor al que se aplica a las mercancías que se importen sin este beneficio. La autorización se otorga a través de un certificado de cupo y tiene una vigencia determinada, la cual se establece en el propio certificado. Los cupos permiten a las empresas o personas físicas usuarias, disminuir los costos de sus importaciones, haciéndolas más baratas y, en consecuencia, más atractivas y competitivas respecto de otras operaciones que no se realizan bajo este esquema.

1.6.3 CUOTA

(Pago Aplazado, 1998) Es conocido como una de las cuota de importación o contingente es una barrera no arancelaria que consiste en una restricción cuantitativa al comercio a través de la cual se establece un límite a la cantidad total de importaciones permitidas de un bien en el país para un período de tiempo determinado.

1.6.4 IVA

(La Unión Europea) el IVA es un impuesto que da valor agregado a lo que se tiene como finalidad de proporcionar resultado al momento de la ganancia de capitales y prestación sin afectar la equidad del consumo. Todo ingreso comercial de fábrica esto afecta al grupo de tributaciones.

1.6.5 BARRERA ARANCELARIA

(Segun Intercambio, 1995) Las barreras arancelarias son restricciones al comercio externo de un país, mediante impuestos a la exportación e importación de bienes o servicios por parte de un país o una zona económica. A estos impuestos se les conoce como aranceles.

Las barreras arancelarias suponen un freno a muchos negocios ya que encarecen el precio del bien que se va a vender o a comprar, dependiendo de sus características y su volumen de intercambio.

1.6.6 BARRERA NO ARANCELARIA

(Ecuador, 2005) Las barreras no arancelarias son regulaciones impuestas por los gobiernos para dificultar o evitar la importación de determinadas mercancías sin elevar impuestos. Ello, con el objetivo de favorecer a los productores locales.

Es decir, son políticas destinadas a limitar la entrada de ciertos bienes o servicios del extranjero que compiten con la oferta nacional.

(Arracelarias, 2004) Son una forma de proteccionismo que no utiliza aranceles. Precisamente, se distinguen de las barreras arancelarias en que éstas se basan en impuestos, mientras que las barreras no arancelarias utilizan regulaciones y estrategias diferentes a los impuestos para dificultar la importación.

1.6.7 EXPORTACIÓN

(Segun , Economía) El ámbito de la economía, exportación se define como el envío de un producto o servicio a un país extranjero con fines comerciales. Estos envíos se encuentran regulados por una serie de disposiciones legales y controles impositivos que actúan como marco contextual de las relaciones comerciales entre países.

1.6.8 IMPORTACIÓN

(Segun , Economía) Una importación es básicamente todo bien y/o servicio legítimo que un país (llamado ‘importador’) compra a otro país (exportador) para su utilización.

Esta acción comercial tiene como objetivo de adquirir productos que hay en el extranjero que no encontramos en nuestro territorio nacional, o en el caso de que haya, los precios sean superiores que en el país extranjero.

1.6.9 ARANCEL

(Segun , Mercado) Entendemos por arancel aquel tributo que es aplicado sobre los bienes que son objeto de importación o exportación (este último caso es el menos frecuente). También podemos encontrar aranceles de tránsito que son aquellos aplicados sobre los objetos o mercancías que entran en un país con destino a otro distinto.

1.6.10 SUBPARTIDA

(Código liberatorio, No. 600) Sistema Armonizado (SA) Se entiende como la identificación o codificación numérica de una mercancía que se basa en la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que es una nomenclatura de mercancías desarrollada.

1.6.11 AD-VALOREM

(Segun , Sucesiones, pág. 11) el arancel Cobrado a las Mercancías es un arancel que se impone en términos de porcentaje sobre el valor de la mercancía. Por ejemplo, 10% de arancel, significa que el arancel de importación es 10% del valor de la mercancía en cuestión.

1.6.12 FODINFA

(Segun, sociedad limitada) Fondo de Desarrollo para la Infancia El único impuesto que paga el cliente es el Fondo de Desarrollo para la Infancia FODINFA que es el 0,5% sobre el valor CIF, Cost, Insurance and Freight - Costo, Seguro y Flete declarado.

1.6.13 REGIMENES

(Américo Vespucio, 1999) El término régimen hace referencia en el ámbito político a todo aquel tipo de gobierno formalmente establecido para un Estado, como también al modo de organización del poder que ese Estado dispondrá. En otras palabras, el régimen es la forma o el sistema por el cual un Estado ejerce su gobierno y a través del cual también puede impartir valores, actitudes y estructuras éticas o de pensamiento.

1.6.14 IMPORTACIÓN AL CONSUMO

(Segun, Base Legal) Es el régimen aduanero de ingreso definitivo de mercancías al país, cuyos procedimientos para su aplicación serán establecidos por el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Las mercancías ingresadas bajo este régimen podrán circular libremente en el Territorio ecuatoriano una vez satisfecha la obligación tributaria aduanera. (Art. 120 del Reglamento al Copci).

1.6.15 CBU

(Segun, Banco de Galicia) el Completely Built Up , CBU, completamente armado este es el vehículo que ya viene totalmente ensamblado y que tiene que viajar en barco o avión desde país de origen hacia los puertos.

1.6.16 RESTRICCIÓN

(Américo Vespucio, 1999) Es un límite, un impedimento, una limitación de una conducta para la obligación moral, negación de un estado a otro, prohibición, exclusividad o patente de alguien o algo, limitación de la libertad de alguien o algo. En el concepto de restricción encontramos las restricciones físicas, que es cuando se le limita a una persona la libertad en un proceso, las restricciones de mercado, es el impedimento de las demandas de los productos y servicios, las restricciones políticas son procedimientos o acciones contrarias a la productividad y conducen a resultados no deseados, en este ámbito entra las restricciones de libertad de objetivos o dirigentes que causan resistencia al gobierno.

1.6.17 DESADUANIZACIÓN

Es el cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para permitir a las mercancías ingresar para el consumo, ser exportadas o ser colocadas bajo otro régimen aduanero.

(Caso del aforo , Art.80 RCOPCI) Las aduanas son las encargadas de tomar todas las medidas pertinentes para la desaduanización, una de las medidas aplicadas es la de propiedad intelectual, siempre dirigidas a prevenir la consecución de un fin delictivo, es decir, son medidas preventivas y como tales no pueden ser indefinidas ni definitivas; tampoco constituyen sanción ni presumen culpabilidad del inculpaado.

1.6.18 REEXPORTACIÓN

(Recibo de almacen, 1988) La reexportación consiste en la salida de plaza con destino al exterior del territorio aduanero nacional de mercaderías extranjeras que fueron introducidas a plaza en admisión temporaria. (Código Aduanero. Artículo 53).

1.6.19 DEMORAJE

(CMA, 2016) el demoraje es el concepto de la dificultad que es muy entendible en el que ocupa un puesto de ranking de deudas sobre el peso que mantiene durante la demora postergada.

1.6.20 IMPUESTO

Los (Sujetos Pasivo, 2005) Un impuesto es un tributo que se paga al estado para soportar los gastos públicos. Estos pagos obligatorios son exigidos tanto a personas físicas, como a personas jurídicas.

1.6.21 DEFICT

(Segun, Interralación, pág. 16) El déficit es aquella situación que se genera cuando hay escasez de algo necesario. En finanzas, se entiende por déficit cuando los gastos superan a los ingresos (existe escasez de dinero). Su aplicación más extendida se asocia al mundo comercial de las empresas y los Estados, pero existen muchos tipos de déficit. El déficit existe cuando el balance de una organización o persona cuenta con saldo negativo, es decir, es deficitario. En este escenario, los ingresos no son suficientes para afrontar los gastos o, dicho de otro modo, la capacidad de recaudación de ingresos es menor que las cargas con las que se cuenta.

1.6.22 STOCK

(Segun, Mercancia, pág. 33) El stock tiene como concepto de tener un almacenaje guardado en caso de requerirse de un producto de compras y bienes de servicio en caso de que el producto anterior haya llegado con defecto al consumidor y de esta manera se puede parar las ventas que fueron afectadas.

1.6.23 SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS - SENA E

(Segun, Capacitadores OCE's) SENA E, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una institución gubernamental, libre de expresión, orientada a la prestación. El SENA E tiene el poder de activar los aceres nacionales e internacionales, también tiene el requerimiento por parte del Comercio Exterior, con alto estándares de nivel competitivo. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador tiene la idea de crear innovaciones de mejoras continua de los procesos y flujos de la organización, con el enfoque de contribuir la calidad del servicio al cliente de todos los clientes. Están comprometido de que su principal objetivo es confiar y darles la razón a las personas de todos.

1.6.24 COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR - COMEX

(Segun, Ministerio de Agricultura) el COMEX, Comité de Comercio Exterior es la asociación que regula las políticas tanto publicas y privadas nacionalmente en componente de compras y bienes de un servicio, es una materia que tiene como carácter de ser una empresa sectorial, encargado de regularizar los procedimientos e instructivos vinculados al componente mencionado en la organización.

1.6.25 VALOR EN ADUANA

Se entiende como valor en aduana de mercancías importadas su valor de transacción. De igual modo, el valor de transacción es el precio efectivamente pagado o por pagar por las mercancías cuando éstas se vendan para su exportación al territorio aduanero de la Comunidad.

1.6.26 ADVALORM ESPECÍFICO

(Segun, Matt Vilson) el Arancel que se impone en términos de cargas o cobros monetarios específicos por unidad o cantidad de mercancía importada. Por ejemplo, \$100 por tonelada métrica de la mercancía.

1.6.27 ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR - AEADE

(Acuerdo Antidumping, 2006) Representan a empresas y organizaciones del sector automotor, que en su conjunto generan más de 56.000 plazas de trabajo, dinamizan la economía nacional con un volumen de negocios anual de más de USD 11.000 millones (ventas) y contribuyen con el desarrollo del país a través de la transferencia de nuevas tecnologías y soluciones de movilidad.

1.6.28 SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO (SENPLADES)

(Segun, La Libertad de comercio) La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) es una entidad gubernamental dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuya función es administrar el Sistema de Planificación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo y las políticas sectoriales. Entre los principales objetivos que cumple la SENPLADES se encuentran la promoción y fortalecimiento de la gestión de las instituciones adscritas, la desconcentración y descentralización de la gestión pública, y el cumplimiento de las Metas y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

1.6.29 DEPOSITO ADUANERO

(Segun DDA, 2012) Todos depósitos aduaneros son bodegas que son destinado al almacenaje, de manera eventual, de bienes que corresponden al personal que administre la negociación por las posiciones aduaneras. Estos depósitos aduaneros tienen tanto de como almacenar de distribuir y transportar la mercancía y mercadería pertinente. Esto debe estar relacionado con las adquisiciones que deben tener la compra y retiro del almacenaje con trazabilidad pertinente.

1.7 MARCO LEGAL

(COMEX, 2010, pág. 44) se creó el Comité de Comercio Exterior como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial.

Que de acuerdo al artículo 72, literales E, 1 y P del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX, Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano' 'Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior "; y, 'Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental.

Que, de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que, en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que, pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también la recopilación proporcionada por el SENA, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador que ha podido demostrar durante el transcurso del mes de Enero a Junio del 2012 que se han negociado cerca de 535 millones de dólares en las divisidas de los carros que bajo estándares se encuentran sujeto a las limitaciones, por lo que adquiere aproximadamente el 40% de la división que se importó y el otro 60% que se encuentran sujetas del año anterior.

1.7.1 RESOLUCIÓN No. 66 (AÑO 2012)

COMEX, Comité de Comercio Exterior informo a la Secretaria Nacional Técnica sobre el informe proporcionado al COMEX conoció dicho informe y aprobó la recopilación requerida del MAEANT, Ministerio del Ambiente del Ecuador y en Agencia Nacional de Transito), y fue llevada a cabo el 11-06-2012, quien opino la siguiente sugerencia medidas que llevo a cabo una delimitada negociación de carros automotrices.

Artículo 1.- Se establece una limitación de cantidades anuales de adquisición para los vehículos calificados en sus siguientes la clasificación de cada vehículo, en clausulas pertinente en el Anexo I de la resolución. Las limitaciones cuánticas están sujetas bajo valores de unidades de los vehículos. De esta forma, los negociantes de afuera del país deberán respetar el reglamento en forma estrictamente nacionalizada.

La medida impuesta tendrá vigencia el 31 de diciembre del 2010 hasta esta fecha. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

Artículo 2.- Colocar las adquisiciones según el reglamento de Servicio Nacional Aduanero del Ecuador y así poder reunir información del sistema informático y validar el cumplimiento del mismo. Los adquirentes de los bienes tienen una asignación de cuotas pertinente asignada que corresponderán ser los embarcadores en pagas que excedan a la cuota asignada en el reglamento.

1.7.2 RESOLUCIÓN No. 101 (AÑO 2013)

- 2 El Comité de Comercio Exterior expidió (15-Junio-2012, la Resolución N° 66 publicada en el Suplemento del Registro Oficial N' 725), relacionada con una restricción cuantitativa anual para la importación de vehículos;

Que el Comité de Comercio Exterior (COMEX), en sesión llevada a cabo el 07 de enero de 2013, conoció y aprobó el Informe Técnico N° 137-A referente a las Licencias otorgadas y las cuotas asignadas para el 2013, establecidas mediante Resolución COMEX N' 66 para ser aplicadas anualmente mientras esté vigente la restricción cuantitativa de importación de vehículos, de conformidad con el Anexo 1 de la presente Resolución.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente Resolución, el 1 de enero de cada año, durante el período de vigencia de la referida restricción.

07-Enero-2013, En esta sección la resolución sera adoptada en esta fecha y entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

2.7.1 RESOLUCIÓN No. 049-2014 (AÑO 2014)

Que, el COMEX a través de la Resolución No. 65, (adoptada el 11 de junio de 2012, y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 73o del 22 de junio de 2014), aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas 8703210080, 8703229080, 8703239080, 8703229080, 703231080 8703239080, 8704211080, 8704311080, 8704211080, 8704311080, y 8703210080, hasta el 31 de diciembre de 2014;

Que, (Julio-2012, Sera fechada con la Resolución No. 66 del COMEX), publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 725 del 15 de junio de 2014, se estableció una restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos clasificados en las subpartidas que se detallan en la aludida resolución, y en los términos de su anexo;

Que, (Noviembre-2014, Sera fechada de acuerdo a la Resolución del COMEX No. 042-2014), se resolvió que no se introducirán nuevos derechos arancelarios, cargas que tengan efecto equivalente, nuevas restricciones cuantitativas o medidas que tengan ese efecto para las importaciones originarias de la Unión Europea, así como incrementos de los niveles de los derechos arancelarios o cargas existentes;

Que, (Noviembre-2014, en sesión del Pleno del COMEX) se analizó el tema de las restricciones cuantitativas anuales a la importación de CKDs de vehículos y de vehículos, de acuerdo a las subpartidas contempladas en las aludidas resoluciones, habiendo acordado que el tema debería ser tratado para su definición final en la última sesión del Pleno del COMEX del año

Que, en la sesión referida en el considerando que precede se determinó la necesidad de prorrogar la medida de restricción cuantitativa de importación tanto de CKDs de vehículos, así como de vehículos por el plazo de un año a partir de su caducidad, esto es hasta el 31 de diciembre de 2015;

(Diciembre-2014, Esta Resolución sera adoptada en esta fecha vigente) y entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial

2.7.2 RESOLUCIÓN No. 050-2015 AÑO 2015

Artículo 1.- Implantar cotizaciones globales de las adquisiciones adquiridas de cada vehículo que son equivalente a unidades altas de USD 643'085.29,33 en valor de precio (FOB, Free on Board que significa libre a bordo), que no podrá prevalecer valores altos de USD 55.845 unidades ópticas, tratadas en:

a) USD280'680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) lo que suceda primero;

Artículo 2.- De la cuota de USD280.680.927, 37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) establecida en el artículo 1 de la presente Resolución, ningún importador de vehículos completamente armados (CBU) podrá superar en importaciones, hasta el término de cada mes, el valor de USD4.210.213,91 FOB; o, 349 unidades, lo que suceda primero.

Los saldos no utilizados correspondientes a esta cuota mensual no serán acumulables tanto en FOB como en unidades. La cuota mencionada en el presente artículo estará abierta a la participación de todos los importadores en cuyo Registro Único de Contribuyentes conste como actividad económica la importación y/o comercialización de vehículos completamente armados (CBU) correspondiente al código CIIU G4510.01, únicamente personas jurídicas.

(Diciembre-2015, Resolución fue adoptada en esta fecha) entrará en vigencia a partir del 01 de enero de 2016, sin perjuicio de su publicación en el Registro oficial

2.7.3 RESOLUCIÓN No. 011-2015

Salvaguardias

Que, mediante Oficio No. MCPE-DM-O-2015-005, (de fecha 4 de marzo de 2015, el Ministerio Coordinador de Política Económica justificó la existencia de un desequilibrio de la Balanza de Pagos del Ecuador), recomendando la adopción de una medida que incida sobre el nivel general de las importaciones por un período de 15 meses.

Artículo Primero. - Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

La sobretasa arancelaria tendrá aranceles que son vigente y aprobado por el Arancel del Ecuador que son acordados según las compras realizadas doblemente regionales en la que estarán enfocado en el (Estado Ecuatoriano y que es parte del contrato base del reglamento de la organización, pág. 34)

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 6 de marzo de 2015 y entrará en vigencia a partir del 11 de marzo 20, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

2.7.4 RESOLUCIÓN No. 028-2016 (AÑO 2016)

Artículo 1.- Autorizar la nacionalización, únicamente, bajo el régimen de importación a consumo de los vehículos completamente armados (CBU), el 15 octubre de 2016, corresponde cuya fecha de llegada del medio de transporte,

ÚNICA. - En ningún caso, las importaciones que se acojan a lo dispuesto en el artículo 1 del presente instrumento podrán superar un monto equivalente a 51 millones de dólares FOB.

ÚNICA. - Para acogerse a lo dispuesto en la presente Resolución, los importadores de vehículos completamente armados (CBU), (el 26 de octubre de 2016, deberán presentar la declaración aduanera de importación a consumo).

2.7.5 RESOLUCIÓN No. 001-2016

Salvaguardias

Que, la República de Ecuador mediante documento WT/BOP/G/23, publicado con fecha (26 de octubre de 2015, notificó oficialmente al Comité de Restricciones por Balanza de Pagos, el cronograma de desmantelamiento a la medida de restricción a las importaciones por desequilibrios en la balanza de pagos de Ecuador), en el que se comprometió a reducir en enero de 2016, la sobretasa del 45% al 40% en las subpartidas arancelarias del Anexo único de la Resolución No. 011-2015 del Pleno del COMEX, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 456, del 11 de marzo de 2015 y sus modificaciones;

Artículo 1.- Cambiar de alguna manera la tasas arancelarias que se sub dividen en aranceles del reglamento del Anexo 1 de la Resolución No. 011.2015 del COMEX, informada en el Registro Oficial de la fecha: Marzo del 2015, y sus alteraciones que constan con 45% comprimido a 55% de la tasa arancelarias, de aprobaciones del desmantelamiento de un cronograma realizado por el Comité de Restricciones y de la Organización Mundial del Comercio, este reglamento fue realizado y aprobado el 21 de enero del 2016 y que entrará de conformidad el 31 de Enero del 2016, sin alteraciones de la información publicada en el Registro Oficial y se gestionara un seguimiento de realizar el cumplimiento establecido en el artículo 122 del Código Orgánico de productividad, de Compras y Ahorros.

2.7.6 Resolución No. 006-2016 (AÑO 2017)

Salvaguardias

Que, la República de Ecuador mediante documento WT/BOP/G/23, publicado con fecha 26 de octubre de 2015, notificó oficialmente al Comité de Restricciones por Balanza de Pagos de la OMC, el cronograma de desmantelamiento a la medida de restricción a las importaciones por desequilibrios en la balanza de pagos de Ecuador;

(Resolución No. 001-2016 de 21 de enero de 2016, que entró en vigencia el 31 de enero de 2016, el Pleno del COMEX)resolvió modificar la sobretasa arancelaria constante en las subpartidas arancelarias del Anexo único de la Resolución No. 011-2015 del Pleno del COMEX, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 456 de 11 de marzo de 2015 y sus modificaciones, que constan con 45% reduciéndolas al 40% de sobretasa, de conformidad al cronograma de desmantelamiento presentado ante el Comité de Restricciones por Balanza de Pagos de la OMC;

(Resolución No. 006-2016 de 29 de abril de 2016, que entró en vigencia el 30 de abril de 2016, el Pleno del COMEX, resolvió ejecutar parcialmente el cronograma previsto para el mes de abril de 2016), eliminando la sobretasa del 5%; y aplazar el cumplimiento del cronograma propuesto y discutido en el Comité por un año adicional, de manera que, el desmantelamiento de 1/3 de las sobretasas vigentes se haga efectivo en abril de 2017 y así sucesivamente hasta la total eliminación de la medida en el mes de junio del próximo año.

1.8 MARCO REFERENCIAL

1.8.1 CASO ARGENTINA

El sector automotriz en Argentina representa uno de los rubros de mayor ingreso en la economía, con sus ramas productivas de autopartes, ensamblaje e importación de CBU. Sin embargo, Argentina dentro de su industria automotriz maneja un promedio dinámico de producción. Maneja nueve plantas de producción local, las cuales son: Ford con la Ranger Nafta, Volkswagen con el VW Amarok Pick Up y el Suran Nafta, Toyota con la Hilux cabina doble, Renault con el Clio Mio 3 y 5 p, PSA con el Citroen C4, Mercedes Benz con el Sprinter, Iveco con el Modelo 170 E 25, Honda Honda City EXL LX y General Motors Chevrolet Classic Ls Flex. (MAITSA, 2005).

En Argentina, la fabricación de vehículos automotores representa el 1,6% del valor bruto de producción (VBP) medido a precios básicos, y el 0,5% del valor agregado bruto (VAB) de toda la economía. Si a esto le adicionamos actividades que están claramente vinculadas a este sector, tales como fabricación de carrocerías y remolques, junto con autopartes elevan su participación al 2,7% y 1,5% respectivamente. En conjunto representan más del 8% del valor de producción industrial. (Negocios, 2014).

Los fabricantes de vehículos saben que lo más importante para los proveedores son los costos de investigación y desarrollo, especialmente cuando se fabrican componentes complejos. Esto lleva a una rápida reducción de los proveedores directos de los ensambladores de vehículos. Es por ello que en la elección de los proveedores los criterios fundamentales de selección son: a) Costos y calidad competitivos, b) Capacidad de Investigación y Desarrollo, c) Cercanía a los centros de desarrollo de las terminales, d) Importancia de la localización de componentes con costos logísticos de consideración, e) No aplicación de criterios de nacionalidad. (Littec, 2014).

La industria argentina comenzó a disminuir sus niveles de producción hacia finales del año 2008, momentos en que comienzan a sentirse los cimbronazos de la crisis financiera internacional, que produjo la abrupta caída del comercio exterior tanto en precios como en cantidades. (Digital, 2015).

Entre los años 2008-2011, por la falta de transparencia política, Argentina cae en recesión lo que para el año 2012. Sin embargo, por la falta de transparencia política, Argentina cae en recesión creando una incertidumbre a nivel político y económico. Lo que impulsó al gobierno a aplicar restricciones a la importación para desarrollar más las industrias y promover la marca nacional.

La incapacidad de las divisas que sufrió en el año 2013 impacto en las empresas automotrices: las adquisiciones de carros que fueron ensamblados y terminados, las partes de cada repuesto de vehículos fueron creciendo mediante los años. Este entorno ocurrió como crisis tanto para la productividad automotricita como para la compra de bienes raíces de nuevos automóviles. Por lo que se solicitó, que los operarios de los automotores no contaban con piezas para arreglar o diseñar nuevos autos, carros o vehículos que eran necesario en el trabajo, y los consumidores tenían un nivel de exigencia de incumplimiento. (Digital, 2015).

En este sentido es importante destacar, que mientras la importación de bienes intermedios e insumos se mantuvo relativamente estable. La importación de vehículos finales se expandió fuertemente, reemplazando producción local por extranjera. Lo datos ponen en manifiesto el aumento de las ventas de vehículos. Se asienta sobre un aumento de las importaciones de bienes finales. De este modo, no sólo se malogra la oportunidad para el crecimiento de la demanda. Sino que además contribuye a un empeoramiento de la balanza comercial. Experimentando durante el año 2017 el peor déficit comercial de la historia económica nacional. (ECONOMICO, 2018).

Plan Procreauto es una línea de préstamos personales, a través del Banco Nación, para la compra de autos y pick ups 0 km de fabricación nacional. Con rebajas de hasta el 13% en sus precios. El crédito consiste en que El Banco Nación otorga financiamiento a 60 meses y hasta el 90% del valor del vehículo, con un tope de 120.000 pesos, a una tasa anual de 17% para los clientes del banco y 19% para los no clientes. El programa cuenta con tres variantes de vehículos a comprar: auto económico, auto mediano y camionetas. En función del valor del automóvil, quien solicite el crédito deberá realizar un pago

inicial para luego continuar con el pago de las cuotas. La cuota no puede superar el 30% del salario neto. (Ecuador, P. U., 2014).

Cualquier medida aplicada al sector automotriz se iba a ver reflejada en la economía del país por la importante vinculación entre ellas. Es por eso que el plan de sustitución de importación tanto de automóviles, piezas o autopartes impactó directamente al sector laboral. Lo que afectó al patrimonio argentino y más aún cuando no respetaron el acuerdo de la Política Automotriz Común (PAC) que tenían con Brasil.

La Política Automotriz Común (PAC) celebrada entre Argentina y Brasil en el año 1990 constituyó el instrumento de política más relevante en este sentido. Los países pretendían: “expandir y diversificar, de forma dinámicamente equilibrada, el intercambio bilateral en el sector; e) aumentar la participación de partes, piezas y componentes [regionales]; g) Mejorar el balance de divisas, tendiendo a generar saldos positivos en el intercambio con terceros países” (ACE N° 14, Anexo VIII, Artículo 1°; 1990). (FRIEDRICH, 2016).

Debido a la recesión económica que cruzaba Argentina, indirectamente también causaba problemas económicos en Brasil. Mientras que Brasil lidiaba con el mundial, Argentina creaba tensiones según la decisión de implementar más políticas que afectarían al acuerdo bilateral Argentina-Brasil.

1.8.2 CASO MÉXICO

El sector automotriz de México se ha considerado como uno de los más sobresalientes a nivel global debido a su crecimiento en la elaboración de autopartes, así como a la producción de vehículos. Las empresas del sector han sabido integrarse de manera adecuada e inteligente a la estrategia de apertura comercial. Hoy, en México se producen vehículos que se venden en todo el mundo, autopartes que se integran con éxito a las cadenas de valor de la industria global y se fortalecen nichos como el segmento de vehículos Premium. (Mexicano, 2006).

Los principales cambios para el sector automotriz iniciaron a partir de que se firmó el acuerdo TLCAN en el mes de noviembre en el año 1993. Entró en vigor el 1 de enero de 1994. El tratado de libre comercio de América del norte (TLCAN) se formó a partir de tres países; Estados Unidos, México y Canadá. El enfoque de este tratado fue favorecer la apertura comercial. A partir de la eliminación de ciertas partidas arancelarias y no arancelarias. Así como también promover la inversión entre los tres países. Además, de eliminar obstáculos al comercio.

Las exportaciones de México a Estados Unidos se incrementaron alrededor de 39 mil millones de dólares en 1993. A 299 mil millones de dólares en 2013, es decir, se multiplicaron por casi ocho veces; en tanto, las importaciones desde Estados Unidos pasaron de 41 mil millones de dólares a 187 mil millones de dólares en el mismo periodo, lo que generó un superávit creciente. De esta forma, el déficit con el que México inició el TLCAN se transformó en un superávit que, de forma acumulada, alcanzó un billón de dólares. (Direct, 2015).

El caso de Canadá fue diferente ya que a pesar de que tuvieron etapas de superávit no dejaron de tener déficit. Las cuales bordearon alrededor de 7 millones de dólares en deuda. En la suma de comercio exterior por región es positivo para México lo cual demuestra una relación de integración en mayor grado con Estados Unidos. Pero en menor grado con Canadá.

Uno de los principales factores que ha promovido una transformación productiva en México es el área manufacturera. Que con pocos productos de exportación alcanzaron casi el 50% de las exportaciones. Entre los cuales se encontraron las partes de vehículos, vehículos de motor, equipos de cómputo, audiovisual, gas y petróleo. Cabe recalcar que dentro de un porcentaje del 10% se posiciona las exportaciones petroleras

En cuanto a la inversión extranjera México aumentó sus exportaciones y su posición de inversión se incrementó de 15 a 102 millones de dólares desde el año 1993 hasta el 2012. La parte más positiva de la relación de México con los miembros del TLCAN ha sido, sin lugar a dudas, el desarrollo de cadenas productivas de valor.

Misma que dominan hoy a la economía mundial. Las cadenas de valor a nivel global han sufrido transformaciones a lo largo de los últimos 20 años. (Direct, 2016).

Como señala el reporte de Ángeles Villareal y de Ian Fergusson (2013):

El TLCAN fue fundamental en la integración de la industria automotriz de América del Norte. Ha experimentado algunos de los cambios más significativos en el comercio tras el acuerdo. Los fabricantes de autopartes estadounidenses pueden usar los insumos y componentes producidos por otro socio del TLCAN para construir autopartes. Luego son enviadas a otro país del TLCAN para ensamblarlas en un vehículo que se vende en cualquiera de los tres países del TLCAN.

Si bien es cierto que el TLCAN ha traído efectos positivos a la economía mexicana en su conjunto, esta no converge con la economía estadounidense. Los beneficios no se han distribuido de manera uniforme en todo el país. Desde que el TLCAN entró en vigor, solo algunos sectores se han beneficiado de los efectos del libre mercado. El acuerdo ha impulsado sectores como el manufacturero, pero les ha restado competitividad a otros, como el agropecuario.

Finalmente, el tratado de libre comercio de América del norte no fue en su totalidad equitativo con las regiones de México, sin embargo, adquirir esta estrategia de apertura comercial impactó de manera positiva al sector automotriz. Puesto que en México se encuentra 19 empresas de prestigio de este sector.

Al no haber restricciones para las autopartes de vehículo, México podía importar lo necesario para poder realizar el ensamblaje de los vehículos. Así como también las principales materias primas para poder elaborar las partes. Actualmente México se encuentra en el puesto N° 7 en exportaciones de partes y vehículos ensamblados. Por otra parte, en Ecuador, las medidas de importaciones del sector automotriz fueron de gran impacto. Ya que no hubo un intercambio proporcional de recursos que pudiera aumentar la producción de partes de automóviles en el país.

1.9 OPERALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

OPERALIZACIÓN DE LA VARIABLES					
OBJETIVO GENERAL	Anlizar el impacto de las restricciones de importación en la venta de vehículos terminados de las principales marcas del sector automotriz periodo 2012-2017.				
OBJETIVO ESPECIFICO	VARIABLE INDEPENDIENTE	CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	TECNICA DE RECOLECCION DE DATOS
(a) Explicar las restricciones de importación de vehículos impuestas a partir del periodo 2012-2017.	RESTRICCIONES A LA IMPORTACION	las restricciones a las importaciones son medidas proteccionistas, pues se ponen obstáculos por parte del gobierno al comercio internacional	CUPOS DE IMPORTACION	NÚMERO DE VEHÍCULOS IMPORTADOS	REGISTROS ESTADISTICOS DE AEADE
			SALVAGUARDIAS		
			TASA ADUANERA		
OBJETIVO ESPECIFICO	VARIABLE DEPENDIENTE	CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	TECNICA DE RECOLECCION DE DATOS
(b) Contrastar los efectos de las restricciones de importación de vehículos en las ventas de las principales marcas del sector automotriz.	IMPACTO EN LAS VENTAS	El término venta es de origen latín “vendita”, participio pasado de “vendere”. Venta es una acción que se genera de vender un bien o servicio a cambio de dinero	VENTA POR MARCAS	UNIDADES VENDIDAS	REGISTROS ESTADISTICOS DE AEADE/ENTREVISTAS
(c) Expicar las estrategias utilizadas por las pricipales marcas para mantener sus niveles de ingresos durante el periodo de las restricciones.			ESTRATEGIAS POR MARCA.	PARTICIPACION EN EL MERCADO	

Tabla 1 Operacionalización de variables independientes

Fuente: Elaboración de Variables
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

CAPITULO II

2.1 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1 Tipo de Enfoque

Tiene un **Enfoque mixto**. La investigación es **cuantitativa** porque comprenderá de estudios numéricos y estadísticos que se obtendrán a partir de la base de datos de AEADE. La cual comprenderá de ranking top 5 del volumen de ventas. Por otro lado en el **enfoque cualitativo** presentará la descripción de cada una de las restricciones arancelarias del periodo de análisis que se está analizando.. La recolección de la información se extraerá de las entrevistas a los gerentes correspondientes de cada una las marcas. La entrevista se programará de manera previa con cada gerente, se procederá a ser grabada únicamente bajo el consentimiento del entrevistado. El formato de la entrevista consta de 9 preguntas abiertas.

2.1.2 Diseño de la Investigación

(Wentz, 2014; McLaren, 2014; Creswell, 2013a, Hernández-Sampieri et al., 2013 y Kalaian, 2008). Su diseño se refiere al plan o estrategia concebida para obtener la información que se desea con el fin de responder al planteamiento del problema

La investigación tiene un diseño no experimental ya que la variable independiente no se manipula porque ya sucedió. Debido al tiempo en que se recolecta los datos esta investigación es de cohorte transversal o transaccional, de tipo descriptivo porque los datos se recolectan en un único momento en el tiempo y el propósito es describir las variables y analizar su incidencia.

2.1.3 Alcance de la investigación.

El alcance es descriptivo porque se utilizará la información obtenida de las entrevistas y de los resultados estadísticos de AEADE. Para detallar el impacto de las restricciones en las ventas de vehículos importados de las principales marcas de sector automotriz.

2.1.4 Población

La población está compuesta por la marcas de sector automotriz que tuvieron participación en el mercado ecuatoriano durante el periodo de análisis 2012-2017.

2.1.5 Muestra

La muestra será elegida del ranking top 5 del volumen de ventas. Información que fue obtenida mediante los boletines de AEDE. Estas marcas son: Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall y Toyota.

2.1.6 Técnica de Recogida de Datos

En esta investigación se utilizarán dos instrumentos para la recolección de los datos. El primero se llevará a cabo utilizando las estadísticas del total de ventas por las 5 marcas top de vehículos terminados del sector automotriz. Los datos serán obtenidos y analizados de los anuarios proporcionados por AEADE durante el periodo 2012-2017.

AEADE es la que se encarga de mostrar y analizar las cifras del sector mensualmente. Debido a su activa participación dentro del gremio la hemos considerado como fuente directa para la recogida de la estadística. De la información que aporta AEADE, solo se tomará en cuenta los datos de los vehículos livianos más vendidos por marca.

La segunda técnica es la entrevista, se las utilizaron como complemento para corroborar la información estadística de AEADE y a su vez con el objetivo de confirmar si las restricciones afectaron a las concesionarias. Las entrevistas serán grabadas y transcritas para su interpretación y análisis. La transcripción de la entrevista será clasificada por orden que indica la muestra, solo se tomará en cuenta la información relevante.

2.1.7 Preguntas de Entrevista para los Gerentes de las Principales Marcas del Sector Automotriz

1. En este concesionario, ¿Cómo se realiza el abastecimiento de los vehículos, directamente de fábrica o los compra a un distribuidor local?
2. En términos generales, durante los últimos 5 años considerando las restricciones de importación a los vehículos terminados, ¿Cómo ha sido el comportamiento de las ventas del concesionario?
3. ¿Qué modelos de vehículos de los que comercializa han disminuido sus ventas? ¿Cuáles han aumentado?
4. Durante el gobierno anterior, ¿Cuál fue la medida arancelaria que tuvo mayor impacto en sus ventas?
5. Después que se aplicaron los cupos de importación, ¿Qué medidas internas aplicó para mantener equilibrado su nivel de ventas?
6. ¿Qué medida arancelaria le afectó a nivel de compra; los cupos de importación o las salvaguardias?
7. ¿Cómo afectó la tasa de importación a las ventas de los vehículos?
8. A su criterio, ¿Qué otra variable genera una influencia directa en las ventas?
9. Durante el periodo de las restricciones a la importación, ¿Cuál fue el comportamiento de la banca privada con el acceso al crédito?

2.1.8 Análisis de Datos

Se han considerado los anuarios de AEADE, periodo 2012-2017. Los datos serán analizados a través de tablas cruzadas de la siguiente información:

(a) Los cupos de importación, salvaguardias y tasa de importación vs las ventas anuales de las siguientes marcas: Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall y Toyota.

El objetivo es mostrar en que año se redujo las ventas para poder indicar cual restricción que tuvo más impacto en el sector.

(b) Importación de vehículos por año vs las ventas de vehículos importados por año.

El objetivo es analizar si el sector tuvo una demanda satisfactoria, reflejada en la participación de mercado; fue representada a través de porcentaje.

(c) Producción Nacional vs Vehículos Importados

El objetivo es analizar cuál es el comportamiento del consumidor y su preferencia entre vehículos importados o vehículos nacionales. Además de indicar el nivel de competitividad entre ambas. Mostrar que marca resultó beneficiada en el caso de producción nacional.

(d) Ventas totales del sector vs ventas por marca vs participación en el mercado por marca.

El objetivo fue comparar las ventas anuales de unidades de las marcas para poder observar su participación dentro del mercado de forma individual y cuál fue su rendimiento dentro del sector.

(e) Análisis del sector automotriz a nivel ventas en la provincia del Guayas en el año 2017

Se ha considerado la provincia del Guayas como dato disponible más cercano al sector que se está investigando. El objetivo es mostrar la participación que tiene cada marca del ranking top 5 del volumen de ventas en la provincia del Guayas.

CAPITULO III

3.1 Análisis de Resultados

a. Explicar las restricciones de importación de vehículos impuestas a partir del periodo 2012-2017

3.1.1 Cupos de importación 2012-2016

En julio del 2012 el Comité de Comercio Exterior (Comex) resolvió imponer una restricción cuantitativa a la importación de automóviles.

Consistió en asignar cuotas a los importadores de vehículos. La restricción cuantitativa impuesta iniciaría en 2012 hasta 2014. El motivo de la medida fue el aumento de las emisiones de gases invernadero y el acelerado crecimiento de las importaciones de vehículos. El cupo fue de 48.179 unidades, monto que se repartió entre 38 importadores. Al cierre de diciembre del 2012, las ventas por las restricciones del sector se redujeron en más de 18.000 unidades.

Para el año 2013 se resolvió en asignar una cuota para importar 49.203 unidades. Esa cantidad que se distribuye entre 50 empresas y personas naturales. El Comex ratifica el sistema de cuotas que fijó a mediados del año 2012, como parte de una restricción a las importaciones. Ya que los cupos asignados en el año 2012 se determinaron de acuerdo al total de importaciones realizadas por cada importador con respecto al año anterior, 2011.

La cantidad de vehículos para el año 2013 fue de 49.203 unidades. Para este nuevo periodo, la cifra varía levemente porque se incorporaron unas 12 compañías adicionales, pero se mantienen las cuotas para las firmas que ya estaban consideradas.

El Comex emitió en diciembre del 2014 otra resolución donde indica, que la extensión sería hasta diciembre del 2015, la restricción a la importación de automóviles a través de la imposición de cupos. La cantidad para este año fue de 22.277 unidades fijadas inicialmente en la Resolución 049 del 31 de diciembre del 2014.

El Comex en enero 5 de 2015 indicó un nuevo recorte en los cupos de importación de vehículos para el país. Mediante resolución 049-2014, aprobada el 29 de diciembre del 2014, el organismo aprobó un nuevo régimen de cupos tanto para la importación de autos como para las partes o CKD para su ensamblaje, que reduce los cupos hasta en un 57%. En 2015 el cupo era de \$ 300 millones y se dividía entre los 46 importadores.

La extensión de esta medida se debe a que la economía ecuatoriana se encontró afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional, el Gobierno del presidente Rafael Correa decidió restringir aún más las importaciones de vehículos y partes hasta el 31 de diciembre del 2015.

En enero del 2016 mediante la resolución 50-2015, el Comex decidió mantener la cuota global para la importación de vehículos \$ 655'680.928 durante 2016. Dicho cupo se dividió en \$ 280 millones para 23.285 vehículos completamente armados (CBU); \$ 359 millones para 58.800 vehículos por ensamblar (CKD) y \$ 15.8 millones para la importación de 2.403 unidades CKD de chasis. Las restricciones a la importación de autos en Ecuador durarán hasta finales del 2016.

La decisión de eliminar los cupos a los vehículos se toma en medio de una crisis de ventas en el sector automotor. La comercialización de vehículos cayó 39% entre enero y julio del 2016 frente a iguales meses del 2015. En los siete primeros meses de este año, el sector vendió 32 692 unidades; lo que representó 20 565 menos que igual período del año pasado, según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade).

3.1.2 SALVAGUARDIAS

Desde el 11 de marzo 2015 el Gobierno del presidente Rafael Correa aplicó la salvaguardia de balanza de pagos para el 32 % de las importaciones generales (2.800 partidas arancelarias), exceptuando a los repuestos de vehículos, bienes de capital y materias primas.

Las salvaguardias irán desde el 5 %, 15 %, 25 % hasta el 45 % según el tipo de productos y no se vieron afectadas las cargas que ya se encontraban en Aduanas. La resolución se aplicaría durante 15 meses. La salvaguardia se adoptó para resguardar los intereses nacionales. Tomando en cuenta al sector empresarial se decidió excluir a los bienes de capital, materias primas y otros. En enero de 2016, la sobretasa arancelaria del 45% pasó a 40% y se dejó sin efecto la del 5%. Sin embargo, en abril del 2016 a causa del terremoto se extendió por un año el plan de desmantelamiento progresivo de las tasas (40%, 25% y 15%).

Luego, el Comex aprobó que desde el 26 de octubre de 2016 se reduciría la sobretasa de 40% a 35%; la de 25% a 15%. Durante febrero la reducción del 35% al 23,3% en el primer segmento y del 15% al 10% en el segundo. Mientras que para mayo se espera que el primero y el segundo bajen a 11,7% y al 5%, respectivamente. Y finalmente en junio próximo, todo a 0%. El objetivo fue recuperar la balanza comercial, favoreciendo la producción nacional frente a los productos importados y de esa manera disminuir la salida de divisas. Hasta febrero de 2017 se recaudaron \$ 1.544 millones por tributos a las importaciones

El levantamiento de las salvaguardias inició parcialmente en 2016. En 2017 la sobretasa de 45% bajó a 40%. A raíz del terremoto del 16 de abril el Comex, con el aval de la OMC, prolongó la medida hasta junio de 2017. Esta conclusión esta medida fue adoptada para mitigar efectos de la caída del precio del petróleo, la apreciación del dólar y los efectos del terremoto de abril 2016.

3.1.3 Tasa de control

La tasa de servicio de control aduanero para las importaciones, entró en vigencia a partir del 13 de noviembre de 2017 y finalizó el 9 de mayo del 2018. El cobro de la tasa se adoptó con la finalidad al mejoramiento de los controles establecidos en contra del contrabando y la defraudación en busca de un comercio justo que permita potenciar los recursos que contribuyen en la reactivación del sector productivo, La medida

funcionaba a partir del total del peso neto declarado. Cada producto contaba con una unidad de control específica. Cabe destacar que, la unidad de control se establece dependiendo de las presentaciones de los productos en relación al peso, contabilizada en gramos, la unidad mínima de medida.

La medida fue derogada tal como dispuso la CAN tras protestas de los empresarios, que la consideraban un gravamen. La CAN resolvió que la tasa de control aduanera, denominada por el sector empresarial como “paquetasa”, es un gravamen y no un cobro por un servicio .

Fórmula:



Tabla 2 Formula de Tasa de Control

Fuente: Elaboración de Control de Tasa
Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

CAPITULO IV

4.1 Análisis de datos estadísticos obtenidos por AEADE

B. Contrastar los efectos de las restricciones de importación de vehículos en las ventas de las principales marcas del sector automotriz.

4.1.1 Importación de vehículos vs Venta de Vehículos importados

De acuerdo a las variables analizadas: importación del sector y ventas de vehículos importados, en el año 2012 se evidenció una disminución de la cantidad de importaciones realizadas por las concesionarias con respecto al año 2011. Esta disminución se la atribuye a la aplicación de la medida de cupos de importación implementada en el 2012. El cuál consideraba las compras históricas realizadas por las concesionarias en años anteriores. Por otro lado, en el año 2013 se encontró una importación y cantidad de venta homogénea a la ofertada, sin embargo el 2014, la reducción en la importación fue a causa de la implementación de las salvaguardias pero las concesionarias contaban con un stock dentro de su inventario. Por eso las ventas del 2014 fueron mayores, además existió apertura de más crédito al sector lo que permitió que los usuarios puedan acceder a los diferentes mecanismos de financiamiento con tasas de interés y plazos acordes a la situación de la economía en su conjunto.

Por otro lado, observamos que en el año 2015 las ventas cayeron pero superaron el número de vehículos importados a causa de la movilización de inventario estancado que aún existía en las concesionarias. Durante el año 2016 se halló un equilibrio de mercado debido a que la demanda fue del casi el 99% de vehículos importados. Para el 2017, la importación tuvo un aumento significativo para el sector ya que se eliminaron los cupos de importación y las salvaguardias. A pesar de la nueva medida, la tasa de importación, la cual afectaba directamente al precio final del vehículo no ocasionó efectos negativos sobre las ventas en el sector pues fue el año con más éxito en venta. Esto ocurrió por el corto tiempo de duración que tuvo la medida.

Tabla 3 Importación vs Venta

Años	Importación del sector	Venta de Vehículos Importados
2011	75101	77840
2012	66652	65051
2013	62595	58303
2014	57093	58205
2015	33640	37347
2016	31761	31780
2017	70203	64939

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 1 Importación vs Venta



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.2 Análisis de Producción Nacional con Vehículos Importados

El siguiente gráfico analiza la producción nacional (ensamblaje) y los vehículos terminados (importados). En el 2012 el gobierno aplicó los cupos de importación que afectaba directamente al inventario de las concesionarias. Sin embargo, en el caso de Chevrolet además de importar vehículos CBU, ellos cuentan con la ensambladora AYMESA que tiene mayor trayectoria a nivel nacional y tiene abarcado más del 40% en ventas dentro del mercado. Por esta razón, Chevrolet por contar con producción nacional no se vio afectado en el volumen de sus ventas, manteniéndose líder en la participación de mercado.

En el año 2013, los consumidores ya estaban conscientes de las medidas aplicadas al sector, lo cual explica el equilibrio que tuvieron las ventas. Sin embargo en el año 2014, se introdujeron las salvaguardias el cual afectó a nivel general al sector. Esto explica las cantidades similares de venta de producción nacional y de importación. Al año 2015, existían dos tipos de restricciones, los cupos de importación y las salvaguardias. Por otro lado, la situación económica que atravesaba el país, forjó que los créditos se apliquen con mayor rigurosidad para el sector.

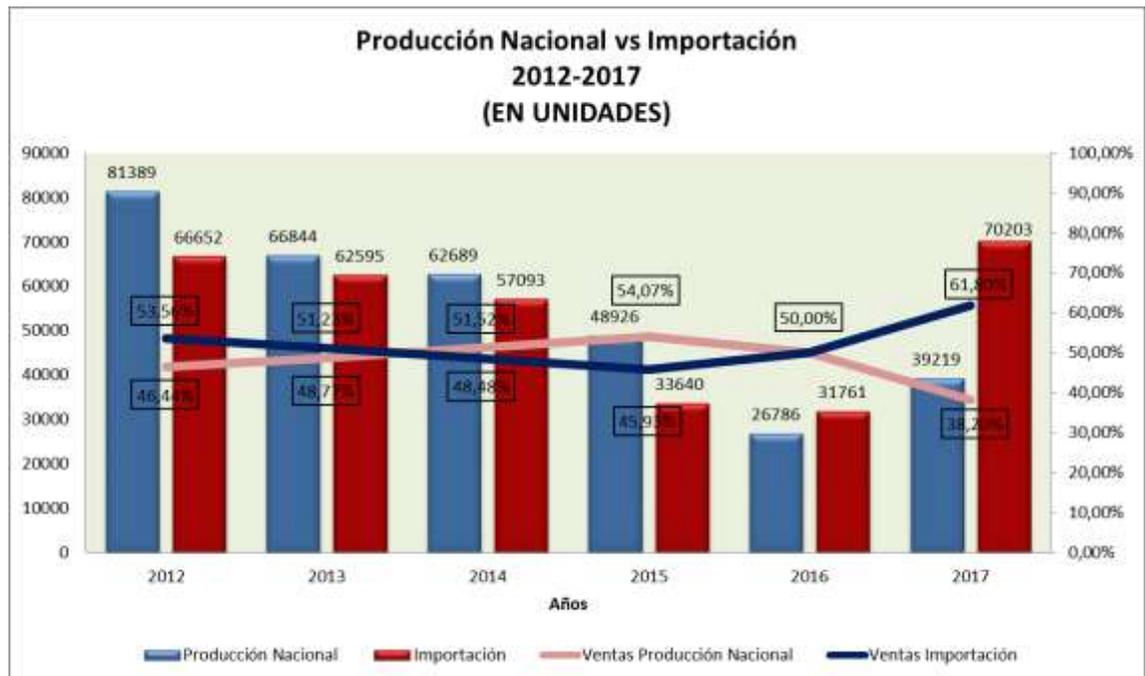
Eso manifiesta la reducción de ventas. A finales del año 2016, el gobierno derogó los cupos de importación. Dando oportunidad para el año 2017, aumentar el número de vehículos importados con 70203 unidades. Incremento que explica el volumen de venta de importados con 61.80% en comparación venta de ensamblados con 38.20%

Tabla 4 Cuadros Anual de Producción Nacional

Años	Producción Nacional	Importación	Ventas Producción Nacional	Ventas Importación
2012	81389	66652	46,44%	53,56%
2013	66844	62595	48,77%	51,23%
2014	62689	57093	51,52%	48,48%
2015	48926	33640	54,07%	45,93%
2016	26786	31761	50,00%	50,00%
2017	39219	70203	38,20%	61,80%

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 2 Producción Nacional vs Importación



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

C) Explicar las estrategias utilizadas por las principales marcas para mantener sus niveles de ingresos durante el periodo de las restricciones.

4.1.3 Ventas Chevrolet

Chevrolet fue la primera industria automotriz registrada en el país, tiempo que le otorga años de experiencia y alta captación del mercado ecuatoriano. A parte de la producción local, Chevrolet también importa ciertos modelos que cumplen con las exigencias del perfil de su consumidor. Es una de las marcas con mayor registro en ventas de vehículos ensamblados ubicándola en el primer lugar del ranking en participación de mercado y ventas según AEADE.

En el año 2012 fue el primer beneficiado a pesar de la restricción de cupos de importación. Esto se debe a que el mayor porcentaje de sus ventas son de producción nacional. Sin embargo en el año 2013 se redujo el 1% de participación debido a que la asignación de cupos funcionaba como cuota global, diferente a la aplicada al inicio.

Por otro lado, en el año 2014 se niveló con normalidad en el mercado debido a que las otras marcas se vieron afectadas por la imposición de las salvaguardias y nuevamente las ventas de los vehículos ensamblados tomaron el poder en el mercado. En el 2015 el gobierno decide incluir a los CKD en la lista de productos que aplicaban a la restricción de cupos.

La disminución de ventas más significativa para Chevrolet se vio en el 2016. Puesto que a pesar de las salvaguardias y los cupos de importación, se aumentó el 2% al IVA. Lo cual afectó a la producción local. Gracias a la eliminación de los cupos, las salvaguardias y la reducción del IVA Chevrolet regresa a su equilibrio en ventas de los ensamblados e importados llegando a 105.077 unidades en el año 2017.

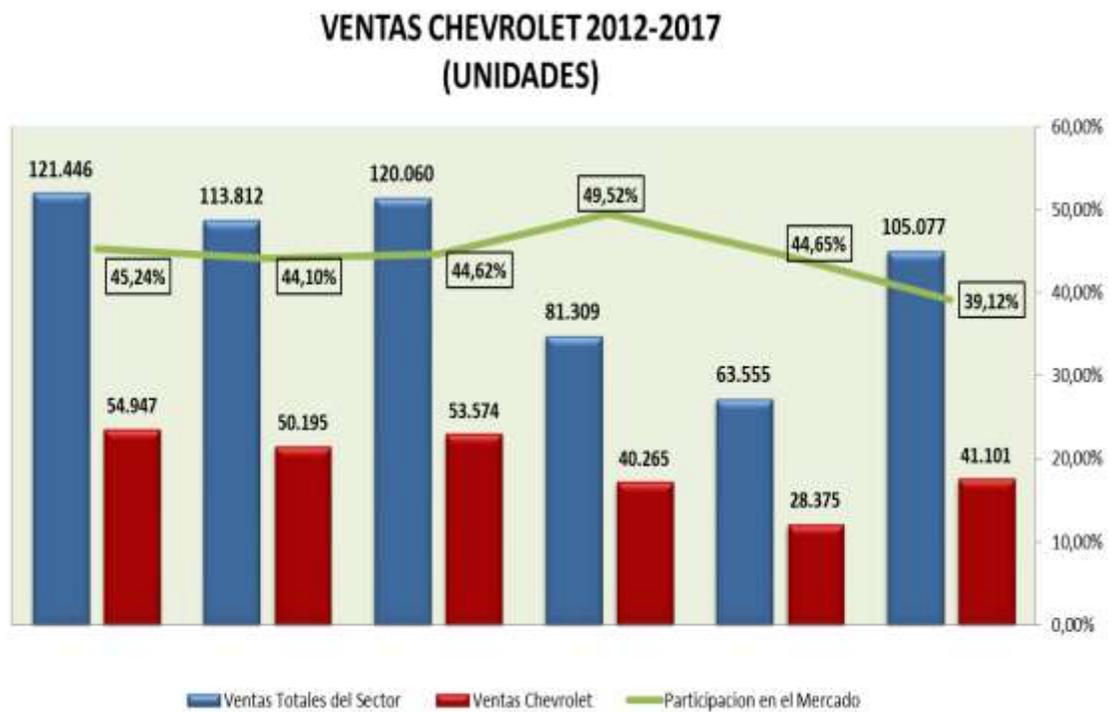
La estrategia que utilizó Chevrolet para poder competir en el mercado fue asumir el rubro del 2% de IVA para que no afecte al precio final del consumidor. Estrategia utilizada para mantener la fidelidad del cliente y no perder participación en el mercado. Adicional Chevrolet mejoró su nivel de atención al cliente y ofreció mayor servicio post venta.

Tabla 5 Anual de Ventas Totales del Sector

Años	Ventas Totales del Sector	Ventas Chevrolet	Participacion en el Mercado
2012	121.446	54.947	45,24%
2013	113.812	50.195	44,10%
2014	120.060	53.574	44,62%
2015	81.309	40.265	49,52%
2016	63.555	28.375	44,65%
2017	105.077	41.101	39,12%

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 3 Ventas Chevrolet 2012-2017



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.4 Ventas Kia

KIA es la segunda marca en el ranking top 5 a nivel ventas. Cuenta con producción nacional e importación de vehículos. Sin embargo, a nivel de ensamblaje no posee tanta trayectoria como Chevrolet. En el año 2007 Kia firmó un contrato de 5 años con la ensambladora AYMESA, finalizado el contrato, KIA instaló una planta ensambladora en el 2013. Kia en el año 2012 tuvo una participación del 8.35% alcanzando ventas de 10.144 unidades. En el 2013 existió un aumento del 2.46% en participación de mercado, a causa de la instalación de la planta de ensamblaje. Kia logra escalar al segundo lugar en la participación de mercado, desplazando a Hyundai a tercer lugar. Lo que provoca competencia directa con Chevrolet. En el 2014 existió una disminución de venta debido a la implementación de las salvaguardias. En el 2015 los CKD también se integraron a la medida de cupos de importación. Lo que explica la mayor reducción en sus ventas en comparación con el año 2014. A partir del año 2016 se muestra una recuperación considerable en las ventas debido a la eliminación gradual de las salvaguardias, ya para el 2017 el panorama en las ventas se incrementa un 4% gracias a la eliminación total de los cupos de importación y salvaguardias.

La estrategia que ha utilizado KIA para mantenerse en el mercado ha sido incrementar los años de garantía del vehículo e implementar nuevas opciones de servicio post-venta. A continuación se detallará el servicio que ofrece Kia:

Garantía; La garantía integral del vehículo es de 10 años ó 160,000 km (aplica para vehículos adquiridos a partir del 1ero de agosto del 2017). De esa fecha hacia atrás la cobertura es 7 años ó 150,000 kilómetros.

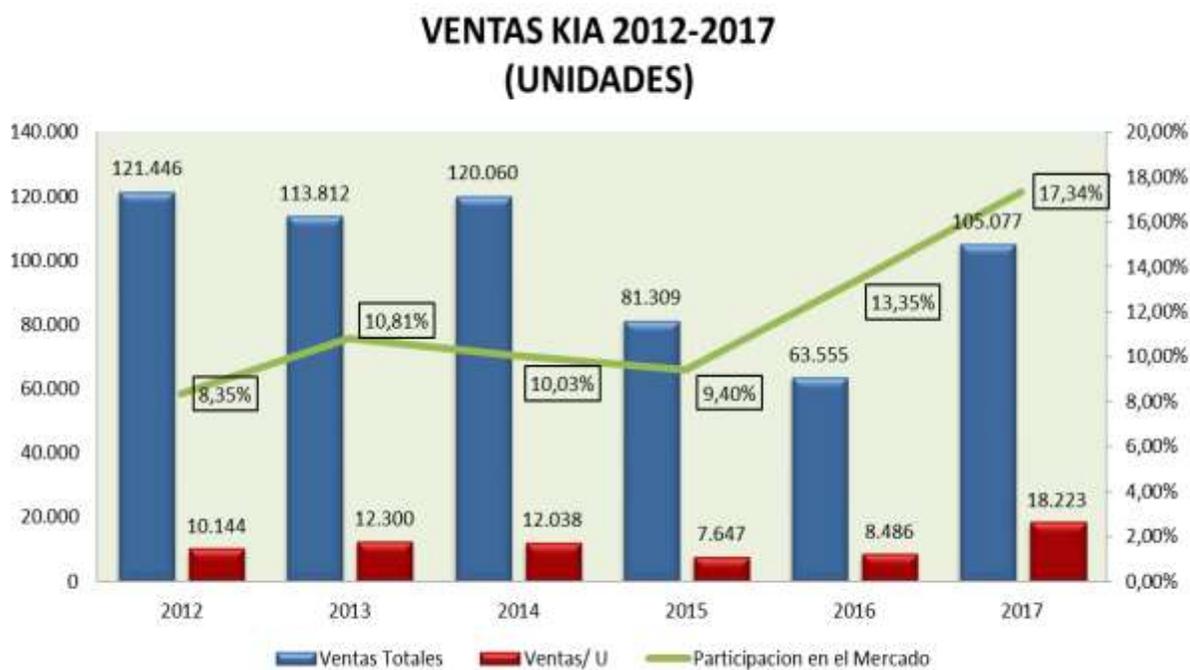
Servicio Post – Venta y accesorios; Los repuestos y accesorios KIA adquiridos después de la venta del vehículo tienen una garantía de 1 año ó 20,000 km siempre que sean instalados en un concesionario autorizado KIA.

Tabla 6 Cuadro Anual de Ventas Totales del Sector

Años	Ventas Totales del Sector	Ventas de la Marca	Participacion en el Mercado
2012	121.446	10.144	8,35%
2013	113.812	12.300	10,81%
2014	120.060	12.038	10,03%
2015	81.309	7.647	9,40%
2016	63.555	8.486	13,35%
2017	105.077	18.223	17,34%

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 4 Ventas KIA 2012-2017



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.5 Ventas Hyundai

La marca Hyundai se dedica a importar los vehículos terminados desde Japón. Por su calidad y eficiencia el consumidor de esta marca la mantuvo en el segundo puesto hasta el año 2012 según AEADE. Actualmente se encuentra en el tercer lugar ya que Kia desplazó a Hyundai por poseer línea de ensamblaje a partir del 2013.

Para el año 2014 se nota una leve mejoría a causa de cuota global. Sin embargo en el 2015, la economía ecuatoriana tuvo un declive lo cual provocó adoptar la medida de salvaguardias y al mismo tiempo se extendió la medida de cupos de importación. Dejando a Hyundai con una reducción en las ventas de 4.945 unidades comparada con el año anterior, 2014. En el año 2016 Hyundai reduce levemente sus ventas ya que en este año se extendió la medida de los cupos de importación además del aumento del IVA del 12% al 14% a causa del terremoto. En 2017 aumenta las ventas anuales con 4.513 unidades en comparación con el año anterior, resultado de la eliminación de cupos y salvaguardias.

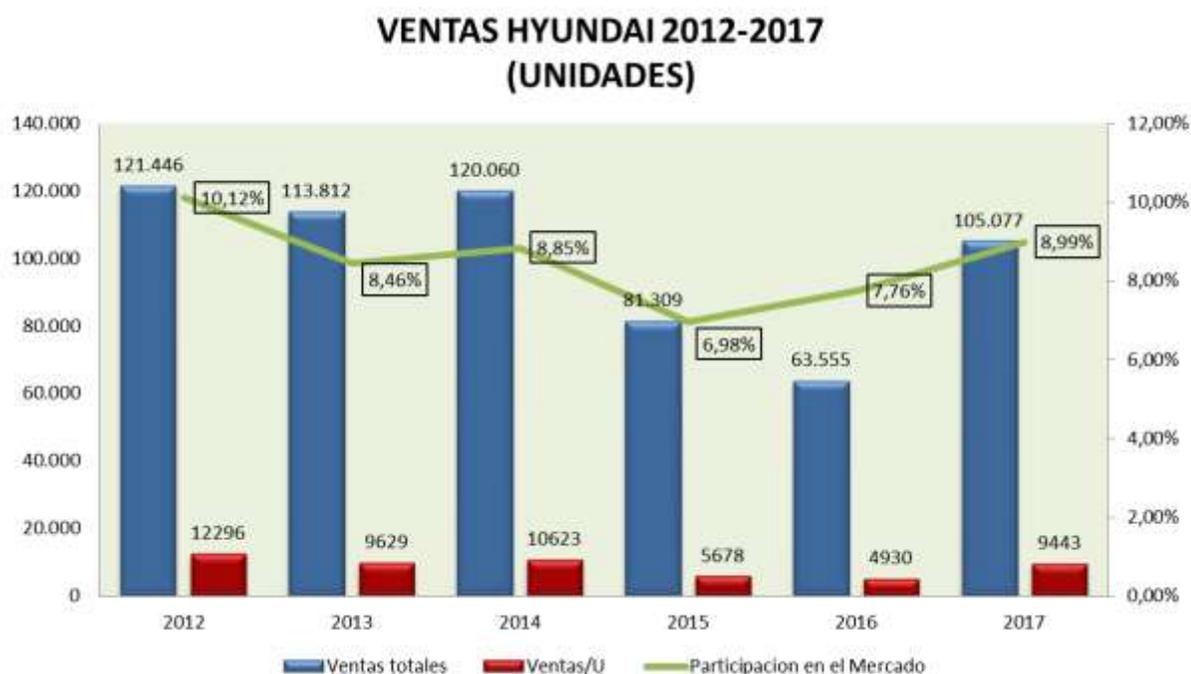
La estrategia de Hyundai fue tener un servicio de taller multi-marca además asumió el valor que generaba la medida de la tasa aduanera de importación.

Tabla 7 Cuadro Anual de Ventas Totales del Sector

Años	Ventas Totales del Sector	Ventas de la Marca	Participacion en el Mercado
2012	121.446	12.296	10,12%
2013	113.812	9629	8,46%
2014	120.060	10623	8,85%
2015	81.309	5678	6,98%
2016	63.555	4930	7,76%
2017	105.077	9443	8,99%

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 5 Ventas Hyundai 2012-2017



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.6 Ventas Great Wall

Great Wall cuenta con ensamblaje nacional e importa vehículos terminados, procedente de China. Great Wall iba a ser partícipe del proyecto CIAUTO, promovido por el gobierno anterior. El objetivo del proyecto era crear un motor ecuatoriano con tecnología china. Sin embargo el proyecto tiene información limitada en el sitio web del gobierno, lo cual le atribuye datos no confirmados dejando en incertidumbre la existencia de este proyecto.

Actualmente Great Wall se ubica en el cuarto lugar de las cinco marcas top según el ranking de AEADE. En el año 2012 ocupaba el décimo lugar con ventas de 2.088 unidades. En el año 2013 redujo sus ventas en 1.688 unidades por la aplicación de cupos de importación. Para el año 2014 se recupera levemente en el volumen de las ventas. En el año 2015 Great Wall escala posición al séptimo lugar a pesar de las salvaguardias que fue aplicada en este año y a la extensión del cupo de importación. Para el año 2016 logra alcanzar el sexto lugar en ventas con 2.717 unidades. Para el 2017 Great Wall se posiciona en el cuarto lugar con un total de 6.742 unidades vendidas, aumentando su participación en el mercado con el 2.18 %. Este resultado no solo se debe a la eliminación total de las salvaguardias y cupos de importación sino a las estrategias que aplicaron.

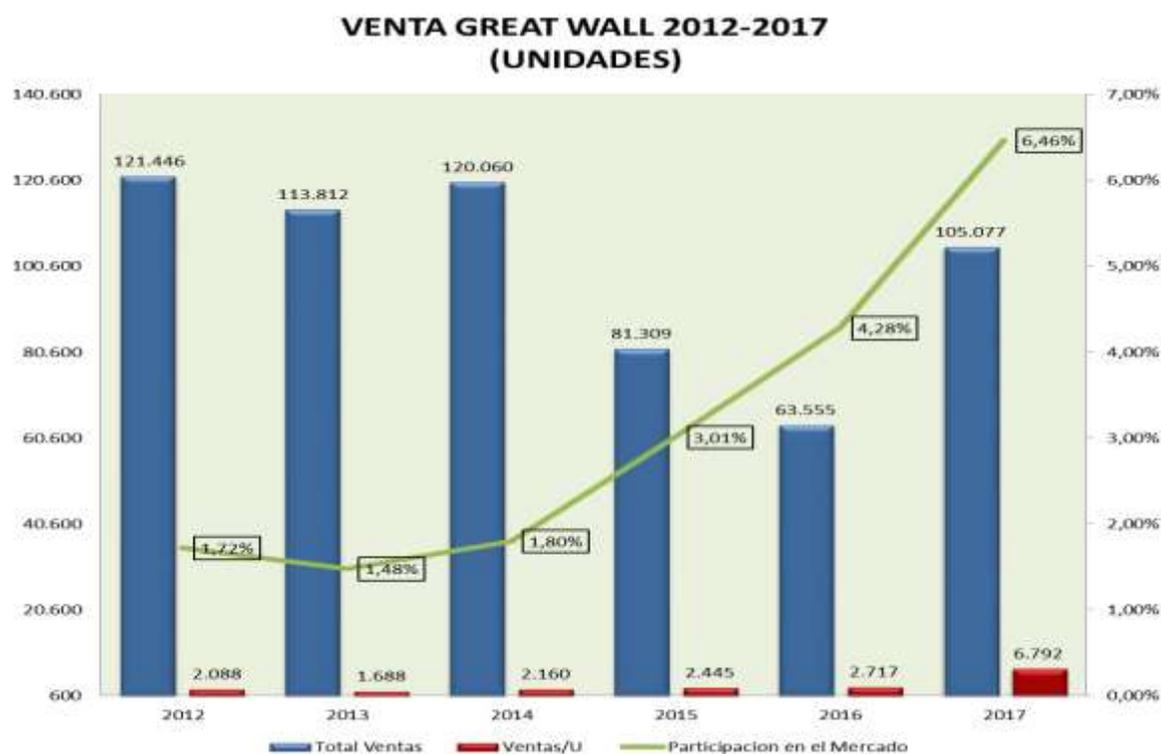
Las estrategias que utilizó Great Wall para alcanzar el cuarto puesto fueron; asumir por completo todos valores que provocaron las restricciones durante el periodo 2012-2017 con el objetivo de que sus vehículos no aumentaran en el precio final. Además esta marca incorpora un gran número de accesorios a sus vehículos a diferencias de las otras.

Tabla 8 Cuadro Anual de Ventas Totales del Sector

Años	Ventas Totales del Sector	Ventas de la Marca	Participacion en el Mercado
2012	121.446	2.088	1,72%
2013	113.812	1.688	1,48%
2014	120.060	2.160	1,80%
2015	81.309	2.445	3,01%
2016	63.555	2.717	4,28%
2017	105.077	6.792	6,46%

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 6 Ventas Great Wall 2012-2017



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.7 Ventas Toyota

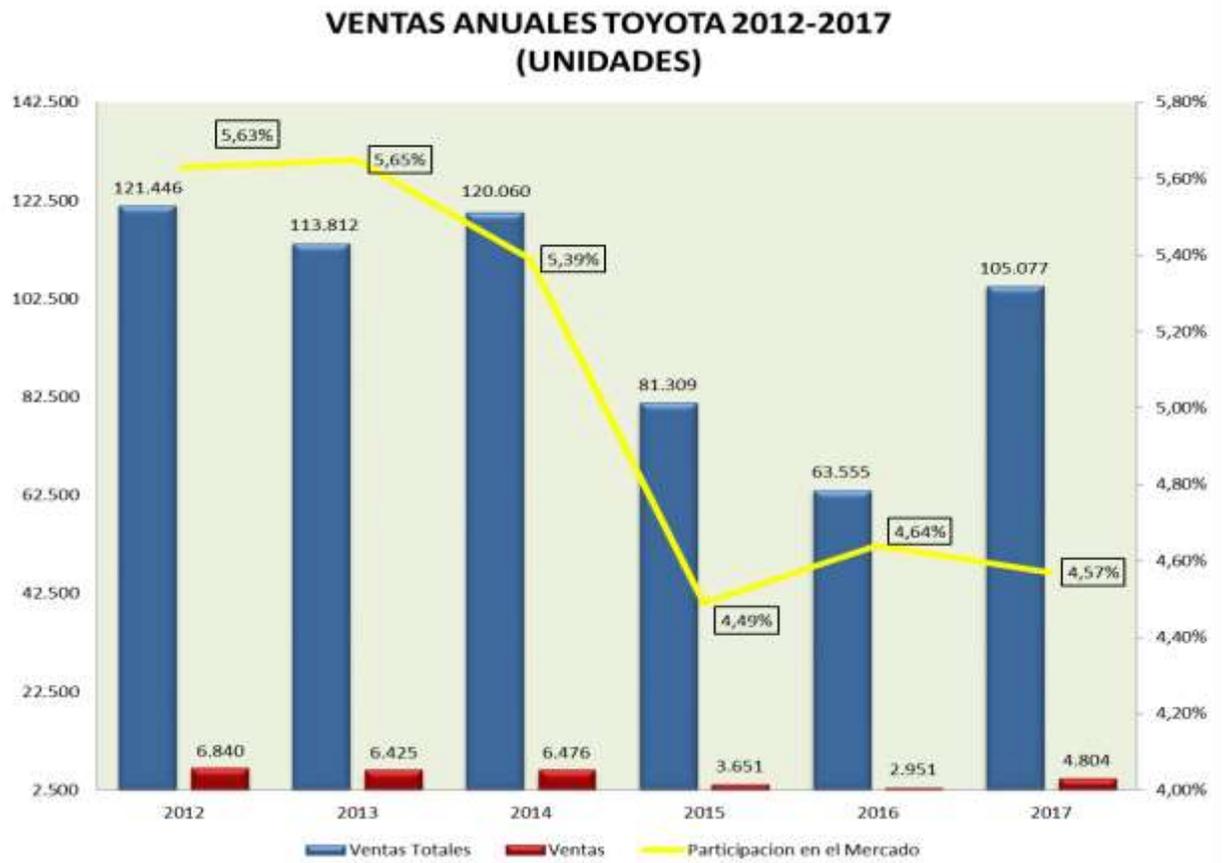
Toyota actualmente se ubica en el quinto lugar según el ranking de AEADE. En los años 2012, 2013 y 2014 se mantiene el volumen de sus ventas sobrepasando las 6000 unidades en los tres años. Para el 2015 sus ventas disminuyen considerablemente, esto se debe a la implementación de las salvaguardias así como la expansión de los cupos de importación. Adicional sus ventas también disminuyen por las estrategias aplicadas por las otras marcas. En el 2016 disminuyen levemente a causa de las restricciones así como el aumento del IVA. Para el 2017 se recupera con 4.804 unidades en ventas, manteniéndose en el quinto lugar con el 4.57% de participación en el mercado. La estrategia que utilizó Toyota fue innovar la venta de patios de los seminuevos

Tabla 9 Cuadro Anual de Ventas Totales de Toyota del Sector

Años	Ventas Totales del Sector	Ventas de la Marca	Participación en el Mercado
2012	121.446	6.840	5,63%
2013	113.812	6.425	5,65%
2014	120.060	6.476	5,39%
2015	81.309	3.651	4,49%
2016	63.555	2.951	4,64%
2017	105.077	4.804	4,57%

Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

Figura 7 Ventas Anuales Toyota 2012-2017



Fuente: Datos Obtenidos de AEADE
 Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.9 Análisis de Entrevistas

Preguntas	Chevrolet/ Ing Juan Galarza	KIA / Ing. José Antonio Herbas	Hyundai / Ec. Rolando Indaburo	Great Wall / Ing. Rubén Serrano	Toyota / Ing. Andrés Mendoza
1 En este concesionario, ¿Cómo se realiza el abastecimiento de los vehículos, directamente de fábrica o los compra a un distribuidor local	Compran a la Fábrica, General Motors	Importadora Iokars	Compran al Importador Hyundai, el cual los vehículos son directamente importados desde Corea del Sur.	Importan de CIAUTO y también tienen producción local.	El distribuidor; Toyota del Ecuador. Situada en Quito con 3 Dealers: Casabaca que maneja la parte alta de la Sierra, Tomebamba la parte baja de la Sierra y Toyocosta que maneja Manabí, Los Ríos y Guayas.
2. En términos generales, durante los últimos 5 años considerando las restricciones de importación a los vehículos terminados, ¿Cómo ha sido el comportamiento de las ventas del concesionario?	Las ventas se vieron afectadas con todas las restricciones establecidas durante el periodo 2012-2017	KIA ha tenido un crecimiento sostenido de ventas, pasando del 3er lugar de ventas, ubicándose actualmente en el segundo lugar.	Ventas de forma lineal	En general las ventas han aumentado, los ensamblados y los importados.	El tema del cupo no entra en regla exacta en todos los años, se volvió complejo porque no se pudo vender mayor volumen. Se determinó un promedio de ventas en unidades y montos del 2012 en base a un histórico
3.¿Qué modelos de vehículos de los que comercializa han disminuido sus ventas? ¿Cuáles han aumentado?	Los vehículos nacionales tienen menor venta que los vehículos importados. Los vehículos importados vienen con menos impuestos.	Todos los modelos han aumentado las ventas. Los modelos que han disminuido son aquellos que ya no están siendo producidos a nivel internacional. Los más vendidos son los importados. Ejemplo:	Reducción en ventas de vehículos tipo sedán debido a la introducción de vehículos chinos, los de gama alta se mantienen estables.	El comercio se ha mantenido estable, sin embargo los carros nacionales tiene más demanda.	De un mercado de 70000 unidades, se estima cerrar en 130 mil unidades. Por lo tanto, todos los modelos han incrementados las ventas.

	Ejemplo: Spark Gt, importado de Colombia. Otra causa por reducción de ventas es la competencia con modelos similares y precios más bajos.	importados: Picanto y Rio por el precio y por producción nacional el Sportage R			
4. Durante el gobierno anterior, ¿Cuál fue la medida arancelaria que tuvo mayor impacto en sus ventas?	Cupos de Importación, asignaban el número de vehículos según el promedio de las ventas de los últimos 5 años	Todas tuvieron un nivel de impacto negativo, puesto que estas medidas decrecieron al mercado automotor.	Asocian el nivel de ventas con el nivel de ingresos	El 5% del ISD (Impuesto a la Salida de Divisas) y Cupos de Importación	Cupos de Importación
5. Después que se aplicaron los cupos de importación, ¿Qué medidas internas aplicó para mantener equilibrado su nivel de ventas?	Post Venta (taller, promociones de taller)/ Servicio al Cliente	Telemarketing, Post Venta. Ventas de vehículos con mayor equipamiento, alianzas con financieras.	Plan de Campaña de Mantenimientos Preventivos, para sustituir la falta de ingreso por ventas.	No incrementaron precios, aranceles para producción nacional a su favor	El servicio post-venta reforzó los ingresos.. El patio de autos usados se potencializó.
6. ¿Qué medida arancelaria le afectó a nivel de compra; los cupos de importación o las salvaguardias?	Cupos de Importación, y tenían ventajas aquellos concesionarios que tenían más nivel de ventas.	Cupos de Importación	Cupos de Importación	Las ventas no fueron tan afectadas, por otro lado tuvimos problemas con los repuestos	Cupos de Importación

7. ¿Cómo afectó la tasa de importación a las ventas de los vehículos?	Incremento de precio en Grand Vitara, el usuario terminó asumiendo el rubro de la tasa de importación.	Tuvo poco impacto por poca duración.	La importadora Hyundai asumió al 100% el rubro para que los vehículos no aumenten de precio.	Como distribuidora asumimos el 5% de la tasa, no lo traspasamos a los clientes.	La concesionaria asumió la tasa, para ser competencia con el precio y mantenerse en el mercado.
8. A su criterio, ¿Qué otra variable genera una influencia directa en las ventas?	Precio, promociones	Captación de Mercado	El precio y calidad	Impuestos, precio, garantía del producto	Poder Adquisitivo del Consumidor
9. Durante el periodo de las restricciones a la importación, ¿Cuál fue el comportamiento de la banca privada con el acceso al crédito?	Sí, la entrada mínima es del 35%	Es indiferente al sector, sin embargo el nivel de crédito se analiza según el número de solicitudes aceptadas por nuestros clientes. Por otro lado, se está creando otras alternativas de financiamiento, ejemplo la compra por medio de la tarjeta de crédito y planes de compra programada.	No, a pesar que los créditos fueron dirigidos más al sector inmobiliario y de consumo	No tuvimos problemas con crédito	El crédito se dio dependiendo al crecimiento de mercado.
Competencia Directa	Entre concesionarios de la marca Chevrolet	Chevrolet, Hyundai	KIA	Hyundai, Chevrolet, KIA	Competencia por segmento y modelo.

Tabla 10 Cuadro de Análisis de Entrevista

Fuente: Analisis de Entrevista
Autor: Fernanda Inga & Jeniffer Guissela

4.1.10 ANÁLISIS DE ENTREVISTA

En la entrevista semi-estructurada con 9 preguntas abiertas, se entrevistaron 5 concesionarias de las marcas top según AEADE, estas son Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall y Toyota.

Las cinco concesionarias entrevistadas tienen diferentes importadoras, sin embargo en el caso de Chevrolet y Great Wall por tener producción nacional ellos se enfocan más en la producción local que en la importación de vehículos.

En el caso de Chevrolet representado por General Motors, Great Wall representado por Ambacar y Kia por Aymesa; son marcas que han experimentado gran aceptación en el mercado nacional. En los últimos cinco años todas las marcas se han visto afectadas por la implementación de los cupos de importación, salvaguardias y tasa de importación. Sin embargo, para las concesionarias no es de único interés las ventas de los vehículos sino los ingresos totales en la empresa. Por eso los entrevistados coincidieron que sus ingresos han sido lineales en los últimos cinco años a pesar de las medidas.

Todos los entrevistados respondieron que las ventas de los vehículos dependen del modelo y el poder adquisitivo del consumidor. En el caso de Chevrolet es el competidor más fuerte debido a la característica que tiene el precio de los repuestos pero el precio del vehículo compite con Great Wall debido a que esta marca ofrece más accesorios.

De las tres medidas, la que mayor afectó a las concesionarias fue los cupos de importación. Puesto que funcionaban con la asignación de una cuota global. En el caso de Chevrolet ocasionaba una competencia entre las concesionarias que vendían su misma marca. Debido a que existían concesionarias de Chevrolet que no habían alcanzado el mínimo de venta. Al año siguiente solo recibirían por General Motors la misma cantidad vendida en el año anterior a pesar de que tuvieran más demanda.

Todas las concesionarias coincidieron en mejorar el servicio Post- Venta. Ese fue el apalancamiento para poder subsistir y mantenerse dentro del mercado. Por otro lado, algunas concesionarias decidieron asumir los valores generados por las restricciones para que no afectara al precio final del vehículo. Por ejemplo, Chevrolet asumió el 2% del aumento del IVA, Hyundai el rubro de la tasa de importación y Great Wall asumió todos los aranceles para que su precio sea competitivo y ganar más participación dentro del mercado.

Por otro lado, el cupo de importación fue la medida que más afectó a las concesionarias debido a que tuvo conexión directa al stock del inventario y a su vez ocasionaba demora en la entrega del vehículo.

En el caso de la tasa de importación, incrementó el precio final del vehículo pero hubo concesionarias que asumieron el costo para mantener el precio del vehículo en el mercado. A pesar de ser una medida arancelaria bastante fuerte tuvo una duración corta comparada con las otras medidas. Siendo eliminada a los 6 meses de su aplicación.

Los entrevistados coinciden que existen otros factores que influyen sobre las ventas de los vehículos. Estos son: precios, promociones, calidad, garantías, accesorios incluidos y poder adquisitivo del consumidor. En la última variable mencionada, el consumidor es el que tiene la potestad de elegir el vehículo según se ajuste a su nivel económico. Puesto que después de la compra, tienen la responsabilidad del mantenimiento del auto y a su vez tienden a analizar si los repuestos son económicos. Por último, las instituciones financieras actúan de manera independiente y según la evolución del mercado.

d. Ventas totales vs ingresos totales

A partir de la entrevista con el Ec. Rolando Indaburo, Gerente comercial de Hyundai. Se confirma, porque los ingresos totales de las concesionarias no se vieron afectados por ninguna restricción. Las concesionarias se caracterizan por la diversificación de servicio que le ofrecen a sus clientes después de la compra del vehículo. Los ingresos de la empresa no solo se basan en la venta del bien, sino en el servicio post-venta, que a su vez se deriva en mantenimiento, mano de obra y latonería.

Dentro de los ingresos totales, la venta de vehículos representa un 40% y el servicio post-venta un 60%. Respecto al 40% en la venta, el margen de utilidad de ese porcentaje es del 8% -10%. Mientras que el margen de utilidad del servicio post-venta es del 40%. Sin embargo, en los diversos servicios del taller, la latonería es el mayor rubro de la concesionaria. Pues la concesionaria prefiere cambiar la pieza que enderezarla.

Según el Ec. Indaburo, la siniestralidad del vehículo ocurre aproximadamente después de 3 a 4 años de la compra. El valor del siniestro está alrededor de \$4.500,00. Esto explica que, si el vehículo fue comprado en el 2008, la concesionaria tenía el carro en servicio post-venta en el 2012. El margen de utilidad que dejaba la latonería era de \$1.800,00 por vehículo. En la concesionaria Galmack - Hyundai atendían alrededor de 84 vehículos por siniestro, dejando una ganancia neta solo por siniestro de \$151.200,00 mensual.

Mientras que el precio promedio de un vehículo es de \$17.000,00, el margen de utilidad es de \$1.360,00. A causa del cupo de importación, la concesionaria Galmack, vendía 6 unidades, en donde la utilidad neta por venta de vehículo era \$8160 mensual. Al comparar el rendimiento entre las ventas de vehículos y el servicio post - venta, el rubro que registra mayor entrada era el servicio post - venta. Por eso, se le atribuye que fue el servicio post-venta que sirvió de soporte para mantener los costos fijos de las concesionarias.

Con el ejemplo, se justifica porque durante el periodo de aplicacion de las restricciones, 2012-2017, las concesionarias de todas las marcas, desarrollaron estrategias para atraer clientes. Enfatizaron en generar más entradas por el servicio post – venta.

Se sintetiza que, a pesar que las restricciones si afectaron a las ventas de vehículos terminados, las concesionarias no se vieron afectadas en sus ingresos totales, es decir no impacto directamente la rentabilidad para mantenerse estable dentro del mercado.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al estudio realizado a las marcas top con mayor participación en el mercado ecuatoriano; Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall y Toyota se concluye que las ventas de los vehículos en las concesionarias sí se vio afectada por las restricciones aplicadas durante el periodo 2012 – 2017. Podemos determinar que la restricción que tuvo mayor impacto en las ventas fue el cupo de importación. La función de esta medida fue reducir la cantidad de vehículos importados que entraban al país. La medida generó problemas de inventario y a su vez retraso en las entrega del vehículo.

Por otro lado, Las marcas Chevrolet, Kia y Great Wall tuvieron ventaja con respecto al cupo de importación, ya que contaban con línea de ensamblaje local a diferencia de Hyundai y Toyota. La ventaja de tener ensambladora local hizo que Kia y Great Wall escalen posición en el ranking top del volumen de ventas. Además de la innovación en las estrategias para obtener mayor participación en el mercado.

Respecto a las estrategias utilizadas por las diferentes marcas se puede sintetizar que; Great Wall desarrolló la estrategia con mejor resultado para ganar más participación en el mercado. A diferencia de las de las otras marcas Great Wall asumió todos los valores que generaron estas restricciones. De esta manera el precio final del vehículo no se vio afectado resultando atractivo para el consumidor.

Finalmente, las concesionarias de las marcas investigadas sí se vieron afectas por las restricciones en sus ventas. Sin embargo el objetivo de las concesionarias es de mantener tener una rentabilidad estable. Lo que significó que los ingresos totales de las concesionarias no se vieron afectados por las medidas aplicadas. Las marcas utilizaron estrategias de apalancamiento como el servicio post-venta. Rubro que le sirvió como fuente de mayor ingreso para mantenerse en equilibrio dentro del mercado.

RECOMENDACIONES

Se recomienda un estudio profundo que abarque dos años antes que se aplicaran los cupos de importación para que se analice a detalle el efecto del antes y el después que tuvieron las restricciones.

Realizar un análisis de las características que poseen las marcas chinas para determinar el principal motivo de su acelerado crecimiento dentro del mercado ecuatoriano.

Ejecutar un plan de análisis de factibilidad con respecto a la implementación de ensambladoras por marca. Para determinar si este tipo de actividad ayudaría a generar mayor dinamismo en economía ecuatoriana.

Fomentar que las medidas a la importación estén dirigidas a buscar el equilibrio del bien común, entre el importador, el consumidor local y el medio ambiente sin que afecte a ninguna de las variables mencionadas

BIBLIOGRAFÍA

- (25, P. (2007). *Actualidad Internacional | Agroindustria*. Cali: <http://www.procolombia.co/actualidad-internacional/agroindustria/conozca-las-diferencias-entre-aranceles-y-subpartidas-arancelari>).
- (25, P. (2007). *Actualidad Internacional | Agroindustria*. Cali: <http://www.procolombia.co/actualidad-internacional/agroindustria/conozca-las-diferencias-entre-aranceles-y-subpartidas-arancelari>).
- 25, P. (2007). *Actualidad Internacional | Agroindustria*. Cali: <http://www.procolombia.co/actualidad-internacional/agroindustria/conozca-las-diferencias-entre-aranceles-y-subpartidas-arancelari>.
- ABC, D. (2012). *ECONOMIA DE EXPORTACIÓN*. CALI: <https://www.definicionabc.com/economia/exportacion.php>.
- ABC, D. d. (2014). *Economía de Importación*. Cali: <https://www.definicionabc.com/economia/exportacion.php>.
- AIT. (2013). *Industria Automotriz Argentina*. SAN MIGUEL: <https://www.ait.com.ar/blog/industria-automotriz-argentina>.
- (America, B. (2008). *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo de la República del Ecuador*. Nuevo Mexico: <https://www.bnamericas.com/company-profile/es/secretaria-nacional-de-planificacion-y-desarrollo-senplades>).
- America, B. (2008). *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo de la República del Ecuador*. Nuevo Mexico: <https://www.bnamericas.com/company-profile/es/secretaria-nacional-de-planificacion-y-desarrollo-senplades>.

(Associates, L. (2015). Evitar los costosos gastos. Dolgansky:
<https://www.shiplilly.com/es/blog/que-significa-demora-y-como-puede-evitar-los-costosos-gastos/>).

Associates, L. (2015). *Evitar los costosos gastos*. Dolgansky:
<https://www.shiplilly.com/es/blog/que-significa-demora-y-como-puede-evitar-los-costosos-gastos/>.

AYMESA. (2013). "LA PRIMERA ENSAMBLADORA DE VEHICULOS DEL ECUADOR". España: <http://www.aymesa.ec/index.php/es/empresa>.

(AYMESA. (2013). "LA PRIMERA ENSAMBLADORA DE VEHICULOS DEL ECUADOR". España: <http://www.aymesa.ec/index.php/es/empresa>).

(Bartesaghi, I. (2012). Las Uniones Aduaneras. Mercosur:
https://ucu.edu.uy/sites/default/files/pdf/2015/Las_union_ades_aduaneras.pdf
).

Bartesaghi, I. (2012). *Las Uniones Aduaneras*. Mercosur:
https://ucu.edu.uy/sites/default/files/pdf/2015/Las_union_ades_aduaneras.pdf

Benavides, O. (1997). *Economía Política*. Cali:
<http://www.bdigital.unal.edu.co/17109/1/12687-64569-1-PB.pdf>.

Cardoso, F. E. (2006). *DEPENDENCIA Y DESARROLLO EN AMERICA LATINA*. BUENOS AIRES:
http://200.41.82.27/43/1/Cardoso%20Fernando_Faletto%20Enzo_La%20internacionalizacion%20del%20mercado%20EI%20nuevo%20caracter%20de%20la%20dependencia_Dependencia%20y%20desarrollo%20en%20America%20Latina.pdf.

CEPAL. (2007). *Evolución de las ideas de la CEPAL*. Santiago de Chile:
<https://www.cepal.org/cgi->

bin/getprod.asp?xml=%2Fnoticias%2Fpaginas%2F4%2F13954%2FP13954.xml&xsl=%2Ftpl%2Fp18f-st.xsl&base=%2Ftpl%2Ftop-bottom.xsl.

CEPAL. (2018). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: <https://www.cepal.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=%2Fnoticias%2Fpaginas%2F4%2F13954%2FP13954.xml&xsl=%2Ftpl%2Fp18f-st.xsl&base=%2Ftpl%2Ftop-bottom.xsl>.

(CEPAL. (2007) *Evolución de las ideas de la CEPAL*. Santiago de Chile: <https://www.cepal.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=%2Fnoticias%2Fpaginas%2F4%2F13954%2FP13954.xml&xsl=%2Ftpl%2Fp18f-st.xsl&base=%2Ftpl%2Ftop-bottom.xsl>).

(CEPAL. (2018). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: <https://www.cepal.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=%2Fnoticias%2Fpaginas%2F4%2F13954%2FP13954.xml&xsl=%2Ftpl%2Fp18f-st.xsl&base=%2Ftpl%2Ftop-bottom.xsl>).

Clasificación de cada vehículo. (s.f.). 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090.

Comercio. (2005). *Actualidad del Petróleo*. Ecuador-Quito: <https://www.elcomercio.com/actualidad/petroleo-recortes-presupuesto-salvaguardias-importaciones.html>.

(Comercio, E. (2007). *Renovación de Autos*. Ecuador: <http://www.elcomercio.com/actualidad/cupos-desaceleran-renovacion-autos-ecuador.html>).

(Comercio, E. (2008). COMEX. Guayaquil: <https://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>).

(Comercio, E. (2013). *Proteccionamismo*. Quito:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/ecuador-pierde-proteccionismo.html>).

comercio, E. (2007). *Renovación de Autos*. Ecuador:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/cupos-desaceleran-renovacion-autos-ecuador.html>.

Comercio, E. (2008). *COMEX*. Guayaquil:
<https://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>.

comercio, E. (2013). *Proteccionamismo*. Quito:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/ecuador-pierde-proteccionismo.html>.

(Cortes, A. (2012). *Modernización, dependencia y marginalidad*. Porto Alegre:
<http://www.scielo.br/pdf/soc/v14n29/a09v1429.pdf>).

(Cortes, A. (2012). *Modernización, dependencia y marginalidad*. Porto Alegre:
<http://www.scielo.br/pdf/soc/v14n29/a09v1429.pdf>).

Cortes, A. (2012). *Modernización, dependencia y marginalidad*. Porto Alegre:
<http://www.scielo.br/pdf/soc/v14n29/a09v1429.pdf>.

Debitoor. (2007). *Qué es un impuesto*. Loja:
<https://debitoor.es/glosario/definicion-impuesto>.

(Debitoor. (2007). *Qué es un impuesto*. Loja:
<https://debitoor.es/glosario/definicion-impuesto>).

(Debitoor. (2007). *Qué es un impuesto*. Loja:
<https://debitoor.es/glosario/definicion-impuesto>).

(Digital, R. G. (2015). *ANÁLISIS DEL MODELO DE INDUSTRIALIZACIÓN POR SUSTITUCIÓN*. Chaco:
<http://revistas.unne.edu.ar/index.php/geo/article/viewFile/2164/1889>).

- (Digital, R. G. (2015). ANÁLISIS DEL MODELO DE INDUSTRIALIZACIÓN POR SUSTITUCIÓN. Chaco: <http://revistas.unne.edu.ar/index.php/geo/article/viewFile/2164/1889>).
- Digital, R. G. (2015). *ANÁLISIS DEL MODELO DE INDUSTRIALIZACIÓN POR SUSTITUCIÓN*. Chaco: <http://revistas.unne.edu.ar/index.php/geo/article/viewFile/2164/1889>.
- (Direct, S. (2015). Reestructuración productiva e integración. Calva: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301703615721188>).
- (Direct, S. (2015). Reestructuración productiva e integración. Calva: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301703615721188>).
- (Direct, S. (2016). Reestructuración productiva e integración. Calva: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301703615721188>).
- Direct, S. (2015). *Reestructuración productiva e integración*. Calva: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301703615721188>.
- Direct, S. (2016). *Reestructuración productiva e integración*. Calva: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301703615721188>.
- (Economica, L. (2013). Proteccionismo: Su Origen. Clarin: <http://contrapeso.info/2013/proteccionismo-su-origen/>).
- (Economica, L. (2013). Proteccionismo: Su Origen. Clarin: <http://contrapeso.info/2013/proteccionismo-su-origen/>).
- Economica, L. (2013). *Proteccionismo: Su Origen*. Clarin: <http://contrapeso.info/2013/proteccionismo-su-origen/>.
- (ECONOMICO, M. (2018). MOTOR PYMES. QUITO: <http://motoreconomico.com.ar/motor-pymes/el-impacto-de-las-importaciones-en-la-industria-nacional-hecho-afuera>).

- (ECONOMICO, M. (2018). MOTOR PYMES. QUITO:
<http://motoreconomico.com.ar/motor-pymes/el-impacto-de-las-importaciones-en-la-industria-nacional-hecho-afuera>).
- ECONOMICO, M. (2018). *MOTOR PYMES*. QUITO:
<http://motoreconomico.com.ar/motor-pymes/el-impacto-de-las-importaciones-en-la-industria-nacional-hecho-afuera>.
- Economipedia. (2011). *Barreras no arancelarias*. California:
<http://economipedia.com/definiciones/barreras-no-arancelarias.html>.
- (Economipedia. (2011). Barreras no arancelarias. California:
<http://economipedia.com/definiciones/barreras-no-arancelarias.html>).
- Econopidia. (2011). *Barreras arancelarias*. California:
<http://economipedia.com/definiciones/barreras-arancelarias.html>.
- (Ecuador, P. U. (2014). *Economía y Finanzas Internacionales*. Ecuador:
<http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/201-proteccionismo-en-el-ecuador>).
- (Ecuador, P. U. (2014). *Economía y Finanzas Internacionales*. Ecuador:
<http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/201-proteccionismo-en-el-ecuador>).
- Ecuador, P. U. (2014). *Economía y Finanzas Internacionales*. Ecuador:
<http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/201-proteccionismo-en-el-ecuador>.
- (Ecuador://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf).
- (Exportaciones, P. C. (2007). *Gestión Aduanera*. Ambato:
<http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/18235acb-2293-4711-9a91-46357e94d971>).

- Exportaciones, P. C. (2007). *Gestión Aduanera*. Ambato:
<http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/18235acb-2293-4711-9a91-46357e94d971>.
- (Exterior, C. d. (2015). *TRIBUTOS A UN PRODUCTO IMPORTADO*. Ambato:
<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/tributos-por-un-producto-importado>).
- Exterior, C. d. (2015). *TRIBUTOS A UN PRODUCTO IMPORTADO*. Ambato:
<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/tributos-por-un-producto-importado>.
- Fortuna. (2014). *La industria automotriz, marcha atrás*. Guayaquil:
<http://fortunaweb.com.ar/2014-12-09-153693-la-industria-automotriz-marcha-atras/>.
- (Fortuna. (2014). *La industria automotriz, marcha atrás*. Guayaquil:
<http://fortunaweb.com.ar/2014-12-09-153693-la-industria-automotriz-marcha-atras/>).
- Francisco, J. (2007). *LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA LATINOAMERICANA*.
 CUYA: http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7550/lilloy-julin-francisco.pdf.
- FRIEDRICH. (2016). *El impacto de la Política Automotriz Común (PAC)*. Buenos Aires: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/argentiniien/12529.pdf>.
- (FRIEDRICH. (2016). *El impacto de la Política Automotriz Común (PAC)*. Buenos Aires: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/argentiniien/12529.pdf>).
- (Gutiérrez, J. P. (2007). *Cuotas de importación*. Pensilvania:
http://diccionarioempresarial.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNjQwNztlUouLM_DxblwMDS0NDA1OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoA8Op1AzUAAAA=WKE).

- Gutiérrez, J. P. (2007). *Cuotas de importación*. Pensilvania: http://diccionarioempresarial.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNjQwNztlLUouLM_DxblwMDS0NDA1OQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoA8Op1AzUAAAA=WKE.
- (Hora, L. (2009). El ICE se aplica para productos nacionales e importados. Quito: <https://lahora.com.ec/noticia/727890/el-ice-se-aplica-para-productos-nacionales-e-importados>).
- Hora, L. (2009). *El ICE se aplica para productos nacionales e importados*. Quito: <https://lahora.com.ec/noticia/727890/el-ice-se-aplica-para-productos-nacionales-e-importados>.
- IBERTRANSIT. (2009). *Qué son los depósitos aduaneros*. Loja: <https://www.ibertransit.com/que-son-los-depositos-aduaneros>.
- (IBERTRANSIT. (2009). *Qué son los depósitos aduaneros*. Loja: <https://www.ibertransit.com/que-son-los-depositos-aduaneros>).
- (IBERTRANSIT. (2009). *Qué son los depósitos aduaneros*. Loja: <https://www.ibertransit.com/que-son-los-depositos-aduaneros>).
- (ICESI, U. (2008). *Consultorio de Comercio Exterior*. Cali: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2007/10/12/medidas-de-salvaguardia/>).
- ICESI, U. (2008). *Consultorio de Comercio Exterior*. Cali: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2007/10/12/medidas-de-salvaguardia/>.
- INFOBAE. (2018). *El acuerdo automotriz del Mercosur, en su peor momento*. BUENOS AIRES: <https://www.infobae.com/2015/06/05/1733434-el-acuerdo-automotriz-del-mercosur-su-peor-momento/>.

- (INFOBAE. (2018). El acuerdo automotriz del Mercosur, en su peor momento. BUENOS AIRES: <https://www.infobae.com/2015/06/05/1733434-el-acuerdo-automotriz-del-mercosur-su-peor-momento/>).
- (INSTITUTE, C. (2013). Regulatory Protectionism. Washington: <https://object.cato.org/sites/cato.org/files/pubs/pdf/pa723.pdf>).
- (INSTITUTE, C. (2013). Regulatory Protectionism. Washington: <https://object.cato.org/sites/cato.org/files/pubs/pdf/pa723.pdf>).
- INSTITUTE, C. (2013). *Regulatory Protectionism*. Washington: <https://object.cato.org/sites/cato.org/files/pubs/pdf/pa723.pdf>.
- Littec. (2014). *La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes*. Buenos Aires: http://funcex.org.br/material/REDEMERCOSUL_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS_ARGENTINA/ARG_163.pdf.
- (Littec. (2014). La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes. Buenos Aires: http://funcex.org.br/material/REDEMERCOSUL_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS_ARGENTINA/ARG_163.pdf).
- MAITSA. (2005). *Los aranceles: Definición, tipos y efectos*. Madrid: <http://www.maitsa.com/agente-de-aduanas-en-espana/arancel-definicion-tipos-efectos>.
- (MAITSA. (2005). Los aranceles: Definición, tipos y efectos. Madrid: <http://www.maitsa.com/agente-de-aduanas-en-espana/arancel-definicion-tipos-efectos>).
- (MAITSA. (2005). Los aranceles: Definición, tipos y efectos. Madrid: <http://www.maitsa.com/agente-de-aduanas-en-espana/arancel-definicion-tipos-efectos>).

(MAITSA. (2005). Los aranceles: Definición, tipos y efectos. Madrid:
<http://www.maitsa.com/agente-de-aduanas-en-espana/arancel-definicion-tipos-efectos>).

(MARRONQUIN, U. F. (2010). Dos tipos de variables: endógenas y exógenas.
Madrid: <https://cdep.ufm.edu/blog/2010/11/endogenas-y-exogenas/>).

MARRONQUIN, U. F. (2010). *Dos tipos de variables: endógenas y exógenas*.
Madrid: <https://cdep.ufm.edu/blog/2010/11/endogenas-y-exogenas/>.

(Mexicano, U. (2006). Sistema Integral de Información de Comercio Exterior .
Nuevo Mexico:
<http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/Transparencia/infgral.htm>).

(Mexicano, U. (2006). Sistema Integral de Información de Comercio Exterior .
Nuevo Mexico:
<http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/Transparencia/infgral.htm>).

Mexicano, U. (2006). *Sistema Integral de Información de Comercio Exterior* .
Nuevo Mexico:
<http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/Transparencia/infgral.htm>.

(Negocios, E. d. (2014). Impacto de la industria automotriz . Buenos Aires:
http://www.unsam.edu.ar/escuelas/economia/economia_regional/Industria%20automotriz.pdf).

Negocios, E. d. (2014). *Impacto de la industria automotriz* . Buenos Aires:
http://www.unsam.edu.ar/escuelas/economia/economia_regional/Industria%20automotriz.pdf.

(Ortega,2005).
<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf>.

(Ortega, J. (2005). ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO.
Ecuador:

<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf>).

Ortega, J. (2005). *ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO*. Ecuador:

<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf>.

(Ponce, P. B. (2008). PBP del IVA. Salvador: <http://www.pbplaw.com/que-es-iva/>).

Ponce, P. B. (2008). *PBP del IVA*. Salvador: <http://www.pbplaw.com/que-es-iva/>.

(Rodriguez, A. (2013). Significado de Stock. Guayaquil: <https://www.significados.com/stock/>).

Rodriguez, A. (2013). *Significado de Stock*. Guayaquil: <https://www.significados.com/stock/>.

(SENAE, A. d. (2007). Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Quito: <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>).

(SENAE, A. d. (2007). Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Quito: <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>).

SENAE, A. d. (2007). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Quito: <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>.

Senplades. (2018). *Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo*. Ecuador : <http://www.planificacion.gob.ec/senplades-promueve-una-inversion-publica-para-el-cambio-de-la-matriz-productiva>.

(Senplades. (2018). Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. Ecuador : <http://www.planificacion.gob.ec/senplades-promueve-una-inversion-publica-para-el-cambio-de-la-matriz-productiva>).

- (Solow, R. (2010). *The Quarterly Journal of Economics*. California:
<http://piketty.pse.ens.fr/files/Solow1956.pdf>).
- Solow, R. (2010). *The Quarterly Journal of Economics*. California:
<http://piketty.pse.ens.fr/files/Solow1956.pdf>.
- Telegrafo. (2008). *Levantamiento*. Guayaquil:
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/al-levantamiento-de-las-salvaguardias-le-quedan-3-fases>.
- TELEGRAFO. (2014). *Reducción de sobretasa*. Quito:
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/en-octubre-entra-en-vigencia-la-reduccion-de-sobretasas-arancelarias>.
- Telegrafo. (2015). *Economía de Autos*. Cuenca:
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/los-cupos-para-importar-autos-se-eliminan>.
- (Tirado, V. (2012). *Arancel de Aduana y Desaduanamiento* . Quito:
<http://arancelv.blogspot.com/2012/03/arancel-de-aduana-definicion-unarancel.html>).
- Tirado, V. (2012). *Arancel de Aduana y Desaduanamiento* . Quito:
<http://arancelv.blogspot.com/2012/03/arancel-de-aduana-definicion-unarancel.html>.
- (Trapé, A. (2015). *LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA LATINOAMERICANA*.
CUYA: http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7550/lilloy-julin-francisco.pdf).
- Trapé, A. (2015). *LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA LATINOAMERICANA*.
CUYA: http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/7550/lilloy-julin-francisco.pdf.
- (Universo, E. (2013). *Restricciones limitan oferta de ciertos tipos de vehículos*.
Ecuador:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2013/12/12/nota/1905336/restricciones-limitan-oferta-ciertos-tipos-vehiculos>).

(Universo, E. (2013). Restricciones limitan oferta de ciertos tipos de vehículos.

Ecuador:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2013/12/12/nota/1905336/restricciones-limitan-oferta-ciertos-tipos-vehiculos>).

Universo, E. (2013). *Restricciones limitan oferta de ciertos tipos de vehículos*.

Ecuador:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2013/12/12/nota/1905336/restricciones-limitan-oferta-ciertos-tipos-vehiculos>.

Universo, E. (2015). *Salvaguardias*. Quito:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2015/03/06/nota/4627241/ecuador-aplicara-salvaguardias-32-sus-importaciones-durante-15>.

(Viner, J. (2007). Teoría de la Integración Económica. Madrid:

<http://www.eumed.net/cursecon/17/teoria-integracion.htm>).

Viner, J. (2007). *Teoría de la Integración Económica*. Madrid:

<http://www.eumed.net/cursecon/17/teoria-integracion.htm>.

(Wechsler, F. S. (2006). La economía política del proteccionismo. Madrid:

https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/4527/30306_80_02.pdf?sequence=1).

Wechsler, F. S. (2006). *La economía política del proteccionismo*. Madrid:

https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/4527/30306_80_02.pdf?sequence=1.

(Wentz, 2014; McLaren, 2014; Creswell, 2013a, Hernández-Sampieri et al., 2013 y Kalaian, 2008).

Yizhou, Z. (2007). *BIBLIOTECA VIRTUAL de Derecho, Economía y Ciencias*

Sociales. China: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2007b/287/8.htm>.



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Inga Caicedo María Fernanda** y **Mendoza Chimbo Jeniffer Guissela** con C.C: 0951245190 y C.C: 0926309501 autoras del trabajo de titulación: **Impacto de las restricciones de importación en la venta de vehículos terminados de las principales marcas del sector automotriz periodo 2012 - 2017** previo a la obtención del título de **Ingenieros en Gestión Empresarial Internacional** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **20 de septiembre de 2018**

f. _____

Nombre: **Inga Caicedo, María Fernanda**
C.C: **0951245190**

f. _____

Nombre: **Mendoza Chimbo, Jeniffer Guissela**
C.C: **0926309501**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Impacto de las restricciones de importación en la venta de vehículos terminados de las principales marcas del sector automotriz periodo 2012 – 2017.		
AUTOR(ES)	Inga Caicedo María Fernanda y Mendoza Chimbo Jeniffer Guissela		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Arias Arana Wendy Vanessa		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Gestión Empresarial Internacional		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	20 de septiembre de 2018	No. DE PÁGINAS:	102
ÁREAS TEMÁTICAS:	Investigación, Técnicas de Comercio Exterior, Estadística		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	restricciones, importación, sector automotriz, marcas, AEADE, ventas, vehículos terminados (CBU).		
RESUMEN /ABSTRACT:	<p>La presente investigación tiene como principal propósito analizar el impacto de las restricciones de la importación en las ventas de vehículos terminados (CBU) de las principales marcas del sector automotriz durante el periodo 2012-2017. Las marcas fueron elegidas del Ranking Top 5 del volumen de las ventas, publicadas por la Asociación de Empresarios Automotrices del Ecuador (AEADE). Las marcas estudiadas según su volumen de ventas fueron; Chevrolet, Kia, Hyundai, Great Wall y Toyota. El diseño de esta investigación tiene un enfoque mixto. Dado que se analiza los datos estadísticos obtenidos de AEADE, así como también los datos que se recolectaron a través de las entrevistas. Las entrevistas estuvieron conformadas por 9 preguntas abiertas, las cuales fueron realizadas a los gerentes que lideran cada una de las marcas mencionadas. De esta manera se obtuvo información precisa y detallada para poder llevar a cabo el desarrollo de cada objetivo propuesto en esta investigación.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-0991417821/ 0984763941	E-mail: Fernanda_inga@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth Mgs.		
	Teléfono: +593-4-3804601 Ext. 1637		
	E-mail: cynthia.roman@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			