



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

“Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y
Colombia período 2012-2017”

Previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía
Empresarial

ELABORADO POR:

Ing. Jéssica Katherine Arias Vijay,

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

Econ. Jack Alfredo Chávez García, Mgs.

Guayaquil, 29 de enero del 2019



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por la Ingeniera Comercial Jéssica Katherine Arias Vijay, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial.

Guayaquil, 29 de enero del 2019

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Econ. Jack Alfredo Chávez García, Mgs.

REVISORES:

Econ. Andrey Maldonado Karpova, Mgs.

Ing. Quim. Ma. Josefina Alcívar Avilés, Mgs.

DIRECTOR DEL PROGRAMA

Econ. Ma. Teresa Alcívar Avilés, PhD.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, Jéssica Katherine Arias Vijay,

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017” previa a la obtención del Grado Académico de Magíster, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de la tesis del Grado Académico en mención.

Guayaquil, 29 de enero del 2019

EL AUTOR

Jéssica Katherine Arias Vijay



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN

YO, Jéssica Katherine Arias Vijay,

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulado: “Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 29 de enero del 2019

EL AUTOR

Jéssica Katherine Arias Vijay

DEDICATORIA

Dedico este trabajo primeramente a Dios por darme la oportunidad de finalizar una meta más en mi vida, esperando en su tiempo, en su plan y en su amor.

A mi esposo quien con su ejemplo de paciencia y perseverancia ha sido mi apoyo incondicional a lo largo de cada reto que he tomado.

A mi madre y hermano quienes me han fortalecido día a día con palabras de aliento, a los docentes por su tiempo, conocimiento y recomendaciones.

Finalmente, a todas las personas que aportaron en cada etapa para materializar este reto.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Dios por derramar sobre mí los dones necesarios para alcanzar cada uno de los desafíos que se me han presentado en mi etapa profesional y por las bendiciones recibidas día a día; a mi madre y hermano que me respaldan, me brindan su amor incondicional y que a lo largo de mi formación estuvieron con una palabra de aliento animándome a alcanzar mi objetivo, a mi esposo que ha sido mi apoyo fundamental en cada reto asumido.

INDICE GENERAL

Introducción.....	2
Capítulo I.....	3
Aspectos Generales de la Investigación	3
Problemática	3
Delimitación del problema.....	4
Limitaciones del proyecto.....	4
Objetivos	4
Objetivo general.	4
Objetivos específicos.....	5
Justificación e importancia del tema.....	5
Marco teórico	5
Política fiscal.	5
Matriz Productiva.....	7
Teoría de mercados.	7
Metodología	9
Tipos de investigación.....	9
Investigación histórica.....	10
Investigación documental.....	10
Investigación explicativa.....	10
Diseño de la investigación.....	10
Marco teórico	11
Mercado.....	11
Oferta.....	12
Demanda.....	12
Apalancamiento.....	12
Definiciones macroeconómicas.....	13
Reforma tributaria vigente.	14
Capítulo II.....	15
El sector automotriz ecuatoriano	15
Descripción general	15
Situación del mercado automotriz	17

Evolución del cliente automotor	19
Antecedentes del sector automotriz ecuatoriano.....	21
Productos del sector	22
Ubicación geográfica	23
Periodo 2012 – 2017	24
Producción nacional.....	25
Evolución de las exportaciones.....	26
Evolución de las importaciones	27
Productos y marcas comercializadas de vehículos	28
Evolución de las ventas de vehículos	29
Clasificación de las empresas por su actividad económica	30
Incidencias regulatorias para el sector automotriz.....	31
Impuestos.	32
Reformas arancelarias	34
Impuesto a los consumos especiales.	38
Impuesto a la renta.	40
Impuesto al valor agregado.	41
Impuesto a la salida de divisas.	41
Otras medidas	42
Rebaja de anticipo mínimo.....	42
Tasa de control aduanero.....	43
Financiamiento.....	44
Montos otorgados por el sistema financiero.	44
Tasas de interés.	46
Garantías comprometidas.....	47
Alternativas de financiamiento a corto plazo otorgadas por instituciones financieras.....	47
Financiamiento a largo plazo.	50
Mercado de valores	51
Emisión de obligaciones.....	51
Papeles comerciales.....	53
Bonos.....	53
Capítulo III	56
Sector automotriz de mercados latinoamericanos	56
Sector automotriz de Perú.....	56

Volumen de ventas.....	57
Marcas más vendidas en Perú.....	58
Importaciones.....	59
Carga fiscal.....	60
Sector automotriz de Chile	61
Volumen de ventas.....	61
Marcas más vendidas en Chile.....	64
Importaciones.....	65
Carga fiscal.....	65
Sector automotriz de Colombia	66
Volumen de ventas.....	67
Marcas más vendidas en Colombia.....	68
Importaciones.....	69
Carga fiscal.....	70
Capítulo IV	73
Comparación del mercado ecuatoriano con mercados de Perú, Colombia y Chile.....	73
Crecimiento del mercado automotriz y el PIB.....	73
Índice de motorización.....	74
Índice del Esfuerzo Económico	74
Años del parque automotor.....	75
Carga fiscal	76
Análisis de la entrevista a experto	77
Conclusión.....	80
Recomendaciones	82
Bibliografía.....	83

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Ventas de vehículos comerciales (Commercial vehicles).....	17
Figura 2. Ventas de vehículos Pasajeros (Passengers cars).....	18
Figura 3. Grupo Generacional	20
Figura 4. Mapa de Ecuador.....	24
Figura 5. Exportaciones de vehículos.....	26
Figura 6. Exportaciones del sector automotriz	27
Figura 7. Evolución de las Importaciones	28
Figura 8. Clasificación de las empresas del sector por actividad económica.....	30
Figura 9: Montos de tributos del sector en el 2015	33
Figura 10: Montos de tributos del sector en el 2016	34
Figura 11: Montos de tributos del sector en el 201	34
Figura 12. Cálculo de ICE.	39
Figura 13. Cálculo de la tasa de servicio de control aduanero	43
Figura 14: Créditos otorgados por el sistema financiero Nacional	45
Figura 15: Montos otorgados según el tipo de crédito	46
Figura 16. Volumen de ventas de vehículos livianos	57
Figura 17. Marcas de 21 vehículos más vendidas en Perú	59
Figura 18. Volumen de ventas de vehículos livianos de Chile.....	63
Figura 19. Evolución de las ventas acumuladas a Diciembre desde 2011 a 2017	64
Figura 20. Marcas más vendidas en Chile.....	65
Figura 21. Volumen de ventas de vehículo	67
Figura 22. Ventas por marca 2017.....	69
Figura 23. Importaciones de vehículos de Colombia	70
Figura 24. Crecimiento del mercado automotriz vs PIB	73
Figura 25. Índice de motorización vs PIB.	74
Figura 26. Esfuerzo económico por país.	75
Figura 27. Edad del parque automotor.	76
Figura 28. Carga fiscal.....	76

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Volúmenes de producción Nacional.....	26
Tabla 2. Resumen de la industria automotriz. Ventas anuales de vehículos por segmento en unidades, 2000 – 2017	29
Tabla 3. Sobretasas arancelarias.....	37
Tabla 4. Porcentajes de ICE.	40
Tabla 5. Tasas de interés.....	47
Tabla 6. Mix de Mercado 2017.	58
Tabla 7. Volumen de ventas de vehículos livianos.	59
Tabla 8. Carga fiscal de Perú.....	61
Tabla 9. Carga fiscal de Chile.	66
Tabla 10. Ventas por segmento 2012 - 2017.....	68
Tabla 11. Carga fiscal de Colombia	71

Resumen

La presente investigación propone un análisis comparativo del Sector Automotriz ecuatoriano frente al de otros países como Perú, Chile y Colombia. El fin es identificar un comportamiento que caracterice la evolución del mercado nacional. Para lograrlo, se analizó la estructura, institucionalidad, participación y competencias de los actores estudiados. El objetivo de la tesis es resaltar particularidades, desde la comparación, a través de un trabajo descriptivo y correlacional que permita detectar las potencialidades en la toma de decisiones de gestión dentro de un sector de la economía ecuatoriana cuyos objetivos contribuyen a la generación de riqueza del país, ya que el sector automotriz ecuatoriano promueve otras actividades al configurar varios encadenamientos productivos que incentivan el crecimiento económico. El desarrollo del análisis comienza con una reseña histórica que conduce al análisis estadístico y documental, y que se refuerza con los puntos de vista de varios actores relacionados al sector de estudio. Se concluye que esta industria, frente a otras, posee un alto valor agregado, incentiva la tecnología y articula diversos sectores, razón por la cual se deduce que tiene un gran potencial para favorecer la diversificación de la matriz productiva del país.

Palabras clave: Industria automotriz, carga fiscal, consumidor

Abstract

This research proposes a comparative analysis of the Ecuadorian Automotive Sector compared to other that Perú, Chile and Colombia. The aim is to identify a behavior that characterizes the evolution of the national market. To achieve this, the structure, institutionality, participation and competences of the actors studied were analyzed. The objective of the thesis is to highlight particularities, from the comparison, through a descriptive and correlational work that allows to detect the potentials in management decision making within a sector of the Ecuadorian economy whose objectives contribute to the generation of wealth in the country, since that the Ecuadorian automotive sector promotes other activities by configuring various productive links that foster economic growth. The development of the analysis begins with a historical review that leads to statistical and documentary analysis, and that is reinforced with the points of view of several actors related to the sector of study. It is concluded that this industry, as opposed to others, has a high added value, encourages technology and articulates diverse sectors, which is why it is deduced that it has great potential to favor the diversification of the productive matrix of the country.

Keywords: Automotive industry, tax burden, consumer

Introducción

La propuesta de investigar el sector automotriz ecuatoriano en comparación con otros mercados nace del deseo de observar las variables determinantes (volumen y precios) que describen un negocio. El interés se encuentra motivado por lo que representa para los países, sus economías y actividades industriales, sectores cuasi vitales para el mercado consumidor.

Hoy los vehículos resultan productos de consumo masivo y guían otros actores dentro del comercio; la organización, la presencia de nuevas estrategias de negociación y las alternativas cambiantes, en encadenamientos productivos, orienta la economía por la capacidad de adecuar nuevas dinámicas. El análisis se fundamenta en una investigación de tipo documental que rescata información de estudios realizados, para generar un examen comparativo en cada uno de los mercados; con ello se describen variables de estudio para observar, de forma aplicada, los resultados obtenidos en cada país. A partir del análisis de indicadores económicos y de una perspectiva comparativa con el comercio en otros países, se busca aportar elementos para entender los límites del sector.

El rubro automotriz se considera un sector prometedor de desarrollo, ya que dinamiza la economía en su efecto de arrastre de lo local, y constituye un motor de crecimiento económico de largo plazo para el país; en América Latina genera sinergias industriales y organiza lo financiero, porque se encuentra muy vinculado con otros servicios. Bajo estas condicionantes, los fines investigativos plantean como objetivo: comparar el mercado ecuatoriano con otros mercados latinoamericanos para determinar oportunidades que puedan desarrollarse.

Capítulo I

Aspectos Generales de la Investigación

Problemática

El sector automotriz ha jugado un papel importante en la economía ecuatoriana, ha sido generadora de varias plazas de trabajo en las diferentes partes de su cadena que va desde el ensamble hasta la venta de producto terminado, impulsando al desarrollo de otras actividades que forman parte de la comercialización de vehículos. Desde los años 50 se ensamblan vehículos en el Ecuador; sin embargo, gracias al libre comercio se ha podido importar al país marcas extranjeras de las cuales algunas solo se trae sus partes y piezas para ser ensambladas a nivel nacional mientras que otras se las introduce directamente para la comercialización.

Dada la caída del precio del barril de petróleo desde el 2014, el Ecuador y varios países de Latinoamérica enfrentaron una situación económica difícil, donde existen un sin número de empresas de diferentes sectores que se han visto afectadas por la crisis financiera. Desde que los niveles de importaciones empezaron a superar al de las exportaciones, el Gobierno ecuatoriano creó barreras arancelarias que afectaron drásticamente a los resultados de las empresas con una tendencia inclusive de cierre de negocios. El sector automotriz fue uno de los perturbados debido a las restricciones en volumen de importaciones de vehículos, al aumento de partidas arancelarias que se le impuso para importar partes y piezas y a la creación de impuestos que tienen que pagar.

Las restricciones arancelarias, los nuevos impuestos para la venta de vehículos y la disminución de créditos son factores que se generaron por la situación económica que se evidenciaba en los períodos 2013-2015, dando como efecto la disminución de las ventas de vehículos partes y piezas y haciendo que el sector automotriz tenga un comportamiento bajista. En consecuencia, la pregunta de investigación aborda el subyacente que se pregunta es: ¿Cuáles son las características de la industria automotriz?, ¿qué impactos tiene la estructura comercial en Ecuador?

Los factores causantes de crisis económica fueron macroeconómicos y afectaron a nivel mundial; sin embargo, la forma de como afrontaron la situación es variante en cada país; por esta razón bajo este contexto se presentan las siguientes interrogantes:

- ¿Cuál ha sido la evolución del sector automotriz ecuatoriano en los periodos 2012-2017?
- ¿Cuáles han sido los factores que han marcado el desarrollo del sector automotor en Ecuador?
- ¿Cuál es el comportamiento del sector automotriz de Perú, Chile y Colombia?

Delimitación del problema

En el presente trabajo se busca analizar el sector automotriz ecuatoriano y su incidencia en la economía del país, al compararlo con lo sucedido durante el mismo periodo y sector en las economías de países vecinos como Colombia, Perú y Chile.

Limitaciones del proyecto

Dentro del desarrollo de la investigación existen algunos factores que limitan la obtención de la información, las limitaciones son factores a los cuales el investigador se expone y se enfrenta, convirtiéndose en obstáculos al momento del desarrollo del estudio; por esta razón es relevante identificar los límites de la investigación. Un limitante significativo es el acceso a la información actualizada y de fuentes confiables, ya que para este estudio se requiere obtener datos que muestren la realidad y el comportamiento del mercado ecuatoriano, colombiano, peruano y chileno, además se necesita de información de libros cuya publicación y edición sea no mayor a cinco años.

Objetivos

Objetivo general.

Comparar el mercado ecuatoriano con mercados de Colombia, Perú y Chile para determinar las potencialidades que ofrece el sector en el desarrollo económico local, mediante la técnica de comparación de cuotas de mercado.

Objetivos específicos.

- Describir el sector automotriz ecuatoriano
- Señalar las particularidades del sector automotriz en los mercados de Colombia, Perú y Chile en el período 2012-2017.
- Evaluar comparativamente el mercado ecuatoriano con los mercados de Colombia, Perú y Chile.

Justificación e importancia del tema

La industria automotriz ha tenido una gran evolución a través de los años a nivel mundial; desde el año 2012 el sector automotriz tuvo su mejor auge; sin embargo dado a la contracción de la economía que se vivenció en el año 2014 fruto de múltiples factores económicos, el sector automotor ecuatoriano contrajo su crecimiento debido a las restricciones gubernamentales impuestas, de liquidez, o de apertura de mercados; por esta razón el presente trabajo de titulación se justifica en la necesidad de analizar el mercado ecuatoriano y evaluarlo comparativamente con mercados vecinos como Perú, Colombia y Chile y de esta manera identificar fortalezas y oportunidades que puedan aprovecharse localmente.

Marco teórico

Para profundizar en el análisis del sector automotriz ecuatoriano y hacer la comparación con los mercados vecinos revisaremos estudios relacionados con la política fiscal del Ecuador ya que es necesario conocer con antelación la incidencia que tienen los incentivos Tributarios en la matriz productiva del país y las oportunidades que éstos ofrecen para el desarrollo o crecimiento de cierto sector económico; adicional para alcanzar los objetivos planteados en la investigación se revisarán algunos temas de interés que se justifican en la teoría de mercados.

Política fiscal.

La política fiscal es una rama de la política económica que configura el presupuesto general del Estado y cada uno de sus componentes, el gasto público y los impuestos, teniendo como finalidad a corto plazo asegurar la estabilidad económica, creando plazas de trabajo, el desarrollo de zonas especiales y previene la inflación a través de la generación

de inversión nacional o extranjera, a largo plazo tiene como objetivo incrementar la capacidad de crecimiento del país, la equidad y la redistribución de la renta. Se encuentra vinculada con la parte jurídica, dado a que se necesita disposiciones legales para alcanzar sus fines propuestos. El gobierno tiene dos maneras de financiarse y estas pueden ser deuda o a través de los impuestos.

Tipos de política fiscal.

Política fiscal expansiva.

La política fiscal expansiva se caracteriza principalmente por el aumento del gasto público y reducción de la recaudación fiscal a través de la baja de impuestos, está relacionada con el déficit fiscal; es decir sale más dinero para cubrir servicios públicos que el volumen de tributos recaudados. El objetivo de este tipo de política es aumentar la demanda agregada, es dar un empujón a la economía local para aumentar la producción, disminuir el desempleo y mayor inversión de las empresas

Política fiscal restrictiva.

Este tipo de política se basa en la reducción del gasto público y al aumento de la recaudación fiscal a través del incremento de impuestos a los ciudadanos. Por medio de esta política el Estado disminuye el déficit fiscal y usualmente estas medidas son aplicadas de manera conjunta con la finalidad de disminuir el crecimiento de la demanda agregada en tiempos de bonanza económica y controlar la inflación. Las empresas disminuyen la inversión, el Estado tiene influencia sobre los salarios y su aumento cada año.

Política fiscal del Ecuador.

La política fiscal ecuatoriana tiende a ser restrictiva o expansiva, esta depende del escenario económico que se esté vivenciando a nivel mundial y a las necesidades existentes. Los objetivos de la política fiscal ecuatoriana están establecidos en la Constitución como lo dispone el Art. 285:

1. El financiamiento de servicios, inversión y bienes públicos.
2. La redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados.

3. La generación de incentivos para la inversión en los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables.

Matriz Productiva.

Es la forma cómo se organiza la sociedad para producir los bienes y servicios que no se limitan únicamente a los procesos estrictamente técnicos o económicos, sino que tiene que ver con todo el conjunto de interacciones entre los distintos actores sociales que utilizan los recursos que tienen a su disposición para llevar a cabo las actividades productivas. (SENPLADES, 2013).

(Hernández Castillo, Triviño Ibarra, & Navarro Mosquera, 2014) Se entiende por matriz productiva la manera en que una sociedad es organizada para que produzca bienes y servicios específicos. Contiene los procesos técnicos y económicos y la relación que existe entre los disímiles actores sociales que requieren y usan los recursos para encausar las actividades productivas.

La matriz productiva es un indicador de procesos técnicos que permite a los agentes interactuar entre sí, en consecuencia, el Gobierno ecuatoriano ha identificado 14 sectores prioritarios que incentivan la sustitución de las importaciones en los cuales prevalece el capital privado y 5 estratégicos de interés general donde se requiere de la intervención del sector público y privado.

Teoría de mercados.

La teoría de mercados explica la forma en la que interactúan los participantes de este, describe el comportamiento de las transacciones de compra y venta de bienes, servicios y factores productivos, lo cual se manifiesta como la oferta, la demanda y el precio que los regula.

Política comercial.

Un país que está abierto al comercio, debe instrumentar relaciones comerciales con el resto del mundo para lo cual hacen énfasis en el esquema proteccionista y por otra parte están los criterios librecambistas. Es de esta manera que la política comercial se la define

como en manejo de los instrumentos que están al alcance del Estado para mantener, alterar o modificar significativamente las relaciones comerciales de un país con los demás. (Zona economica, 2018).

Libre comercio.

Se basa en el libre intercambio de bienes o servicios que en muchas ocasiones el país que los importa no es especialista en la producción de dicho bien o servicio y se encuentra en la necesidad de adquirirlos para cubrir su demanda local. Una de las oportunidades más significativas que se pueden generar del libre comercio es la diferencia de costos de producción a gran escala y que esto a la vez permite a los países especializarse en la generación de productos en los cuales tienen ventaja competitiva. (Samuleson & Nordhaus, 2005, pág. 285) Existen tres diferencias entre el comercio interno e internacional:

1. Oportunidades de comercio amplias: se amplían los horizontes permitiendo satisfacer las necesidades de los consumidores.
2. Países soberanos: Cada país es una entidad soberana que regla el flujo de personas, bienes y finanzas que atraviesan fronteras.
3. Tipos de cambio: se puede diversificar el efecto financiero dado a que algunos países manejan su propia moneda, por lo que el sistema financiero internacional debe garantizar el flujo e intercambio.

Economía del proteccionismo.

La economía del proteccionismo se basa en los aranceles, cuotas o barreras al comercio que se imponen a ciertos bienes o servicios que se importan en un país con la finalidad de proteger ese mismo bien o servicio que se produce pero de origen local, estos aranceles como lo define (Samuleson & Nordhaus, 2005, pág. 297) causa tres efectos en la economía, el primero que los productores nacionales operan bajo un precio mayor que proporciona el arancel y pueden expandir la producción, el segundo es que los consumidores se encuentran con precios más altos y por consecuencia reducen el consumo y finalmente el gobierno obtiene los beneficios esperados de los aranceles.

Control de la economía por parte del estado.

Cuando analizamos la economía de un país, los productos que comercializa local e internacionalmente; es decir un país que está abierto al libre comercio es necesario que tenga la intervención de un agente que regule o controle; dado a que en algunos estudios se ha podido demostrar que los mercados no pueden funcionar eficientemente sin la intervención del Estado que vele por la integridad física, evite monopolios, el cuidado del medio ambiente y el combate de la pobreza. (Samuleson & Nordhaus, 2005) Identifica los instrumentos principales que utiliza el Estado para influir en la economía:

1. Impuestos sobre ingresos, bienes y servicios: sirven para disminuir el consumo de ciertos bienes o servicios ya que alientan a otras actividades y que a la vez proporcionan recursos para cubrir el gasto público.
2. Gastos en ciertos bienes o servicios: se basa en obtener recursos para cubrir gastos que ofrecen un bienestar común a través de la transferencia beneficios a la ciudadanía; tal es el caso de las carreteras que construye el estado con recursos provenientes de las aportaciones que hacen la población.
3. Regulación o controles que orientan a las personas a realizar ciertas actividades económicas. Un ejemplo es la limitación que puede imponer el Estado para la apertura de empresas que generen contaminación ambiental.

Uno de los principales propósitos económicos del Estado es auxiliar en la distribución, socialmente deseable de los recursos. (Samuleson & Nordhaus, 2005) Esta es la parte microeconómica de la política del Estado, que se concentra en el qué y el cómo de la vida económica. Las políticas microeconómicas difieren de los países de acuerdo a las costumbres y a filosofía política. Algunos países hacen énfasis en una política con poca intervención del Estado y dejando a que el mercado tome la mayor parte de las decisiones.

Metodología

Tipos de investigación.

Para esta investigación se necesita la aplicación de métodos de investigación cualitativa, adicional el análisis documental de lo que se ha suscitado en el sector durante los períodos de análisis para poder realizar la argumentación y creación de comentarios

que nos permitirán la elaboración de la herramienta de fuentes de financiamiento para el sector automotriz.

Investigación histórica.

Por medio de esta investigación vamos a analizar los datos económicos históricos del sector automotriz con la finalidad de entender el comportamiento del mismo, el periodo a analizar empieza desde el año 2012 hasta 2017, años en el que la economía ecuatoriana se empieza a contraer y se toman medidas restrictivas y de recuperación para enfrentar la situación.

Investigación documental.

Por medio de esta investigación analizaremos las leyes y reglamentos expedidos por el Estado Ecuatoriano que afectan de manera directa e indirecta al sector automotriz, de esta manera podremos identificar las leyes o normas que resultan ser un incentivo para el aumento de la producción del sector. La revisión de la parte legal y tributaria tiene como objetivo ser sustento que respalden los cambios legislativos que serán utilizados como fundamento esencial para nuestro estudio.

Investigación explicativa.

Por medio de esta investigación podremos justificar las tendencias estadísticas y comportamientos de las necesidades de recursos del sector automotriz, así como también explicar las fuentes de financiamiento recomendadas.

Diseño de la investigación.

Enfocados en el análisis de la investigación cualitativa obtendremos la información que se ha suscitado a través del tiempo y que servirá como base necesaria para poder cumplir con el desarrollo de esta tesis.

- Para el análisis cualitativo utilizaremos los siguientes elementos:
 - Reforma tributaria vigente
 - Resolución del Ministerio de Comercio Exterior sobre limite en cupos de Importaciones
 - Incentivos gubernamentales para el sector Automotriz

- Entrevista a profundidad de fuente primaria
- Indicadores Económicos

Para el objetivo general se trabaja los datos que se buscan obtener a través de los objetivos específicos.

En el objetivo específico uno (capítulo 2), la variable es cuantitativa porque se busca las cifras en cantidad y valor considerando su medición en el periodo de estudio. Para ello se trabaja los datos de fuentes secundarias obtenidos de las instituciones encargadas del seguimiento de dichas cifras.

Para el capítulo 3 que corresponde al objetivo específico 2, también es de fuente secundaria revisando información documental de las asociaciones ecuatorianas, peruanas, chilenas y colombianas que cumplen con la función de dar a conocer las cifras del mercado automotor en cada país.

El objetivo específico 3 en el cual se compara el mercado ecuatoriano con mercados de Latinoamérica seleccionados, se relaciona lo cuantitativo obtenido de los objetivos anteriores y se completa con un análisis cualitativo, donde la fuente primaria y la obtención de los datos se la realiza a través de una entrevista generando así una aproximación cualitativa.

Marco teórico

Dado a que el enfoque principal de esta investigación son los mercados automotrices de Ecuador, Perú, Colombia y Chile, es necesario conocer las principales definiciones que nos ayudarán a entender la argumentación de lo presentado en esta tesis.

Mercado.

“Las personas u organizaciones con necesidades que satisfacer, dinero para gastar y voluntad de gastarlo” (Staton, Etzel, & Walker, 2004). Este trabajo de tesis está enfocado al mercado automotriz, el cual con el paso del tiempo la oferta y la demanda ha sido muy variante, en exclusiva vamos a analizar lo que ocurre con estas fuerzas de mercado cuando el país vive una situación de crisis y además cómo influyen para las necesidades de recursos monetarios para el sector.

Oferta.

“Las cantidades demandadas de un bien que los consumidores desean y pueden comprar” (Mankiw, 2009, pág. 46). La oferta del sector automotriz está dada por cada uno de los bienes y servicios que empresas que lo conforman, tales como la venta de vehículos, repuestos y la oferta de servicios de reparación. Desde el 2014 la oferta de vehículos se vio manipulada por decirlo así por el gobierno ya que estableció limitaciones para la importación de estos bienes.

Demanda.

“Es el deseo que se tiene de un determinado producto que está respaldado por una capacidad de pago” (Kotler, 2002, pág. 54).

Las capacidades de pago han disminuido lo que ha sido el detonante que ha afectado al sector, por ende, las ventas sobre todo de vehículos han disminuido en comparación con otros años; sin embargo, la venta de repuestos y los servicios de mantenimiento y reparaciones han sido las actividades alternas que han ayudado a sostener el mercado.

Apalancamiento.

El apalancamiento es la relación entre el capital propio y el crédito, es decir si el valor de capital es menor la rentabilidad será mayor sin embargo la empresa esta mayormente endeudada lo que aumenta su riesgo. Dicho de una manera más simple el apalancamiento es el nivel de deuda que contrae una empresa para cubrir sus actividades.

Existe apalancamiento operativo el cual se basa en los costes fijos de la empresa, “Los costos fijos de una empresa tienden a aumentar el efecto de la naturaleza cíclica de las ventas. Asimismo, tienen que pagarse, incluso cuando el nivel de las ventas este bajo, lo que expone a sufrir pérdidas cuantiosas” (Ross, 2002, pág. 404). Por otra parte, tenemos el apalancamiento financiero el cual consiste en contraer deuda para financiar una inversión o un proyecto; esta alternativa de financiamiento trae consigo el costo financiero que es conocido como los intereses que genera la deuda. De acuerdo con la definición de (Fernández, 2015), “El apalancamiento financiero mide el efecto de los costes fijos financieros sobre el resultado empresarial”.

Definiciones macroeconómicas.

- **Inflación:** De acuerdo con (Mankiw, Principios de Economía, 2002), “aumento del nivel general de los precios en la economía” (pág. 15).
- **Balanza comercial:** Es el registro de las importaciones y exportaciones de un país en periodo determinado. Como lo define (Mankiw, Principios de Economía, 2002), “Valor de las exportaciones de un país menos el valor de sus importaciones; también llamada exportaciones netas” (pág. 672).
- **Balanza de pagos:** Es el registro de las transacciones monetarias producidas entre un país y el resto del mundo en un determinado periodo. La balanza de pagos contabiliza de manera resumida las transacciones internacionales para un período específico.
- **Liquidez Monetaria (M2):** El dinero que imprime el Banco Central es la base monetaria, el cual mediante el sistema financiero se multiplica y llega al público, la circulación de ésta en la economía se conoce como liquidez monetaria.
- **Control de Precios:** Regulaciones Gubernamentales establecidas con el fin de fijar los precios de los bienes, evitar monopolios y proteger el poder adquisitivo del mercado
- **Política Monetaria:** Es el proceso mediante el cual el Gobierno o el Banco Central controla la oferta monetaria y los costes de interés con la finalidad de crear un equilibrio en la economía. Control del costo del dinero (tasa de interés) con la cual los bancos otorgan préstamos.
- **Producto Interno Bruto (PIB):** Representa el valor del total de producción de los bienes y servicios producidos por un país en un año determinado, es un indicador que refleja la riqueza de un país.
- **Economías Emergentes:** Son los países que cuentan con una gran cantidad de recursos naturales, con infraestructura en continua expansión y con alto atractivo para las inversiones. No son países desarrollados, pero se los excluye del bando del tercer mundo.

Reforma tributaria vigente.

La reforma tributaria, es la estructura fiscal, lineamientos y pautas con las que se rige un país con la finalidad de obtener los recursos para el estado; en el Ecuador el organismo fiscal de control tributario es el Servicio de Rentas Internas (SRI), el Servicio de Impuestos Internos (SII) en Chile, en Perú está representado por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y la dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) en Colombia son los organismos que están a cargo de la recaudación de los impuestos de las personas naturales y sociedades. Vigila el cumplimiento de las normas tributarias establecidas, actúa como institución independiente en la definición de políticas y estrategias de gestión. Entre los impuestos más relevantes recaudados por los agentes de control al sector automotriz son los siguientes:

- **Impuestos a los vehículos motorizados:** Es un impuesto que paga el propietario del vehículo, es un impuesto anual.
- **Impuesto a los consumos especiales (ICE):** Es un impuesto que se aplica en Ecuador a ciertos bienes y servicios de procedencia nacional o internacional, la lista se encuentra publicada en la página oficial del Servicio de Rentas Internas.
- **Impuesto al Valor Agregado (IVA):** Corresponde al tributo que grava a la transferencia de bienes o servicios, este impuesto se lo paga en el momento de la adquisición de dichos bienes o servicios gravados con este impuesto. Finalmente, quien lo asume es el consumidor final.

Capítulo II

El sector automotriz ecuatoriano

En este capítulo se va a explicar el contexto y las particularidades de lo que representa el sector automotriz ecuatoriano con la finalidad de tener las bases para compararlo con otros mercados y lograr alcanzar las síntesis de esta tesis; se busca hacer un breve recorrido por la historia de los inicios del sector automotriz, detallar sus antecedentes, realizar un detalle de los productos y marcas comercializadas, sus niveles de importaciones y exportaciones, su evolución de ventas, número de empresas que lo conforman e identificar los impuestos o reformas tributarias y arancelarias; así como también describir las fuentes de financiamiento que utiliza el sector automotriz.

Cuando del sector automotriz hablamos se vienen a nuestra mente un sin número de ideas con las que podemos describir al mismo; pero a la vez saltan las interrogantes de si realmente lo conocemos o si la visión que tenemos localmente es la que la define globalmente. En este capítulo se busca mostrar la definición genérica que se le da a la industria automotriz desde una perspectiva globalizada con un enfoque macro de su nacimiento, evolución y aportación económica. Vale la pena indagar sobre sus características, cualidades y oportunidades que ofrece a los países que están en desarrollo; así como también tener una visión acerca de lo que espera la industria para el futuro.

Descripción general

Cuando nombramos a las empresas que conforman el sector automotriz se enumera a las concesionarias de vehículos, vendedores de partes y piezas y talleres; sin embargo a nivel global se dice que la industria automotriz tiene una extensa cadena de producción que va desde el diseño hasta la colocación del automotor en el mercado; por esta razón está conformada por una serie de organizaciones que están relacionadas con las áreas de diseño, desarrollo, marketing y la venta propia de automóviles, por lo tanto no se considera a los talleres que se encargan de los mantenimientos de vehículos que ya han sido entregados al cliente. Este sector es un gran influyente económico y al estar conformado por varios procesos genera un impacto positivo en la creación de plazas de trabajo y da paso a la innovación; según las cifras de la organización internacional de constructores de

automóviles se estima que aporta con el 5% del empleo a nivel mundial en la manufactura y cada empleo directo genera otros 5 empleos indirectos.

Los inicios de la industria se dieron en Gran Bretaña con los vehículos a vapor en la época de 1820, según Rafael Muñoz describe en uno de sus artículos que la era del automóvil inicia formalmente en enero de 1886 con la presentación de Karl Benz, conformen pasaban los años los creadores de los automotores creaban modelos más funcionales, en la década de 1888 se elaboró el primer auto a gasolina por industrias Karl Benz y Gottfried Daimler; desde 1890, Estados Unidos fue el mayor productor y por varios años consecutivos mantuvo el primer lugar, cubriendo hasta el 90% de la demanda mundial; sin embargo con el pasar de los años Japón superó la producción al país americano convirtiéndose en líder mundial en 1980 y en el 2006, a partir de 2009 China se ha posicionada en la cima, fabricando 13.8 millones de vehículos al año de acuerdo a los datos reportados por la CEPAL.

Existen tres compañías que han marcado significativamente el sector automotriz, son empresas que cuentan con mayor producción de vehículos y durante la última década se han posicionado como líderes mundiales, la primera es General Motors, de origen estadounidense la cual cuenta con empresas filiales como Cadillac, Chevrolet, Buick, entre otras y ha sido generadora 297,000 plazas de trabajo, la segunda compañía es Toyota Motors Corporation de origen japonés, en el 2011 generó 1714.1 millones de euros en beneficios netos y contó con 320,590 empleados. La tercera y no menos importante es Ford Motor Company la misma que está dentro de las 500 corporaciones más grandes por ingresos.

La industria automotriz pasó de crear un medio de transporte que ayuda a la movilidad de personas a la fabricación de automóviles que satisfacen las necesidades del consumidor en diferentes aspectos tales como lujo, comodidad, seguridad, unión familiar y cuidado con el medio ambiente. El sector ha ido evolucionando y adaptándose al mundo globalizado y ha sido con la ayuda de la creatividad en diseño, tecnología e innovación que ha creado tendencias que sumadas a los gustos de los usuarios han sido causantes de modelos más sofisticados que cubre la demanda a nivel mundial.

La fabricación de vehículos está regulada por numerosas leyes, y la seguridad es uno de los factores más importantes para la industria al igual que el respeto por el medio ambiente, ya que busca que los usuarios no tengan que enfrentar riesgos o peligros al conducir un vehículo; por esta razón debe cumplir con una serie de reglas internacionales y locales para ser aceptados en el mercado. La norma ISO 26262 es la más confiable para medir la seguridad del automotor. Dada a la alta inversión en la producción la industria no se arriesga a incurrir en pérdidas y es por esta razón que realizan pruebas e inspecciones a lo largo de toda la cadena de valor. Reducir el impacto ambiental es otra de las tareas que tiene la industrial para lo cual está fuertemente normada.

Situación del mercado automotriz

A lo largo de los años el sector automotriz mundial ha tenido un crecimiento exponencial, en el año 2008 dado a la crisis mundial, el volumen de ventas se vio afectado; sin embargo se ha ido recuperando, para el periodo 2017 entre los modelos de pasajeros y comerciales las ventas ascendieron a 96.8 millones de unidades colocadas, lo que representó USD 2.90 millones de millones; mientras que la producción mundial tuvo un crecimiento promedio de 3.1% durante el periodo 2005-2015. El segmento de mayor demanda ha sido el de pasajeros los cuales son de uso particular y por octavo año consecutivo presentó un aumento de sus ventas, en el 2016 la variación fue positiva en 6% cerrando con 76.8 millones de unidades comparadas con los 72.3 millones del 2015, el sector está incrementando, aunque a un ritmo más lento que en años anteriores.

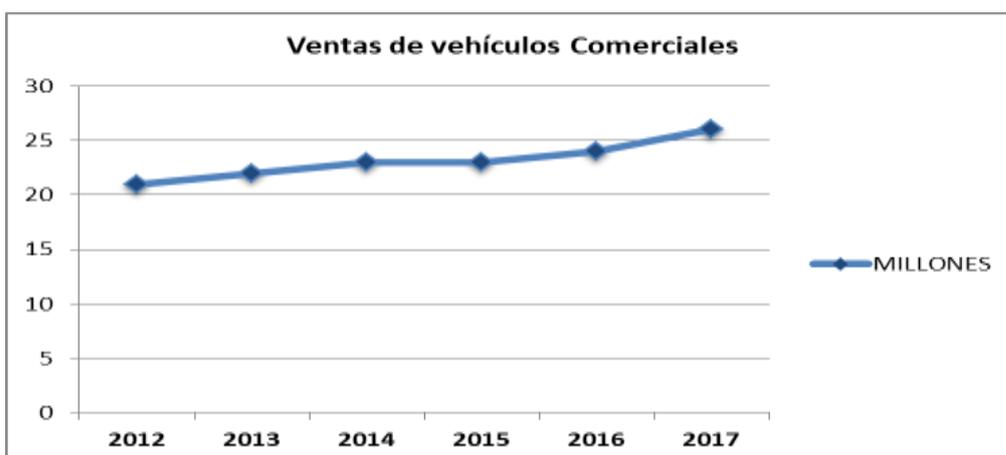


Figura 1.

Ventas de vehículos comerciales (Commercial vehicles) Fuente: Tomado de Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Motorizados OICA

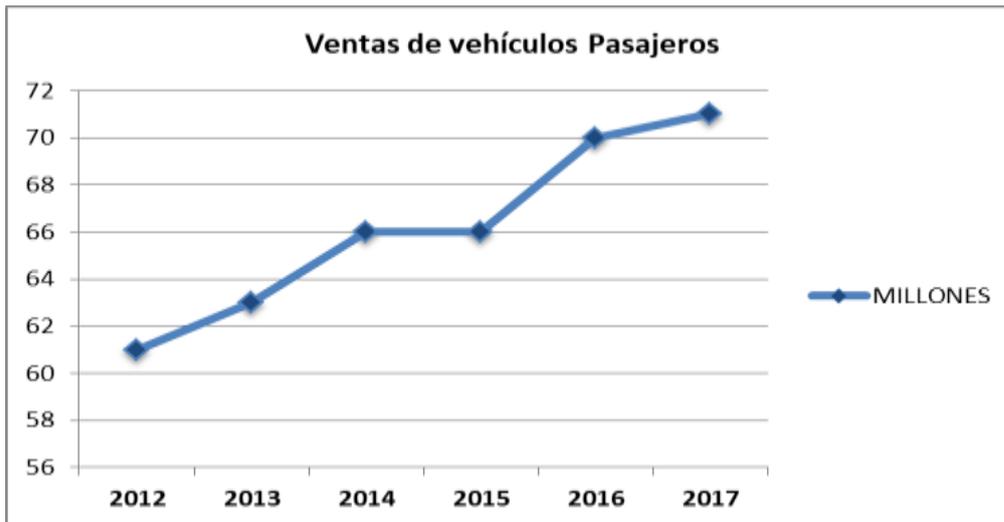


Figura 2.
Ventas de
vehículos

Pasajeros (Passengers cars). Fuente: Tomado de OICA

Las tendencias actuales del mercado hacen llamado a la convergencia con la economía digital dado a los avances tecnológicos, vehículos menos pesados, motores más eficientes, ahorro de combustible a los cambios en el concepto de movilidad y en los patrones de consumo sobre todo en las nuevas generaciones que buscan comodidad y tener mayor libertad y por ultimo están las exigencias regulatorias en el ámbito de la seguridad que se están imponiendo en los diferentes países inclusive como una barrera de entrada, con la finalidad de disminuir el riesgo de accidentes por parte de los usuarios y a la vez minimizar el impacto en el medioambiente sobre todo en las grandes urbes que cuentan con sobrepoblación de tal manera que se pueda evitar la congestión vehicular y aprovechar la eficiencia energética.

En términos legislativos el rubro que más se exige es la emisión del CO₂. Según la OICA que el 16% de las emisiones globales de CO₂ provienen de los vehículos de motor; por esta razón la tendencia actual en la industria automotriz es crear modelos con tecnología más eficiente, con uso de combustibles alternativos como lo son los híbridos o carros eléctricos; que a la vez se adapten a los nuevos comportamientos adquiridos por el consumidor como lo es la conciencia ambiental.

Dado a que la industria automotriz opera en un mercado globalizado, esta se enfrenta a diferentes lineamientos que deben cumplir para poder ingresar a un país y dependiendo de este las leyes son cambiantes; en la Organización de las Naciones Unidas se creó un acuerdo que es una herramienta importante de armonización internacional con

el cual se busca como el termino lo indica desarrollar una armonización de las regulaciones en todo el mundo, de tal manera que se genere ahorro en recursos técnicos, reduzca la complejidad de producción que permita contar con una gran variedad de vehículos a mejor precio. La ONU busca que cada vez más países se unan a este acuerdo.

La industria automotriz proyecta un crecimiento global y llegar a los 100 millones de vehículos ligeros, actualmente la evolución del sector ha sido posible por Estados Unidos al ser una potencia en la producción y comercialización, cuenta con la mayor cantidad de autos colocados por habitantes; por cada mil habitantes 965 cuentan con un auto; otro de los factores que ha contribuido, han sido los países emergentes que se han movido a la velocidad del comercio global han tenido paulatino desarrollo. Sin dudar tanto Estados Unidos como los países emergentes son la esperanza para la continuidad de la automoción.

Las estrategias a corto plazo se establecen en la fabricación de vehículos de menor peso, mayor presencia de vehículos conectados, se prevé la transformación del modelo de negocio, dada a la competitividad a la creciente regulación por parte de los gobiernos, las perspectivas para el 2030 son los mercados cambiantes por movilidad compartida, cambios en la conducta del consumidor.

Evolución del cliente automotor

La industria automotriz se enfrenta a cambios constantes de tendencias en los consumos, actualmente se encuentra en un proceso de evolución adaptado a la era digital relacionado con la tecnología, innovación y desarrollo; con el paso de los años los compradores de hoy no tienen el mismo comportamiento de consumo de hace 20 años; de acuerdo a la generación a la que pertenezcan las necesidades a satisfacer en los clientes son diferentes. Por esta razón es indispensable que los concesionarios de venta de vehículos tengan segmentados sus productos acorde a las preferencias de la clientela.

De acuerdo con un estudio realizado por la revista comunica-web, los compradores de hoy alargan el proceso de cierre de compra ya que antes de tomar su decisión hacen consultas previas en internet; de esta manera el cliente visita el concesionario con la cantidad suficiente de información y prácticamente ya con la decisión tomada. Según una encuesta de Netpop para Google la edad promedio de compra de un vehículo es de 36

años; por lo cual es fundamental revisar el cuadro generacional para tener un enfoque claro de las expectativas de los clientes.

Baby Boomers	Generación X	Generación Y	Generación Z
"Análogos"	"Inmigrantes Digitales"	"Los Millennials"	"Nativos Digitales"
Año de nacimiento: 1946-1964	Año de nacimiento: 1965-79	Año de nacimiento: 1980-1999	Año de nacimiento: 2000-2016
Edad: 49-57 años	Edad: 36-48 años	Edad: 16-35 años	Edad: 0-14 años
Tecnologías: Televisión y teléfono fijo	Tecnologías: Ordenador y correo electrónico	Tecnologías: Smartphone y Redes Sociales	Tecnologías: Realidad Virtual, Realidad Aumentada, etc.

Figura 3. Grupo Generacional. Fuente: Comunica-web

La edad promedio del comprador de vehículos se encuentra en la generación de los que llegaron a su edad adulta en el año 2000 y rondan entre los 15 y 29 años, también conocidos como millennials (Instituto Internacional Español de Marketing Digital, 2018) la cual se encuentra económicamente activa y están fuertemente relacionados con la era digital por lo que están permanentemente conectados al internet; su decisión de compra de un vehículo está basada en el bajo costo, rendimiento del combustible y la relación precio con calidad; sin embargo están abiertos a otras alternativas de movilidad lo que lo convierte en un cliente fácil de perder. Sus comportamientos y actitudes se fundamentan en los siguientes aspectos:

- **Mejor oferta:** dependiendo del tipo de adquisición y del nivel de importancia que le asignen a esta los millennials intentaran buscar la mejor oferta que les permita tener un ahorro tanto monetario como en el tiempo que se tomaría para la compra.
- **Resultados rápidos:** ya no es suficiente solo tener una página web; sino que es necesario una carga rápida, que sea amigable y que permita a la vez obtener la mayor cantidad de información con menores clicks. La optimización del tiempo es una prioridad para esta generación. Según un análisis realizado por Deloitte el 80% de los consumidores comparan entre 2 o 3 marcas de vehículos, tomándose un promedio de 10 horas de búsqueda de información.
- **Comentarios y opiniones:** no compran si no confían, los consumidores de generaciones anteriores, antes del momento de la compra consultaban con

expertos, para los millennials esto ya no es suficiente por lo que necesitan validar comentarios de otros consumidores; para esto lo más usado son los videos que cuentan las experiencias de aficionados o usuarios y los foros en redes sociales.

- **Agilidad al momento de compra:** como lo hemos descrito en los aspectos anteriores el tiempo es el mayor influyente para los millennials; a pesar de que al momento de tomar la decisión se toman el tiempo prudente para evaluar, una vez decidido desean que la formalización de la venta y la entrega del vehículo sea lo más rápido posible dado a la ansiedad que sienten de tener lo que desean de manera inmediata.
- **Online – offline:** en esta generación la compra por internet al 100% aun no es garantizada ya que existe todavía cierto recelo, por lo que para atraer a este tipo de clientes es necesario la combinación de online para que tome su decisión de compra más offline para formalizar la compra y sienta la seguridad de su adquisición.

La industria automotriz tiene una amplia gama de modelos, con diferentes tipos de categorías de tipos de vehículos y con un diversificado nivel de precios para sus consumidores, si bien se ha dicho que los millennials son los clientes potenciales de la industria, su poder adquisitivo es el mayor influyente al momento de la decisión de compra por lo cual los concesionarios deben aliarse con instituciones financieras con la finalidad de ir más allá de ofrecer un vehículo sino más bien una opción de producto financiero que involucre el automotor.

Antecedentes del sector automotriz ecuatoriano

Ecuador es un país de 16.39 millones de habitantes, con un Producto Interno Bruto de 97.8 millones y un PIB per cápita de \$ 5,968.98 en el 2016 de acuerdo a los últimos datos estadísticos, la esperanza de vida es de 76.2 años, el sector automotriz tiene una participación importante para la economía del país debido al volumen de ingresos que genera tanto en las actividades directas e indirectas, es creadora de un gran volumen de plazas de trabajo a lo largo de su cadena productiva que va desde el ensamblaje hasta la comercialización.

Se debe destacar que ésta industria ha impulsado a otras del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. De este modo, el sector automotriz integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que son las firmas que imponen los estándares productivos de la cadena.

En la década de los años 50 en Ecuador se inició el boom del sector automovilístico con la fabricación de carrocerías, asientos para buses, partes y piezas mecánicas; actualmente se ha convertido en un sector importante por la contribución económica con la que aporta a la economía del país.

En el año 1973 comenzó la fabricación de vehículos con un total de 144 unidades de un modelo conocido en ese entonces como el Andino; en la década de los años setenta, la producción de vehículos superó las 5000 unidades, para el año 1988 la producción aumentó un 54.21%, pasando a 12,127 unidades.

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

Productos del sector

La industria del país comprende la venta de vehículos completamente armados (CBU) o en partes ensamblados (CKD). La industria produce actualmente:

- Automóviles tipo sedán con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas.
- Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas.
- Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A.
- Camionetas con motor a gasolina y/o diésel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A.
- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diésel, T/M.

- Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, inter estatal, escolar y turístico.

La industria de fabricantes de autopartes ofrece:

- Llantas y neumáticos para auto, camioneta y camión, tanto radial como convencional.
- Alfombras termoformadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capot.
- Asientos para vehículos: individuales, delanteros y posteriores.
- Forros para asientos de vehículos y tapicería.
- Materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.
- Silenciadores y sistemas de escape automotriz,
- Vidrios y parabrisas para automóviles.
- Hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas.
- Filtros de combustible para línea automotriz.
- Ensamble da auto radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio.
- Acumuladores de batería.

Ubicación geográfica

En la sierra centro norte del país se concentran las tres ensambladoras más importantes (AYMESA, OMNIBUS, BB MARESA), las empresas de autopartes en gran mayoría se encuentran ubicadas en la provincia de Pichincha, en la ciudad de Quito, en los alrededores de las principales ensambladoras.

La ubicación de las ensambladoras es una estrategia para disminuir los costos de logística, sobre todo por las partes que son importadas ya que se encuentran cercanas a los puertos y a la vez disminuye tiempo en la distribución.



Figura 4. Mapa de Ecuador Fuente: Tomado de Wikipedia

Periodo 2012 – 2017

A continuación, se detallan los principales acontecimientos que se han suscitado en el período analizado y que han afectado el sector automotriz:

- 2012: Este año se vio marcado por las restricciones cuantitativas para la importación de vehículos lo que limitó el libre comercio y la reducción de los ingresos para las empresas del sector, la medida fue publicada el 15 de junio a través de la resolución COMEX n° 66, la cual determinó que el cupo para los importadores se el 70% de los montos totales (unidades y USD FOB) del 2010. Por otro lado, se aprobó la Ley para la Regulación de los créditos de viviendas y vehículos la cual ampara los créditos de un solo vehículo de uso personal de hasta \$ 29200 cuando la garantía del mismo sea la reserva de dominio, esta regulación ocasionó que los créditos disminuyan en el segundo semestre.
- 2013: En este periodo se mantuvo vigente la Resolución Comex n° 66 establecida en el 2012 con la restricción de cupos para los importadores de CBU's, la firma del Tratado de libre comercio entre Colombia, México y Corea impactaron negativamente en las exportaciones ecuatorianas, adicional este año se vio marcado por algunas reformas de requerimientos mínimos de seguridad

con las que debían contar los vehículos tales como el doble airbag lo cual incrementó el precio de los automotores.

- 2014: en este año se establecieron algunas regulaciones que mantenían vigentes las que ya existían talas como la resolución COMEX n°66 y la reforma del RTE INEN 034 que consistió en la inclusión de elementos de seguridad, adicional se publicaron salvaguardias y reformas arancelarias que entrarían en vigencia en el año 2015
- 2015: Incremento del arancel a las importaciones con el 15% a los CKD's de sedan's, SUV's y vehículos híbridos, el cupo para importar vehículos armados es el 40% menos de lo importado en 2013 para desarmados 20%, se emiten normas de clasificación de créditos y sus tasas de interés, reforma del cálculo del ICE.
- 2016: El cupo global para la importación de vehículos terminados fue de 23285 unidades y de 61270 para desarmados lo que equivalía a 280 millones, adicionalmente para el último trimestre el Gobierno concede un cupo adicional de 51 millones. A finales de 2016 se firmó el acuerdo con la Unión Europea.
- 2017: El acontecimiento más significativo fue la eliminación de los cupos de importación.

Producción nacional

Según las cifras presentadas por la asociación de Empresas Automotrices (AEADE), las empresas ensambladoras en el período 2012 – 2017, produjeron 328.160 unidades; siendo el 2012 su mejor año de producción con 81.398 unidades de las cuales se exportaron a Venezuela y Colombia; sin embargo, en el 2016 solo se logró producir 26.786 unidades, año en el cual Maresa y CIAUTO no tuvieron elaboración de unidades.

La producción nacional logró cubrir el consumo local en un promedio del 45% del total de la demanda, ya que se han ensamblado vehículos de los cuatro segmentos, pero el de mayor volumen han sido los automóviles tipo SEDAN.

Tabla 1*Volúmenes de producción Nacional.*

Año	Unidades	Automóviles	Camionetas	SUV's	VAN's
2012	81398	42.44%	30.58%	22.08%	4.90%
2013	67336	66.00%	27.00%	2.00%	5.00%
2014	62689	45.70%	31.00%	23.00%	0.30%
2015	50732	66.61%	30.72%	2.67%	0.00%
2016	26786	79.03%	20.62%	0.36%	0.00%
2017	39219	49.40%	25.95%	24.64%	0.00%
TOTAL	328,160	55.45%	28.58%	13.67%	2.30%

Nota. Tomado de Anuario 2012 – 2017, AEADE (2017)

Evolución de las exportaciones

Los vehículos contribuyen en mayor proporción al valor en dólares de exportaciones del sector automotriz, para el 2012 éste representó el 86% del total de las exportaciones, los destinos principales para las exportaciones ecuatorianas del sector automotriz han sido Venezuela, Chile, Colombia, Perú y Estados Unidos, de los cuales los primeros han ocupado el 90% de participación. En el período analizado las exportaciones anuales se han ido disminuyendo de 24.815 a 640 unidades, al igual que los destinos ya que en el 2014 solo se exportó a Colombia; Aymesa y Omnibus BB han sido las que han contribuido a la exportación; siendo esta última la que aporta con mayor volumen. El tipo de vehículo de mayor acogida en el 2017 fueron las camionetas.

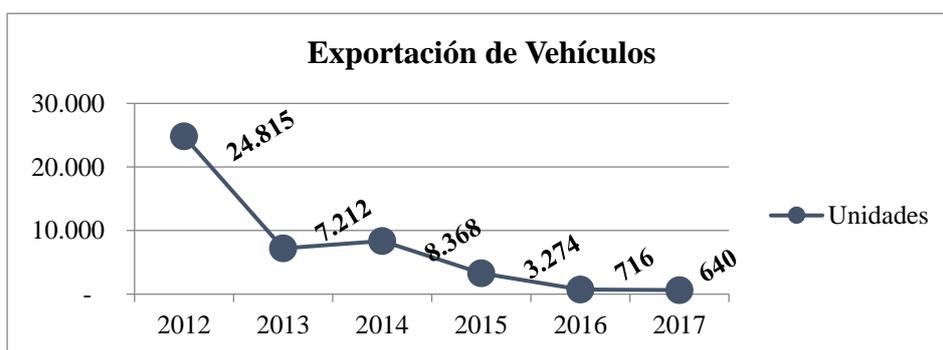


Figura 5.
Exportaciones de
vehículos: Tomado

de AEADE 2017

En el año 2012, el sector automotriz vivió su mayor auge económico; sin embargo, dada a las restricciones gubernamentales para la importación a partir del 2012 y la crisis económica que se vivió desde el 2014 las importaciones y exportaciones se vieron

afectadas sobre todo para este sector. En el siguiente gráfico se puede evidenciar como fue el comportamiento de las exportaciones desde el periodo 2012 al 2017.

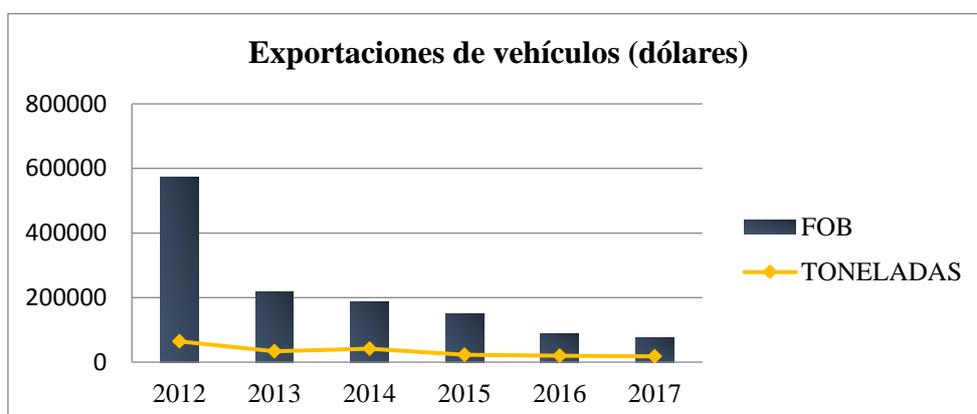


Figura 6.

Exportaciones del sector automotriz. Fuente: Pro Ecuador

Evolución de las importaciones

Las importaciones mundiales del sector automotriz alcanzaron en el 2012 un valor de 1'355,495 millones de dólares, y su tasa de crecimiento promedio anual durante el período 2008-2012 fue de apenas 0.60%. Las partidas de mayor demanda durante el año en mención, fueron: coches de turismo (46%), partes y accesorios de vehículos automóviles (24%), Vehículos automóviles para el transporte de mercancías (9%), Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho (6%). Las partidas que mayor crecimiento presentaron en el período analizado fueron llantas neumáticas (8.02%) y partes y accesorios de vehículos (2.82%). Al igual que las exportaciones, las importaciones de vehículos desde el 2014 se vieron reducidas y era evidente su comportamiento dado a la falta del poder adquisitivo que tenía el mercado en este período ocasionada por una recesión económica.

A continuación, se muestran las importaciones de unidades en el periodo 2012 – 2017 en el cual podemos visualizar que las unidades se reducen de 66.652 en el 2012 a 31.716 en el 2016; sin embargo, en el 2017 estas superan al año inicial de análisis. En los dos últimos años analizados se ha podido evidenciar que el origen de los vehículos importados con mayor participación es Corea con un 30% en el 2016 y un 21% en 2017, seguido de Colombia con una participación del 18% y 12% respectivamente; mientras que en el 2017 México subió a un 13% al igual que China a un 16%. El comportamiento de los volúmenes importados en el 2017 se ha generado debido a la liberación por parte del

gobierno de los cupos de importación lo cual limitó al sector automotor sobre todo en el 2016; este hecho que sumado al acuerdo comercial con la Unión Europea y a la apertura del sistema financiero permitieron que las empresas importadoras y concesionarios establecer nuevos objetivos de ventas e incrementar la competitividad.

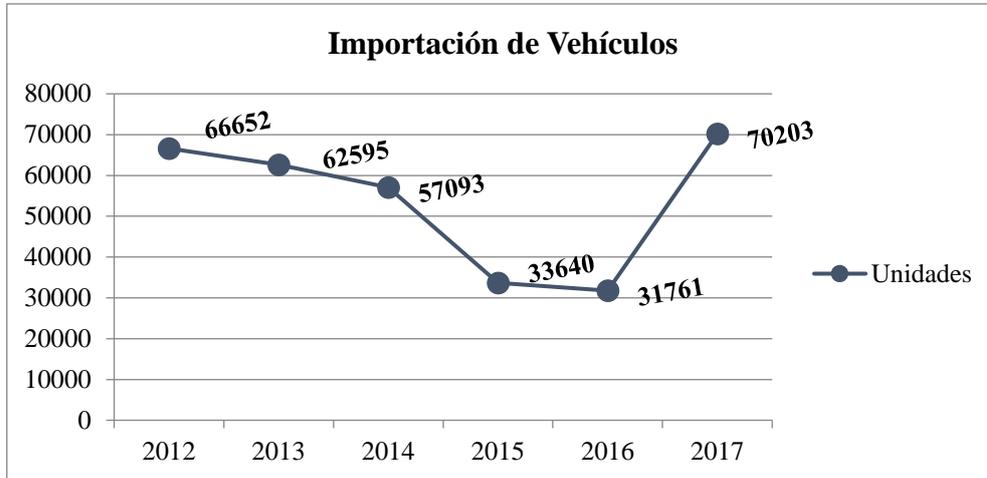


Figura 7. Evolución de las Importaciones. Fuente: AEADE

Productos y marcas comercializadas de vehículos

En el sector automotor se clasifican a los vehículos de acuerdo con su tipo es decir, automóviles considerados en esta categoría los vehículos livianos o sedanes, la segunda clasificación son las camionetas, la tercera son los SUV'S que corresponden a vehículos que combinan elementos todo terreno, la cuarta son las VAN'S que son tipo furgonetas o busetas, la quinta son los camiones y por ultimo tenemos a los buses de transporte de pasajeros. En el 2012 Ecuador registró la comercialización de 121,446 vehículos nuevos (no motos). 81,398 fue el número de vehículos producidos por las tres ensambladoras presentes en el país: Omnibus BB, Aymesa y Maresa, que ensamblaron 34,544 automóviles, 24,893 camionetas, 17,970 SUVs, 2,209 vans y 1782 camiones. La marca que lideró el mercado fue Chevrolet representando cerca del 40% de participación, mientras que las demás marcas un 10% cada una. Según el levantamiento de cifras realizado por la Asociación de empresas automotrices del Ecuador - AEADE del año 2012, se puede evidenciar que entre las principales empresas que lideraron las ventas ese mismo año fueron principalmente: Chevrolet, Hyundai, Kia, Nissan y Mazda. El tipo de vehículo preferido por los consumidores son los automóviles livianos, seguido para los vehículos tipo SUV.

Evolución de las ventas de vehículos

El sector automotriz ha ido evolucionando con el pasar de los años, sobre todo en la colocación de unidades en el parque automotor, de acuerdo con datos reportados por la Asociación automotriz del Ecuador en el año 2000 se comercializó 18,983 unidades de las cuales 13,076 fueron de producción nacional, el mayor auge del sector automovilístico se evidenció desde el año 2012 y con el pasar de los años el gobierno implementó medidas regulatorias que produjeron la disminución de las ventas tanto en el 2015 como 2016; sin embargo se puede evidenciar la recuperación notable del sector en el 2017.

Tabla 2

Resumen de la industria automotriz. Ventas anuales de vehículos por segmento en unidades, 2000 – 2017

Año	Automóviles	SUV	Camionetas	Camiones	Van	Buses	Total
2000	7645	4514	4588	1527	477	232	18983
2001	22936	13541	13765	4580	1431	697	56950
2002	29296	12910	16103	7290	2664	1109	69372
2003	27565	9050	14113	3837	2947	583	58095
2004	28474	10009	14198	3557	2372	541	59151
2005	41695	12647	17734	5264	2054	1016	80410
2006	42932	15968	19251	8669	1563	1175	89558
2007	38565	19769	20660	9570	1917	1297	91778
2008	46846	22710	27963	11521	2207	1437	112684
2009	35869	24727	21336	7919	1895	1018	92764
2010	57278	32972	27808	9180	3702	1232	132172
2011	62585	31712	27469	10788	5678	1661	139893
2012	53526	27118	23922	10954	4463	1463	121446
2013	47102	27067	22047	11085	5159	1352	113812
2014	47851	30634	23244	11673	5355	1303	120060
2015	30344	21664	15071	8263	4404	1563	81309
2016	27771	17045	11071	3948	2298	1422	63555
2017	45696	33736	15203	5722	2866	1854	105077

Nota. Tomado de AEADE

Clasificación de las empresas por su actividad económica

La industria automotriz desempeña un gran papel en la economía del país ya que contribuye con la movilidad de las personas para que realicen sus labores cotidianas; así como también sirve para el transporte de carga que se comercializa dentro y fuera del país; por esta razón muchos han considerado una gran oportunidad para emprender en negocios que los involucran con el sector. De acuerdo con las estadísticas del INEC del 2014 existían 29,068 establecimientos que se dedicaban a actividades relacionadas con el sector automotriz de las cuales el 70% realizaban mantenimientos y reparaciones y el 30% restante vendían partes, piezas, accesorios, venta al por menor de combustibles y vehículos. De acuerdo con la información reportada por la Superintendencia de Compañías, al cierre del año 2016, existen aproximadamente 4 empresas ensambladoras, 92 empresas autopartistas, 291 empresas de venta de vehículos nuevos y usados de pasajeros incluidos vehículos especializados, 395 empresas que se dedican al mantenimiento de vehículos automotores y 814 establecimientos cuyo objeto principal es la venta de partes, componentes y suministros, herramientas y accesorios de vehículos.

La clasificación de las empresas del sector se basa exclusivamente en su actividad principal; por lo tanto, es necesario tener en consideración que dentro de las 291 empresas que se las clasificó en la actividad de “venta de vehículos nuevos y usados de pasajeros incluidos vehículos especializados”, tienen otras actividades secundarias como lo son las de mantenimientos y las de venta de accesorios, partes y piezas.

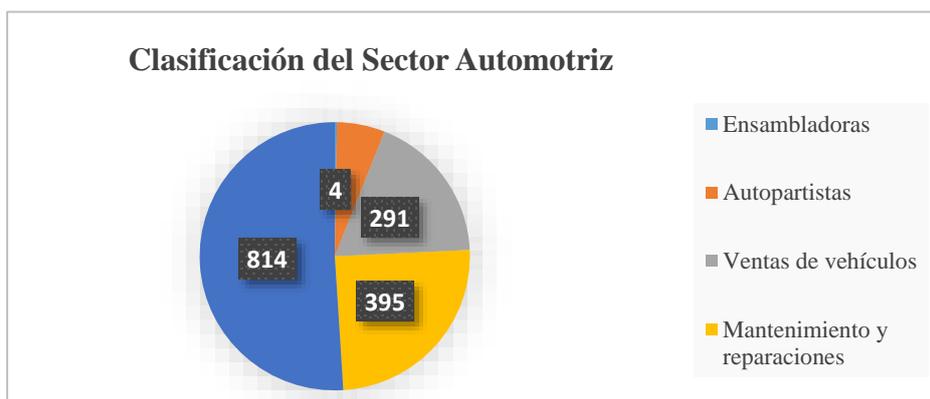


Figura 8.

Clasificación de las empresas del sector por actividad económica. Fuente: Superintendencia de compañías del Ecuador

Incidencias regulatorias para el sector automotriz

Las reformas tributarias son impuestas por el gobierno con la finalidad de recaudar recursos, de esta manera financian el gasto público y las inversiones que realicen en su período de mandato; sin embargo éstas cargas tributarias generan un impacto económico en cada compañía dada a la trazabilidad de pago de los mismos, ya que existen algunos tributos que se cancelan en la puesta del pedido en el caso de importaciones o al momento de la adquisición de los bienes para su venta; mientras que otros al final de un ciclo fiscal, lo que implica para las empresas la necesidad de contar con la liquidez suficiente para enfrentar las salidas de recursos.

Los tributos que afectan de manera directa a toda empresa independientemente del sector al que pertenezca están dados por el Impuesto a la Renta de Sociedades, Impuesto al valor agregado (IVA), el Impuesto a los consumos especiales (ICE) y el Impuesto a las salidas de divisas (ISD), el primer impuesto recae sobre los ingresos y gastos generados por las compañías en un determinado periodo fiscal; mientras que los dos siguientes sobre los bienes o servicios en el momento de su adquisición; sin embargo éstos son finalmente asumidos por el consumidor final; ya que son cobrados en la factura de venta en la que se muestra de manera detallada el precio y el impuesto. El ISD recae sobre las salidas de recursos económicos al exterior y que no son reinvertidos en el país.

Los tributos buscan influir en el rendimiento macroeconómico de la economía de un país, están establecidos en su política fiscal para la generación de renta para el estado y que este pueda llevar a cabo sus funciones de defensa nacional y proporcionar servicios públicos. Servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional; atenderán a las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurarán una mejor distribución de la renta nacional. (Código tributario, 2014).

Los tributos son prestaciones obligatorias, establecidas en el marco de la ley, exigidas por parte del estado sobre la capacidad contributiva de sus agentes económicos; en el sistema impositivo fiscal ecuatoriano se distingue tres figuras tributarias como lo son los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales. Es necesario definirlos e identificar las diferencias entre ellos. Los impuestos son establecidos por la administración pública y

no tienen una vinculación directa con una contraprestación de un servicio por parte del estado como por ejemplo el impuesto a la renta, las tasas gravan al aprovechamiento especial del dominio público, prestación de servicios públicos o actividades en régimen de derecho público y finalmente las contribuciones especiales recaen sobre los beneficiarios de una obra o mejora pública.

Según Lucien Mehl define a los impuestos como “una prestación pecuniaria exigida a las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado autoritariamente a título definitivo y sin contrapartida determinada con la finalidad de cubrir las cargas públicas o de una intervención de poder público.

Los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales están definidas en el código tributario, y sólo por acto legislativo del órgano competente se pueden crear, modificar o eliminar tributos. Los principios tributarios se rigen en la legalidad, generalidad, igualdad proporcionalidad e irretroactividad. De acuerdo con el artículo 7 de este código, sólo el Presidente de la República le corresponde dictar los reglamentos para la aplicación de las leyes tributarias. El Director General del Servicio de Rentas Internas y el Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, en sus respectivos ámbitos, dictarán circulares o disposiciones generales necesarias para la aplicación de las leyes tributarias y para la armonía y eficiencia de su administración.

Impuestos.

Los impuestos que afectan de manera directa al sector automotriz son los siguientes:

- Impuesto a la renta
- Impuesto al valor agregado
- Impuesto a los consumos especiales
- Impuesto a las salidas de divisas
- Impuesto a la propiedad vehicular
- Además, los valores que se recaudan por intereses y mora tributaria

En los últimos 10 años el Ecuador sufrió un proceso de cambio en su modelo económico, el cual se caracterizaba por una participación más activa por parte del Estado

en el ámbito social, político y económico. Se crearon muchas medidas de acción entre ellas las relacionadas con la recaudación de tributos que permitan la generación de ingresos para solventar el gasto público y a su vez la creación de un sistema integral tributario que conlleve a una mejor distribución de la riqueza. Se dio paso a la creación de la “Ley de equidad” que estableció cambios en los impuestos como el Impuesto a la Renta, Impuesto al valor agregado e Impuesto a los consumos especiales, adicional dio origen al impuesto a las salidas de divisas, impuestos a los ingresos extraordinarios y al impuesto a las tierras rurales.

Para el sector automotriz que importa su mercadería, los tributos se comienzan a pagar desde su momento de adquisición, el primer impuesto es el “Ad Valorem” que corresponde en un 30% y 45% del valor CIF¹, el 0.5% sobre el valor CIF por contribución al Fondo de Desarrollo para la infancia (Fodinfra), El 5% por Impuesto de Salida de Divisas que se encuentra en obligación de cancelar al momento de hacer pagos al exterior, el impuesto a los consumos especiales ICE y finalmente cancelan el 12% de Impuesto al Valor Agregado IVA, la carga de impuestos a este sector está por los niveles del 39% y 49%; de acuerdo a los datos de la AEADE notamos:

En el año 2015, el monto por impuestos del sector alcanzó los 770 millones de dólares, donde el advalorem representa el 30% de la recaudación con 233 millones.



Figura 9: Montos de tributos del sector en el

2015. Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Mientras que en el año 2016 el monto superó los 865 millones, siendo el impuesto a los vehículos el que encabeza el volumen de los tributos

¹ C.I.F.: cláusula de compraventa que incluye el valor de las mercancías en el país de origen, el flete y el seguro hasta el punto de destino



Figura 10: Montos de tributos del sector en el

2016. Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Finalmente, la recaudación del 2017 representó 1221 millones de dólares



Figura 11: Montos de tributos del sector en el 2017 Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Reformas arancelarias

Los aranceles son impuestos indirectos que grava a los bienes que son importados a un país, tienen como propósito proteger los bienes de producción nacional y servir como fuente de ingresos para el estado. Cobrados en la frontera a las mercancías que van de un territorio aduanero a otro (GATT 1994, art. I). Si bien es cierto los aranceles contribuyen a equilibrar la balanza comercial del estado ya que regula el nivel de importaciones; sin embargo, muchas veces la creación de nuevas medidas arancelarias conlleva a impactos económicos fuertes en los resultados de las empresas.

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) es el organismo que regula las importaciones que se realizan en el Ecuador y tiene la “facultad de regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, además, aprueba contingentes de importación o medidas restrictivas a

las operaciones de comercio exterior.² Como parte de sus medidas regulatorias en su resolución 65 y 66 estableció las restricciones cuantitativas a las importaciones de los vehículos y a las de partes, piezas y accesorios para el ensamble mediante el decreto de cuotas en dólares y en unidades posibles a importar. Estas reformas se dieron inicio a partir del año 2012 y tuvieron vigencia hasta el 2015.

Arancel Ad valoren.

El servicio Nacional de Aduanas del Ecuador define el AD-VALOREN (Arancel Cobrado a las Mercancías) como los aranceles establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete (base imponible de la importación). Dependiendo del modelo, peso, cilindraje y otras características se clasifican las partidas y su tarifa arancelaria, por ejemplo, los vehículos híbridos tienen una tarifa del 0%, para los demás la tarifa está entre el 30 y 40%, los CKD entre el 5% y 9% y otros accesorios de vehículos entre el 15 y 30%.

Dada a la presencia que obtuvo Ecuador en el mercado europeo y a los vínculos políticos, sociales y económicos convirtiéndose éste en un socio importante para nuestro país, se estableció un acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea que entró en vigencia a partir de enero 2017. Este acuerdo busca mejorar los accesos de los productos ecuatorianos en el mercado europeo ya que más de 300 productos se exportarán con arancel 0%; así como también permitirá el ingreso de mercancías al Ecuador con reducción de aranceles facilitando el acceso a bienes, materias primas e insumos de alta calidad que favorezcan a la matriz productiva.

Del total de las importaciones de origen europeo alrededor del 5% de estas corresponden al sector automotriz; de esta manera el acuerdo comercial favorece al sector automotriz de forma gradual; ya que sus importaciones de vehículos gozaran de la reducción anual del 5% de arancel por 7 años, partiendo en algunos casos del 40% y otros del 35%; mientras que la desgravación en camionetas será por 10 años. Se trata de una desgravación lineal y representantes del sector esperan que estos cambios afecten al costo de los automotores.

² Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones, Art. 72.

A pesar de la expectativa que genera en el mercado ecuatoriano el acuerdo con la Unión Europea, el impacto en los precios de venta de los vehículos no se logra evidenciar en el 2017 dado a que la reducción del arancel es de forma progresiva y aplica sobre el valor de fábrica, pero al momento de desaduanizar existen otros impuestos a los que están sujetos tales como el impuesto a los consumos especiales y el impuesto al valor agregado, adicional a otros pagos que deben ser canceladas como lo son el impuesto a la matriculación vehicular, Impuesto Ambiental e Impuesto a la salida de divisas.

Salvaguardias.

Se define a las salvaguardias como medidas de urgencia que aplica un gobierno con respecto al aumento de las importaciones de uno o varios productos y que estos causen o amenacen causar daño a la producción nacional de ese mismo producto, de acuerdo con lo establecido por la Organización Mundial del Comercio, las medidas pueden consistir en restricciones cuantitativas de las importaciones o aumentos de los derechos por encima de los consolidados, la duración de las salvaguardias será de cuatro años a menos que se prorrogue de conformidad con las disposiciones del acuerdo y esto se puede dar solamente si después de una nueva investigación se considere necesario mantenerlas para reparar los daños.

Según la definición establecida por la Organización Mundial del comercio, las Salvaguardias son una medida de restricción total o parcial, temporal de las importaciones de un producto con la finalidad de proteger una rama de producción nacional específica en un aumento de las importaciones de un producto que cause o amenace causar daño grave de esa rama de producción. Dado el panorama externo por la baja del precio del petróleo y la apreciación del dólar, en el año 2015 el gobierno decidió tomar medidas para equilibrar las importaciones y la balanza comercial con la imposición de sobre tasas arancelarias según la resolución N° 011-2015 del Ministerio de Comercio Exterior. De acuerdo con lo publicado por la presidencia de ese entonces la medida se creó con la siguiente intención:

“El acuerdo general de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT 1994)⁴, (...) estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su Balanza de Pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las

mercancías de importación, (...), es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico”.

Las sobretasas arancelarias estaban entre el 5% y 45% de acuerdo con el tipo de producto que gravaban, se exceptuaron las materias primas y bienes de capital, artículos de higiene personal y uso del hogar, medicinas y equipos médicos, repuestos de vehículos, combustibles y lubricantes y a las importaciones por correo rápido o courier y menaje de casa. Ésta medida tuvo un gran impacto para el sector automotriz ya que un gran porcentaje de sus mercaderías son importadas lo cual generó costos más elevados y perdieron competitividad ante las marcas locales. Las salvaguardias sumadas al cupo restringido de importaciones de vehículos ocasionaron que las ventas de los concesionarios que comercializan marcas de origen japonés, europea o chinas se vieron afectadas en un 10.7% solo en el primer cuatrimestre del año 2015, según la AEADE (2015).

Tabla 3

Sobretasas arancelarias.

Sobretasas	Producto
5	Bienes de capital y materias primas no esenciales.
15	Bienes de sensibilidad media.
25	Neumáticos, Cerámica, CKD de Televisores y CKD motos
45	Bienes de Consumo Final, televisores, motos.

Nota. Tomado de Resolución Comercio exterior N° 66, COMEX (2012)

Las medidas de salvaguardias tuvieron una vigencia de 15 meses y se eliminaron progresivamente; sin embargo junto con la restricción de cupos las consecuencias fueron significativas en la economía ecuatoriana, a más de la escasez de productos y el encarecimiento de algunos de ellos trajo consigo la reducción de beneficios para las empresas y como medida de reducción de costos y gastos éstas optaron por el despido o eliminación de varias puestos de trabajo durante el 2014 y 2015; se pudo evidenciar una reducción de plazas del 21% de empleos directos del sector automotriz, llegando a más de 7500 empleos perdidos (Navas, 2015).

Dentro del periodo de vigencia de las salvaguardias se redujeron los niveles de importaciones del sector, no obstante, el monto de recaudación por esta medida en el año 2015 fue de 53 millones de dólares, mientras que para el 2016 el monto fue de 61 millones de dólares tal como se muestran en las figuras 10 y 11, un incremento a pesar del comportamiento bajista en ventas que mostró el sector.

Impuesto a los consumos especiales.

Se establece el impuesto a los consumos especiales a ciertos bienes y servicios de fabricación nacional o importados con la finalidad de disminuir su consumo ya que se consideran dañinos para la salud o de lujo, este tributo se lo calcula en base al precio de venta al público y se lo cancela al momento de la transferencia del bien o servicios en el caso de los de producción nacional o en el momento de desaduanización en el caso de las importaciones, el Servicio de Rentas Internas es el organismo encargado de publicar los diferentes porcentajes aplicados a cada una de las partidas gravadas con este impuesto.

Base imponible de ICE.

La base imponible para el cálculo del impuesto de acuerdo con lo publicado en la resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas SRI, “se establecerá con base al precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador menos el impuesto al valor agregado IVA e impuesto a los consumos especiales y a esta base se le aplica la tarifa correspondiente a su categoría.

En el caso de los importadores de vehículos estos tienen la obligación anual de reportar al Servicio de Rentas Internas la lista de precios de venta al público de todos los modelos que comercialicen la misma que servirá de referencia para el cálculo del Impuesto a los consumos especiales que se declara en la Aduana.

La liquidación del impuesto a los consumos especiales se la realiza al momento de la declaración de la mercancía y su pago previo al despacho de las oficinas de aduana.

Los vehículos Híbridos, ortopédicos y no ortopédicos destinados para el transporte de personas con discapacidad estarán exentos de ICE; de acuerdo con el grado de discapacidad certificado se aplicará la exoneración del impuesto, esto va desde el 100% hasta el 60% o conforme a lo que establezca la Ley de Discapacidad.

<p>a) Base imponible en función del PVP</p> $\text{Base imponible1} = \frac{\text{PrecioDeVentaalPúblicoSugerido}}{(1+\%IVA) * (1+\%ICEVigente)}$ <p>b) Base imponible en función de precio ex fábrica o ex aduana.</p> $\text{Base imponible2} = (\text{PrecioExFábricaoExAduana}) * (1,25)$

Figura 12. Cálculo de ICE.

Fuente: SRI

Quienes pagan el ICE.

El impuesto a los consumos especiales de acuerdo con los registros oficiales publicados por el Servicio de Rentas Internas debe ser cancelado por las personas naturales y sociedades fabricantes de bienes y servicios gravados con este impuesto y por quienes realicen las importaciones. El impuesto a los consumos especiales ICE, se aplica a los bienes y servicios, de procedencia nacional e importados, detallados en el artículo 82 de la Ley de Régimen tributario Interno.

En las importaciones de vehículos el importador cancela el ICE al momento de desaduanizar la mercancía, pero es cargado al costo del vehículo para fijar el precio de venta al público.

Tarifas de impuesto al consumo especial para vehículos.

El porcentaje y la clasificación de las partidas las establece el Servicio de Rentas Internas para el sector automotriz, los porcentajes van desde el 5% incrementado gradualmente 5% hasta establecerse en 35% de la tarifa ad valorem, este impuesto se aplica dependiendo del tipo (camión, camionetas, furgoneta, Híbrido, etc), uso del vehículo y de su precio de venta al público. Por ejemplo, el ICE de un vehículo cuyo precio de venta sea 40mil dólares es de 15% mientras que de uno con precio de venta mayor a 70mil dólares es del 35%.

Tabla 4*Porcentajes de ICE.*

Grupo II	TARIFA AD VALOREM
Precio de venta al público de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo Precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Precio de venta al público superior a USD 30.000 y hasta 40.000	15%
Precio de venta al público superior a USD 40.000 hasta 50.000	20%
Precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y 60.000	25%
Precio de venta al público sea superior a USD 60.000 hasta 70.000	30%
Precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%

Nota. Tomado de Bienes y servicios gravados con ICE, Servicio de Rentas Internas (2017)

Impuesto a la renta.

El Impuesto a la Renta corresponde al impuesto que tienen como obligación cancelar todas las compañías basadas en sus resultados integrales al cierre de un año fiscal, se calcula sobre las rentas globales que obtengan las personas naturales o sociedades nacionales o extranjeras generadas en el período de análisis y actualmente corresponden al 22% sobre la renta gravada. El porcentaje de este tributo puede ser modificado según resoluciones de la Asamblea Nacional o decreto presidencial.

De acuerdo con lo publicado en la página oficial del Servicio de Rentas Internas, “Para el cálculo del Impuesto a la Renta, las sociedades constituidas en el Ecuador, las sucursales de sociedades extranjeras domiciliadas en el país y los establecimientos permanentes de sociedades extranjeras no domiciliadas que obtengan ingresos gravables, están sujetos a la tarifa impositiva del 22% sobre su base imponible para el año 2018”.

Impuesto al valor agregado.

Grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados, en la forma y en las condiciones que prevé la Ley. LORTI (2016).

La tarifa de impuesto al valor agregado es del 12% actualmente, y es un impuesto que se lo detalla en la factura, finalmente cancelándolo el consumidor; sin embargo, las comercializadoras de vehículos o cualquier empresa que transfiera bienes o servicios gravados con este impuesto se convierten en recaudadores del mismo ya que a su vez tienen la obligación mensual de pagarlo al Servicio de Rentas Internas mediante el formulario 104.

Si bien es cierto los impuestos no forman parte de los gastos de las compañías y además se lo ha definido como un tributo que lo asume el consumidor final, cómo pueden afectar a las empresas del sector automotriz. Ciertamente no incrementa el valor de gastos, pero si representa una afectación en su flujo de efectivo; ya que, si solo tomamos como ejemplo a las comercializadoras de vehículos, muchas de sus ventas son canceladas a crédito mayor a 12 meses de plazo por tratarse de valores que superan los \$20000 dólares; por lo tanto, las empresas deben contar con los recursos para cumplir con sus obligaciones tributarias y cubrir sus necesidades ordinarias.

Impuesto a la salida de divisas.

El impuesto a la salida de divisas recae sobre las transferencias de divisas enviadas al exterior a través de efectivo, cheques, giros, envíos, retiros, transferencias o pagos de cualquier naturaleza realizados con o sin la intervención de las instituciones financieras. La tarifa de este impuesto es el 5% por montos que superen los \$ 1000 dólares. Se presume que los pagos realizados por residentes nacionales o empresas ecuatorianas con fondos en ubicados en bancos del exterior también son causales de este impuesto; así mismo las exportaciones cuyos beneficios económicos no retornen al país.

De acuerdo con la reforma tributaria vigente los pagos por salida de divisas podrán ser utilizados como crédito tributario del impuesto a la renta, siempre y cuando las

importaciones correspondan a materia prima, bienes de capital e insumos para la producción de bienes o servicios y que al momento de la declaración aduanera registre tarifa ad valorem 0%. Dado a que el sector automotriz importa productos terminados no aplica esta exoneración y cancela el 5% al momento del pago que generalmente es a través de la banca quien a su vez cobra este impuesto de manera inmediata.

Otras medidas

Con el cambio de mandato presidencial se están creando nuevas medidas para cubrir el presupuesto del estado para el año 2018, el presidente Lenin Moreno presentó el proyecto de Ley Orgánica para impulsar la Reactivación Económica del Ecuador, la propuesta contempla reformas tributarias, aduaneras, societarias y monetarias que generen incentivos tributarios sobre todo para las pequeñas y medianas empresas que permitan un incremento en las recaudaciones del estado. El objetivo del gobierno es que esta ley deje al fisco \$ 45 millones de dólares al año.

Las medidas creadas por este nuevo gobierno buscan generar liquidez tanto para el estado como para el sector empresarial; las reformas que tienen afectación directa al sector automotriz son la exoneración del pago de la tercera cuota de anticipo al impuesto a la renta el mismo que se debe liquidar en abril del 2018, el incremento de 3 puntos en el impuesto a la renta, y otra es la de la creación de la tasa de control aduanero ya que afectan a las partidas que son importadas por el sector automotriz.

Rebaja de anticipo mínimo.

La rebaja del pago del saldo del impuesto a la renta del periodo fiscal 2017 consiste en la exoneración del 100% del pago de la tercera cuota del anticipo a las empresas cuyos ingresos brutos anuales iguales o menores a \$ 500000; una rebaja del 60% para las sociedades cuyas ventas se encuentre en el rango de \$500000.01 a \$1000000 y finalmente una rebaja del 40% para las sociedades que superan sus ingresos anuales a \$ 1000000.01; el gobierno considera que con dicha medida fomentará la liquidez en el sector productivo.

El anticipo del impuesto a la renta consistía en un cálculo basado en los resultados financieros de un periodo fiscal que se estaba cerrando y que dicho monto se podría convertir en el impuesto a la renta del siguiente periodo. Desde que el país empezó a sentir

en su economía la pérdida del valor de dólar y la baja del precio del petróleo, el anticipo del impuesto a la renta se convirtió en un problema para muchos ya que el monto era mayor al impuesto real que la empresa debía cancelar dado a que los beneficios económicos disminuían de un año a otro. Si bien es cierto que el pago del anticipo al impuesto a la renta en muchas ocasiones se convertía en un gasto para las compañías con esta exoneración se permitiría que el impuesto a la renta de las empresas sea más apegado a sus resultados reales y que se cancele un impuesto justo acorde al comportamiento financiero que haya vivenciado cada compañía.

Tasa de control aduanero.

Como parte del proyecto de reactivación económica del país, una de las medidas más recientes fue la creación de la tasa de control aduanero por parte del Servicio nacional de Aduana que consiste en el cobro de \$ 0.10 por el peso de mercancía dividido para una unidad de peso de acuerdo con la partida arancelaria, esta medida aplicó a 375 partidas arancelarias y el gobierno busca la generación de 500 millones al año. El cobro de la tasa aporta 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 generación de empleo y el fortalecimiento de la dolarización (Andino, 2015).



Figura 13. Cálculo de

la tasa de servicio de control aduanero. Fuente: SENAE

La tasa de control aduanero entró en vigencia en noviembre de 2017, inmediatamente representantes de varios sectores productivos se opusieron a la medida ya que consideraban que la afectación en el precio de venta de los productos incrementaría significativamente. El sector automotriz con la implementación de esta medida debía asumir un costo adicional entre \$ 250 y \$ 1000; sin embargo, fue necesaria la revisión por parte del ente de control ya que la incidencia para el sector era bastante significativa, con la actualización de las unidades de control las tasas se colocaron por debajo de los \$ 100 para el sector automotriz.

Financiamiento

El sistema financiero tiene como finalidad principal canalizar los ahorros y convertirlos en inversión, tal como lo define la Superintendencia de bancos y seguros:

“El conjunto de las instituciones que tiene por objetivo canalizar el ahorro de las personas. Esta canalización de recursos permite el desarrollo de la actividad económica (producir y consumir) haciendo que los fondos lleguen desde las personas que tienen recursos monetarios excedentes hacia las personas que necesitan estos recursos. Los intermediarios financieros crediticios se encargan de captar depósitos del público y, por otro, prestarlo a los demandantes de recursos”.

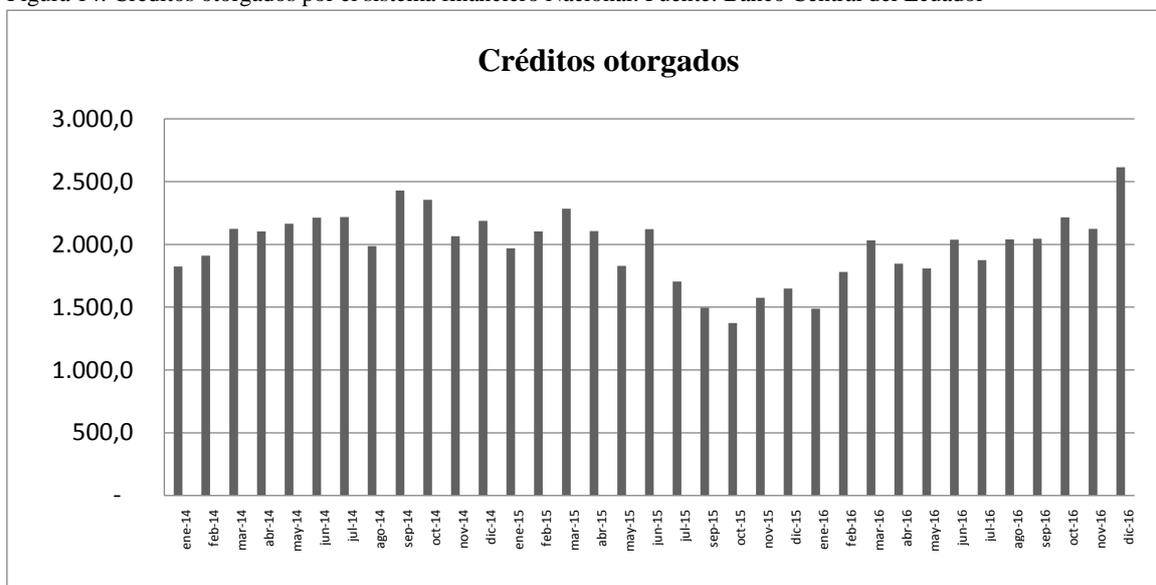
La creación del sistema financiero en el Ecuador se dio alrededor de los años 1831 y 1839 el cual fue evolucionando poco a poco, en el año 90 este sistema sufre una de las más grandes crisis bancarias dadas a las fugas de capital, las altas tasas de interés y los conflictos de territorio con Perú; sin embargo, con los años se ha ido desarrollando y captando más participantes en el sector financiero. Existen los bancos privados y públicos y pueden ser las fuentes de mayor conocimiento al momento de recurrir a una solicitud de crédito, pero en este sector hay otros participantes como lo son las mutualistas, cooperativas y sociedades financieras que funcionan como intermediarios financieros.

Montos otorgados por el sistema financiero.

Para este estudio nos basaremos en los créditos otorgados por el sistema financiero Nacional³, el cual desde el 2014 hasta diciembre de 2016 ha otorgado créditos por un monto promedio de \$ 69,683.5 millones de dólares, como podemos observar en la tabla, el año 2015 dado la situación económica que afectó a nivel mundial por la baja del precio del petróleo, los créditos tuvieron un comportamiento a la baja, estando por debajo de los 1,500 millones; sin embargo el 2016 la tendencia se volvió más favorable para la economía siendo diciembre de 2016 el punto más alto con 2,614 millones de dólares otorgados.

³ Sistema financiero Nacional: sector privado (bancos privados, economía popular y solidaria, mutualistas, sociedades financieras, tarjetas de crédito) y el sector público (Banco del Estado, Corporación Financiera Nacional y Banco Nacional de Fomento)

Figura 14: Créditos otorgados por el sistema financiero Nacional. Fuente: Banco Central del Ecuador



Conocemos que de este monto que financia la banca al sector comercial y productivo, buena parte se dirige al sector automotriz (sujeto de estudio), de la siguiente manera:

Los montos detallados en la parte superior corresponden al detalle global de créditos otorgados por el sistema financiero nacional; mientras que en la tabla 2, se muestran los montos entregados al sector automotriz en el período 2014 - 2016, según la clasificación del tipo de crédito de acuerdo con la Resolución No. 043-2015-F 4 de la superintendencia de Bancos y Seguros.

Podemos evidenciar que en el año 2015 los créditos otorgados al sector fueron más bajos, evidentemente por la situación económica que atravesaba el país; para el 2016 el monto fue más restringido y exclusivo para los tipos de crédito comercial prioritario corporativo.

Cabe aclarar que los tipos de crédito corporativo y empresarial se otorgan a clientes con ventas mayores a \$ 1 millón anual.

⁴ Clasificación de los créditos de acuerdo con los montos de ventas de las empresas solicitantes de los fondos.

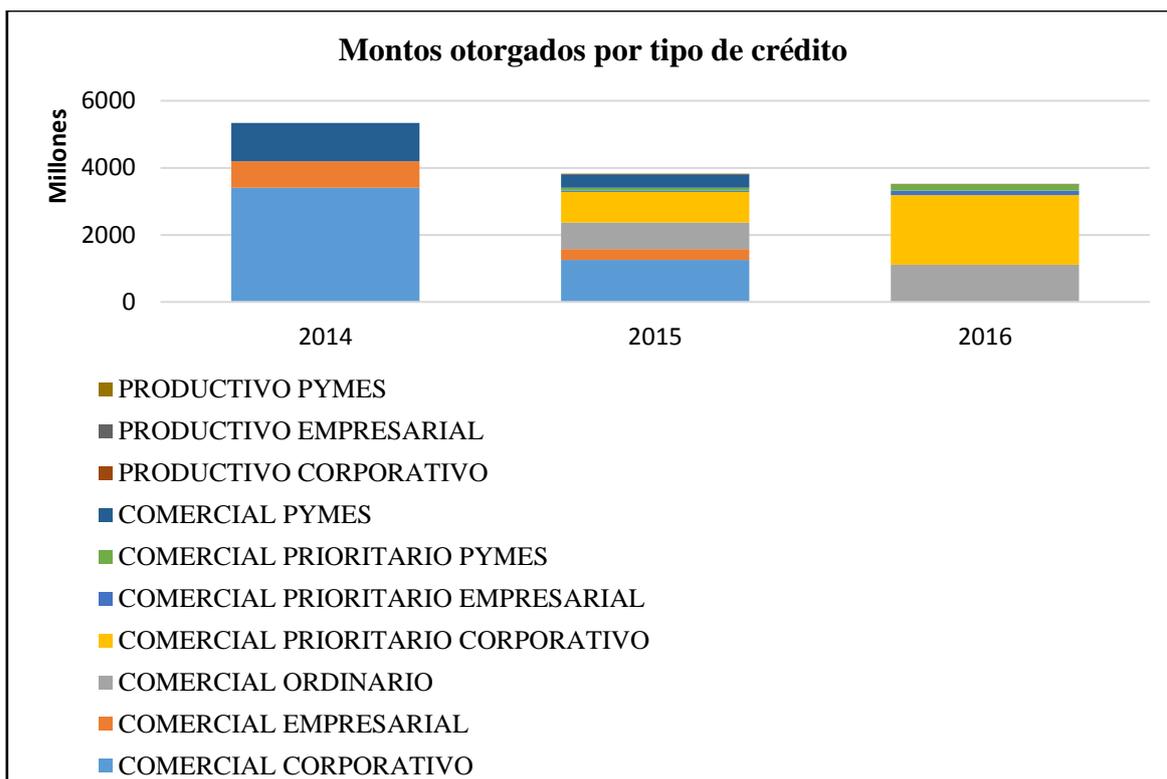


Figura 15: Montos otorgados según el tipo de crédito. Fuente: Banco Central del Ecuador

Tasas de interés.

Con la resolución emitida por la Junta de política y regulación monetaria y financiera se buscó regular la fijación de las tasas de interés activas efectivas máximas que rigen para todo el sistema financiero privado, público y de la economía popular y solidaria.

Desde Septiembre de 2007 hasta octubre 2008 se implementó una política de reducción de las tasas activas máximas, manteniéndose estables a partir de esta fecha, según datos del Banco Central del Ecuador.

Las tasas activas efectivas máximas de los créditos productivos Corporativo se mantuvieron desde el 2009 al 2015 en 9.33%; mientras que las tasa de productivo empresarial se mantuvieron en 10.21 en el mismo periodo de tiempo.

Tabla 5*Tasas de interés.*

Segmento	Tasa Activa Efectiva Máxima				
	sep-07	jul-09	feb-10	may-10	jul-15
Productivo Corporativo	14,03	9,33	9,33	9,33	9,33
Productivo Empresarial	n.d	10,21	10,21	10,21	10,21
Productivo PYMES	20,11	11,83	11,83	11,83	11,83

Nota. Tomado de Tasas de Interés, Banco Central del Ecuador (2017)

Garantías comprometidas.

Cuando las instituciones financieras hablan de garantías se refieren a la solvencia para responder en caso de algún incumplimiento que se presente durante la operación de crédito. Es una forma de respaldar el préstamo que están otorgando. Las garantías pueden variar de acuerdo con el monto solicitado y al tipo de préstamo e inclusive al destino del mismo. Los compromisos de pago a lo largo de los años han sido los personales que se concentran en el patrimonio presente y futuro que pueda tener; y por otro lado están las garantías reales que corresponden a gravar un bien con el cual se va a responder, usualmente conocidas como las hipotecas.

Alternativas de financiamiento a corto plazo otorgadas por instituciones financieras.

En el mercado ecuatoriano existen varias alternativas de apalancamiento para los comercializadores del sector automotriz una de ellas es el financiamiento a corto plazo con la cual se busca obtener recursos líquidos dentro de un período de 12 meses; usualmente son utilizadas para capital de trabajo o cubrir necesidades operativas.

Existen distintas formas de captar los recursos necesarios a corto plazo, se los clasifica en 3 grupos como son los préstamos bancarios sin garantía, préstamos bancarios con garantías y otras fuentes (Ross, Westerfield, & Jaffe, 2012)

Préstamos sin garantías.

Los préstamos bancarios sin garantías, son una forma de cubrir un déficit de efectivo de una manera más rápida y consiste en que las empresas solicitan directamente a su banco una línea de crédito esta puede ser no comprometida, siendo éste un acuerdo informal en la que empresa obtiene un préstamo con un límite especificado con anterioridad; o también puede ser comprometida, por la cual se tiene que pagar una comisión sobre los fondos, la tasa libor⁵ o costos que imponga la institución financiera. En Ecuador esta modalidad consiste en préstamos productivos garantizados con un aval personal o una hipoteca, cubriendo montos desde \$ 3.000 a \$ 150.000.

Préstamos con garantías.

En los préstamos bancarios con garantía se ceden los derechos de las cuentas líquidas del activo; la primera forma puede ser el factoraje el cual consiste en comprometer a las cuentas por cobrar; es decir se descuentan y venden, Ross (2012) “el prestamista no sólo tiene derecho prendario sobre las cuentas por cobrar; sino que el prestatario sigue siendo responsable de pagar si una cuenta es incobrable” (pág.813).

Otra forma de préstamos con garantías son los financiamientos mediante las cuentas de inventario los más comunes son, la garantía general sobre los inventarios el cual es un derecho prendario sobre el inventario; otro es el depósito en consignación, el prestatario mantiene inventarios en depósito para el prestamista y el producto de la venta se remite de inmediato al prestamista; y finalmente el financiamiento mediante almacenes generales de depósito ocurre cuando una empresa pública de almacenamiento supervisa el inventario en nombre del prestamista.

Factoraje.

Es una alternativa de financiamiento que ofrece liquidez inmediata a quienes recurran a estas opciones ya que consiste en un contrato mediante el cual las empresas traspasan sus cuentas por cobrar futuras de los créditos que han otorgado a cambio de dinero equivalente a los montos transferidos incluida una tasa de descuento. El operador de

⁵ Tasa de interés determinada por los bancos que participan en el mercado de Londres para depósitos a corto plazo. Fuente: www.banrep.gov.co/es/libor

factoraje puede realizar la gestión de cobro en comisión de cobranza o en su propio nombre como cesionaria de los créditos.

El factoring cuenta con varios años de presencia en el mercado; sin embargo, el uso de esta alternativa ha sido limitada dadas las restricciones de intervención en esta modalidad ya que inicialmente estaba dada por la participación de grandes compañías que necesitaban contar con una calificación que les permitan negociar sus documentos y las instituciones financieras; otras de las barreras eran los altos costos financieros que implicaban dichas transacciones.

De acuerdo con datos de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Corpei) el factoraje aporta entre el 1.5% y el 2% al Producto Interno Bruto del país (Revista Líderes, 2017), existen varias empresas que se dedican a ofrecer estos servicios e Instituciones financieras que lo tienen como alternativas dentro de su gama de productos ofrecidos. Según la revista Líderes el monto de descuento dependerá de la entidad que lo compre y la del cobro de la factura, las tasas de descuento van hasta un máximo del 10% de la factura.

Esta herramienta de financiamiento es muy útil ya que se permite contar con la liquidez necesaria, es de gran utilidad en el sector automotriz ya que por contar con un volumen alto de ventas y con facturaciones individuales de montos altos con vencimientos de hasta cinco años al tratarse de vehículos; sin embargo, los gerentes antes de acudir a esta medida deben analizar si sus márgenes de ganancias le permiten recurrir a esta fuente dado a que tienen un costo financiero que asumir. El factoraje tiene múltiples ventajas, tales como:

- Contar con liquidez en el mayor tiempo posible
- Mejora del ciclo operacional de la compañía
- Disminución del endeudamiento con altos costos financieros
- Simplificación de la cartera y disminución del vencimiento

La Corporación Nacional Financiera ofrece a las empresas del sector productivo alternativas de factoring electrónico e Internacional, como una forma de dinamizar la economía y proveer de liquidez a las compañías que tomen este producto como una fuente de obtención de recursos a través de la venta de sus facturas. Las tasas de intereses con las

que se negocian estos tipos de productos financieros oscilan entre 9.09% y 11.83% para el factoring electrónico y del 6.35% al 7.25% para el factoring internacional, dependiendo del tipo de crédito y del plazo.

Otras fuentes de financiamiento a corto plazo.

Las otras fuentes de financiamiento están dadas por la emisión de los papeles comerciales tales como los pagarés, los cuales usualmente son firmados por empresas con mayor solvencia y son respaldados con una línea de crédito, sus tasas de interés son pequeñas al igual que su plazo de vencimiento; y adicional tenemos las aceptaciones bancarias las cuales consisten en un acuerdo de un banco en pagar una suma de dinero; es decir el banco acepta las letras de cambios o pagarés de un vendedor paga la deuda de éste y finalmente se crea una obligación con el banco. En Ecuador esta modalidad existe los descuentos de documentos valorados con responsabilidad y sin responsabilidad y el capital deberá ser máximo el 90% del certificado.

En el Ecuador la forma más común de obtener recursos es mediante los préstamos bancarios con garantía; los bancos privados han otorgado un monto de USD 1.016.743,85 para créditos productivos o microempresas con un plazo de vencimiento no mayor a 360 días, esta información es revelada por la Superintendencia de Bancos con corte al 31 de diciembre de 2015; sin embargo existe otro método como lo es el factoraje la cual es una medida muy poco usada como una fuente de financiamiento a corto plazo y solo representa el 2% del PIB del país. El año pasado se movieron unos 50 millones por la compra de facturas. Los sectores de manufactura, agrícola, manufacturero, camaronero, de bienes y servicios son los que más se benefician de este método.

Financiamiento a largo plazo.

La deuda a largo plazo con instituciones financieras está respaldada con garantías como las hipotecarias de tal forma que se respalde el reembolso de los montos otorgados por el banco; sin embargo, en este método de financiamiento se incurre en costos financieros como son los intereses, los cuales son reconocidos como gastos por las empresas y son deducibles de impuestos.

Las tasas referenciales de intereses activas están publicadas en la página oficial del Banco Central y dependen del tipo de segmento, para el segmento corporativo la tasa oscila entre 7.76% y 9.33%; mientras que para el sector empresarial está entre el 9.71% y 10.21%; sin embargo, muchas entidades financieras dependiendo de la empresa que solicite el crédito y sus garantías, la tasa ofertada es del 6.5% promedio con un plazo de 5 años.

Los préstamos bancarios se hacen con base en un compromiso con una empresa. Dicho compromiso establece una línea de crédito y permite que la compañía disponga de efectivo hasta un límite predeterminado en calidad de préstamo. Casi todos los compromisos tienen la forma de un crédito revolvente a plazo fijo de hasta tres años o más. Los fondos comprometidos del crédito revolvente se retiran o no dependiendo de que la empresa tenga necesidad actual de ellos o no.

Mercado de valores

Los mercados de valores proveen, a nivel mundial, los procesos, normativas y mecanismos mediante los cuales las unidades económicas que ahorran (personas, familias, empresas), los canalizan a las unidades económicas que requieren financiamiento (empresas, proyectos) ya sea de corto, mediano o largo plazo. Bejarano, A (2018).

Emisión de obligaciones.

Las empresas que deseen emitir obligaciones deberán regirse por el reglamento para la Emisión de obligaciones y papel comercial y al de participación del Sector Público en el Registro del Mercado de Valores, con la previa autorización de Oferta Pública las compañías podrán negociar las obligaciones emitidas en los mercados bursátil y o extrabursátil, a través de una casa de valores, esta opción de financiamiento es utilizado por las empresas como apalancamiento a largo plazo que es utilizado para expansión de negocios, mejoras o adecuaciones de infraestructura.

Obligaciones con garantía general.

El monto que se emita por obligaciones no podrá exceder el 80% del total de activos libres de todo gravamen y con excepción de los activos diferidos, este cálculo deberá mantenerse hasta la total de redención de las obligaciones, respecto de las

obligaciones en circulación y no redimidas, según el artículo 17 del reglamento para la emisión de obligaciones.

Obligaciones con garantía específica de manera general.

Cuando una obligación además de contar con garantía general, se respalde con garantía específica estas podrán ser prendas, hipotecas, avales, finanzas, cartas de crédito “stand By”, pólizas de seguro, certificados de depósito de mercaderías de fácil realización, fideicomisos mercantiles de garantía y deben considerar lo siguiente:

1. Al momento de la constitución de la garantía, el emisor de los valores no estará en concurso preventivo, cesación de pagos o programa de regularización
2. Al momento de la constitución de la garantía y durante el tiempo de vigencia del programa, los valores objeto de la garantía deberán estar inscritos en una bolsa de valores
3. Las calificaciones de riesgo que deben mantener los valores objeto de garantía son “B” si son emitidos por Instituciones no financiera y “BBB” por valores emitidos por instituciones financieras
4. Las garantías deben ser valoradas a precio de mercado

El monto para la emisión de este tipo de obligaciones no puedes superar el ochenta por ciento del avalúo de los bienes que la garanticen, excepto si en respaldo de la emisión se otorgan fianzas o avales conferidos por instituciones financieras legalmente facultadas para el efecto, en cuyo caso el monto de la garantía específica deberá cubrir el valor total del capital e interés de la emisión.

Obligaciones convertibles en acciones.

Este tipo de obligaciones es aprobado por la junta general de accionistas quienes definirán los plazos y los términos de la conversión, las empresas que tengan inscritas en el Registro del Mercado de valores podrán fijar el factor de conversión en base al precio de sus acciones en el mercado bursátil; en caso de no tenerlo la fijación del precio se realizará basados en métodos de valorización universalmente aceptados como el valor presente neto. Una vez realizado este proceso se deberá realizar el aumento del capital por el monto de la emisión de la obligación.

Papeles comerciales

Los papeles comerciales son obligaciones de corto plazo y son emitidos con una duración inferior a 360 días, las compañías cuyos socios o accionistas mediante junta aprueben la emisión de estos pasivos deberán inscribirse en el Registro del Mercado de valores, los programas de emisión para la oferta pública tienen un plazo de hasta 720 días. Los accionistas determinan un cupo de emisión revolvente lo que consiste que la empresa pueda redimir, pagar, recomprar, emitir y colocar papeles comerciales de forma continua y de acuerdo con sus necesidades de fondos, mientras esté vigente su autorización, según lo establecido en la Ley de Mercado de valores.

Las compañías que emitan papeles comerciales lo podrán realizar hasta por un monto equivalente al ochenta por ciento del total de sus activos libres de todo gravamen, excluyendo los activos diferidos, el monto se definirá como cupo del programa, los resguardos corresponden a una serie de medidas orientadas a mantener el valor de la garantía tales como:

1. No enajenar los activos esenciales mientras esté vigente el programa de la emisión del papel comercial;
2. No repartir dividendos mientras existan obligaciones en mora;
3. Mantener durante la vigencia del programa la relación activos libres de gravamen sobre obligaciones en circulación, según lo establecido en el artículo 17 y 34 del reglamento para la emisión de obligaciones y papel comercial.

Bonos.

Los bonos se emiten al portador, dando la propiedad y la empresa pagará “al portador” de éste. La propiedad no se registra y, al igual que con un bono registrado con cupones anexos, el tenedor del certificado del bono desprende los cupones y los envía a la compañía para recibir el pago correspondiente. Los bonos al portador tienen dos desventajas. Primero, son difíciles de recuperar si llegan a extraviarse o son robados. Segundo, debido a que la empresa no tiene conocimiento de quiénes son los propietarios de sus bonos, no puede notificar a sus tenedores los acontecimientos importantes. Los principales tipos de bono son:

- Bono canjeable: Bono que puede ser canjeado por acciones ya existentes. No provoca ni la elevación del capital ni la reducción de las acciones.
- Bono convertible: Bono que concede a su poseedor la opción de canjearlo por acciones de nueva emisión a un precio prefijado. Ofrece a cambio un cupón (una rentabilidad) inferior al que tendría sin la opción de conversión.
- Bono cupón cero: Título que no paga intereses durante su vida, sino que lo hace íntegramente en el momento en el que se amortiza, es decir cuando el importe del bono es devuelto. En compensación, su precio es inferior a su valor nominal.
- Bono de caja: Títulos emitidos por una empresa, que se compromete a reembolsar al vencimiento fijado el préstamo pactado; los recursos obtenidos con la emisión de estos bonos se dedican a las necesidades de tesorería de la empresa.
- Strips: Algunos bonos son "strippables", o divididos, puede segregarse el valor del bono en cada uno de los pagos que se realizan, distinguiendo básicamente los pagos en concepto de intereses (cupones) y el pago del principal, y negociarlos por separado.
- Bono de deuda perpetua: Son aquellos que nunca devuelven el principal, (esto es, el nominal del bono, que generalmente coincide con la inversión inicial), sino que pagan intereses (cupones) regularmente de forma indefinida. Son los más sensibles a variaciones en el tipo de interés.
- Bonos basura: Que se definen como títulos de alto riesgo y baja calificación, que ofrece, en contrapartida, un alto rendimiento.
- Bono simple: Son aquellos que representan una deuda para la empresa que los emite y para el inversor con un derecho de cobro de capital e interés. El tenedor de un bono simple se constituye en acreedor de la empresa emisora.

En el desarrollo de este capítulo nos hemos dado cuenta que el sector automotriz tiene una gran incidencia en la economía ecuatoriana, es generadora de plazas de trabajo de manera directa e indirectamente. El crecimiento de este sector se da a la alta demanda que existe en el mercado y a las oportunidades que brinda el libre comercio; existen aproximadamente 1596 empresas pertenecientes al sector automotriz y que están legalmente constituidas en el Ecuador, a las cuales las podemos clasificar de acuerdo a su

actividad económica principal, de tal modo que las segmentamos en cuatro grupos como lo son el de ventas de vehículos nuevos y usados, el de servicio de mantenimiento y reparaciones, el de servicio de lavado y el de venta de partes y piezas.

A pesar de contar con producción nacional, el mayor volumen de vehículos y CKD son de origen extranjero; y dado a esto el Gobierno local ha implementado medidas restrictivas para bajar el nivel de importaciones, lo que ha frenado en los últimos años el crecimiento del sector. La contribución del sector automotriz en la recaudación de impuestos es una de las más altas ya que los productos del sector tienen una carga tributaria de aproximadamente el 39% y el 40%, los impuestos de mayor peso son el impuesto al valor agregado y el ICE.

Los costos de los productos que oferta el sector están dados por los de producción o adquisición en el caso de productos terminados, por los aranceles y otros costos como lo son la carga financiera por el apalancamiento de los recursos. Es necesario conocer de todos los valores que conforman el costo ya que forman la base para la definición del precio de venta al consumidor.

Los financiamientos se han vuelto más restrictivos en el Ecuador; ya que se tiene que cumplir ante la entidad financiera con una serie de requisitos para poder obtenerlos y que en muchas ocasiones estos recursos han sido negados por la falta de solvencia de quien los solicita; en cuanto a los costos de los mismos tanto las tasas de interés, tasas de descuento o las comisiones son muy altas. Actualmente en el mercado ecuatoriano la modalidad que más acogida tiene es la de los préstamos con garantía o respaldo ya sea hipotecario o aval personal porque proporciona seguridad al prestamista sobre el retorno del dinero.

Capítulo III

Sector automotriz de mercados latinoamericanos

En este capítulo buscamos mostrar las cualidades de la rama automotriz en países como Perú, Colombia y Chile, detallar sus volúmenes de ventas y marcas comercializadas, el monto de importaciones y exportaciones, las cargas fiscales y la evolución del sector automotor en el mercado durante los últimos 5 años y de esta manera identificar las características distintivas del sector automotriz en cada uno de los países analizados.

El sector automotriz lo conforman un conjunto de sociedades que se relacionan con el diseño, desarrollo, manufactura y comercialización de vehículos partes y piezas, si bien es cierto que es una de las ramas que mueve fuertemente la economía de los países a nivel mundial, por el volumen de ingresos que genera; sin embargo, el crecimiento y desarrollo de este mercado es diferente en cada país dado el mix de producción y comercialización que cada uno tiene.

Cada mercado tiene sus propias características; por esta razón en este capítulo describiremos al sector automotriz de Perú, Colombia y Chile como países referentes y vecinos de Ecuador.

Sector automotriz de Perú

Perú cuenta con una población 31.77 millones de habitantes al cierre del año 2016 de acuerdo a datos reportados por el Banco Central, con un Producto Interno Bruto de 192.1 miles de millones USD, un PIB per cápita de \$ 6,045.68 USD y una esperanza de vida es de 74.78 años. El sector automotor es un gran influyente en la economía peruana dada a los volúmenes de ingresos.

(Aduana de Perú, 2018), El sector automotriz de Perú comercializa 15.000 unidades promedio, desde el 2014 hasta el 2016 enfrentó épocas difíciles para la comercialización de sus productos; dado a la crisis económica que se vivenció a nivel mundial por la baja del precio del petróleo produciendo una desaceleración en la economía peruana. El volumen de créditos comerciales se redujo por lo que la demanda para el sector se contrajo.

Con el cambio de gobierno y la incertidumbre que esto generó en sus habitantes las ventas fueron incrementado progresivamente desde el 2016, por esta razón el 2017 se convirtió en el año de recuperación para la venta de vehículos con lo que muchos esperan un comportamiento creciente para los años que se avecinan. (Derteano, 2016), las inversiones públicas y privadas han tenido mayor apertura y la economía está encaminada a la aceleración.

Perú no cuenta con producción nacional, por lo que cubre la demanda de vehículos de uso particular con la importación desde los mercados de origen Chino con las marcas Chery, Gret Wall, JAC entro otros, japoneses e indio, según un estudio de la cámara de Lima la tendencia de consumo durante los últimos 10 años del mercado peruano ha sido adquirir vehículos livianos de precios accesibles.

Volumen de ventas.

De lo revisado en el portal de en el 2011 el sector automotriz colocó 123.722 unidades en el mercado local, en el 2012 tuvo un crecimiento del 25% vendiendo 155.053 vehículos; su mayor auge fue en el 2013 con 169.490 unidades, desde entonces las ventas se han ido disminuyendo hasta en un 4%, llegando a 153.876 unidades en el 2016; sin embargo, en el 2017 se muestra una recuperación del 6.4% en el volumen de ventas.

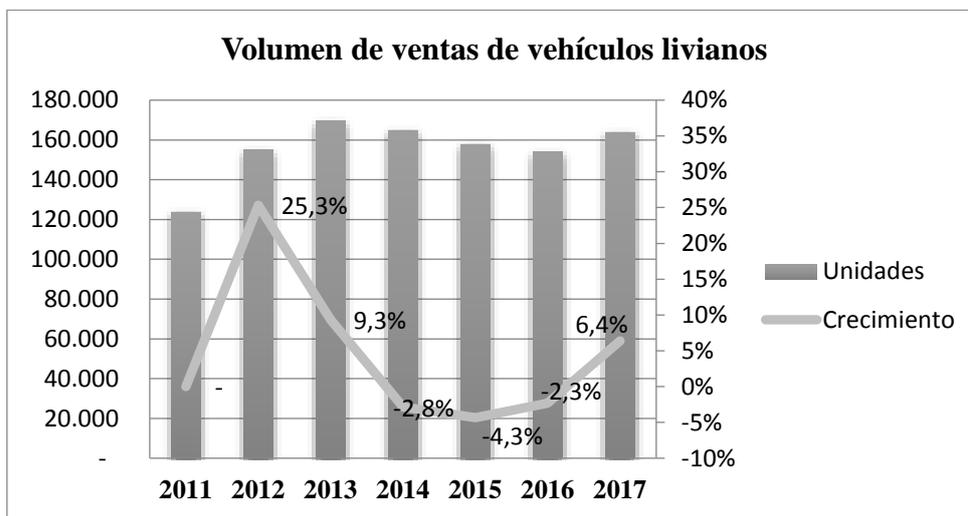


Figura 16. Volumen de ventas de vehículos livianos. Fuente: SUNARP

En el 2017 se muestra una recuperación de mercado con 163.668 unidades colocadas, la marca con mayor participación fue Toyota, seguido por Hyundai y Kia, el

tipo de vehículo con mayor demanda fueron los Sedan's con 74 mil unidades del total de ventas. El incremento se debe a una mayor demanda de vehículos livianos. Según la SUNARP los segmentos que experimentaron mayor venta, en vehículos livianos fueron las pick Up y furgonetas 48%, SUV, Todoterrenos 40.9%, camionetas 34.2%; y en vehículos pesados fueron los camiones y tracto camiones 19.9% y minibuses y ómnibus 19.1%.

Tabla 6

Mix de Mercado 2017.

	01-17	02-17	03-17	04-17	05-17	06-17	07-17	08-17	09-17	10-17	11-17	12-17	ACUM
Autos, station													
wagon	7031	6322	7197	5400	6815	5813	5243	6824	5882	5747	6077	6492	74843
camionetas	1870	1998	2143	1516	1901	1903	1814	2243	2037	1853	1872	1948	23098
pick up,													
furgonetas	1710	1461	1349	1437	1628	1666	1406	1771	1538	1429	1363	1270	18028
SUV,													
todoterrenos	3887	3333	3760	3132	4126	3735	3782	4573	3883	3733	4822	4933	47699
V. LIVIANOS	14498	13114	14449	11485	14470	13117	12245	15411	13340	12762	14134	14643	163668

Nota: Fuente SUNARP.

Marcas más vendidas en Perú.

A lo largo de los años la marca de mayor presencia en el mercado peruano ha sido la japonesa Toyota con un 15.30% de participación en el mercado en el 2017; sin embargo dentro del período analizado el 2014 fue el mejor año para esta marca con 21.09%, a pesar de la baja que se muestra, la misma ha logrado ser la líder, el segundo lugar lo tiene Hyundai con 14.12%, posteriormente se encuentran Kia, Chevrolet, Nissan, Volkswagen.

Algo muy importante que destacar es que las “otras marcas” han ido ganando mercado sobre todo por la apertura para las marcas Chinas que con el paso de los años el factor precio no ha sido su único influyente si no que han mejorado su calidad lo que los vuelven aún más atractivos.

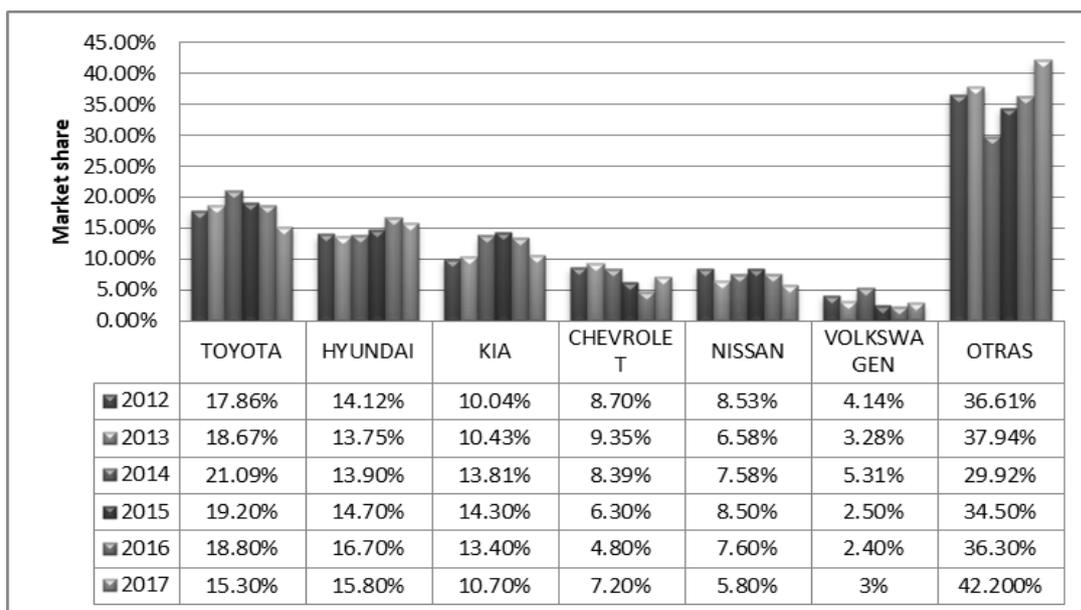


Figura 17. Marcas de 21 vehículos más vendidas en Perú. Fuente: SUNARP

Importaciones.

Perú carece de ensamblado nacional por lo que la demanda de vehículos de uso particular la cubre por medio de los mercados internacionales, según la cámara de Lima, el volumen de las importaciones ha disminuido por la falta de demanda, en el 2016 el total de importaciones fueron de 57.612 unidades una reducción de 7.021 vehículos por semestre en comparación al año 2015.

Los principales proveedores de vehículos son Corea del Sur con el 29% del volumen de las marcas Kía, Hyundai y Chevrolet, seguido de India con el 12.3% con las marcas Hyundai y Suzuki y en tercer lugar se encuentra China con el 12.3% con marcas como Chery Baic y Jac.

Tabla 7

Volumen de ventas de vehículos livianos.

Marcas	Origen de las Importaciones	Marcas	Origen de las Importaciones
	Corea del Sur 100%		China 72% y Corea del Sur 20%
	Corea del Sur 56% e India 44%		Japón 81% y Tailandia 10%
	Tailandia 53; Japón 18% y EE.UU. 14%		Colombia 96%
	México 73% y Japón 15%		Brasil 81% y México 13%
	India 64%		Japón 100%

Nota: Fuente CAMTRADE.

Carga fiscal.

La carga fiscal al sector automotriz de Perú, está dada por los aranceles y tributos que se cancelan en la importación de la mercadería, lo cual suma un peso promedio de 24.5%, posterior están los impuestos que afectan a la etapa de la comercialización y finalmente los que se generan de manera indirecta a las ganancias de las empresas que son parte del sector.

- **Derecho Arancelario:** Los aranceles que se cancelan al momento de la importación dependen a la clasificación de la partida de la mercadería se gravan los derechos arancelarios sobre el valor FOB (precio de fábrica más flete y seguro), el peso arancelario en Perú está segregado en 4 niveles 0%, 4%, 6% y 11%; sin embargo, las partidas de transporte están gravadas con 0% de arancel.
- **Impuesto Selectivo al Consumo:** Este es un impuesto específico que tiene como finalidad desincentivar el consumo de bienes que afecten de manera negativa el orden individual, social y medio ambiente, para los vehículos este impuesto puede ser 0% o 10% dependiendo de la clasificación del bien importado en aplicación a la Ley del Impuesto General a las ventas e Impuesto Selectivo al Consumo. La base imponible para el cálculo del impuesto es el precio de venta al público
- **Impuesto General a las ventas:** La tasa impositiva de este impuesto es del 16% y grava a todos los bienes con excepciones previstas en su normativa; sin embargo, para el sector automotriz la carga fiscal es del 16%
- **Impuesto de Promoción Municipal:** este tributo afecta a todos los bienes que se gravan con el Impuesto General de Venta; la tasa impositiva de este impuesto es del 2%.
- **Derechos Antidumping y Compensatorios:** se aplican a los bienes cuyos precios puedan causar perjuicio a la producción peruana, los compensatorios corresponden a los subsidios otorgados por el país de origen. El sector automotriz no se ve afectado ni beneficiado por estas tasas.
- **Seguro:** el valor de seguro corresponde al 1.5%

Tabla 8*Carga fiscal de Perú.*

CARGA FISCAL	
Descripción	Porcentaje
Ad/Valorem	0%
Impuesto Selectivo al Consumo	0% - 10%
Impuesto General a las Ventas	16%
Impuesto de Promoción Municipal	2%
Derechos Específicos	0%
Seguro	1,50%
Peso promedio	24,50%

Nota. Adaptado de Aduana de Perú (2018)

Sector automotriz de Chile

Chile cuenta con 17.91 millones de habitantes, con un Producto Interno Bruto de 247 miles de millones de dólares, un PIB per Cápita de \$ 13,792.93, la esperanza de vida de los chilenos es de 81.79 años siendo uno de los países con mayor esperanza de vida de Latinoamérica de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, la economía chilena se mueve en mayor proporción por el sector de servicios y el de minería, se considera a Chile como la quinta mayor economía de Latino América. La evolución del sector automotriz está influenciada por el desarrollo de los sectores productivos que mueven la economía de Chile, y que esta a su vez depende de factores macroeconómicos externos como la evolución de las economías extranjeras tales como la de Europa y Estados Unidos. El sector minero ha sido una fuente principal para el desarrollo del mercado camionero; mientras que el agroindustrial y el pesquero han impulsado las ventas de vehículos comerciales y de carga.

Volumen de ventas.

El sector automotriz vivenció su auge en crecimiento en los años 2012 – 2013 dado a los factores económicos que movieron positivamente la economía chilena, en este período la tasa de empleo creció y como consecuencia el poder adquisitivo de las familias

de clase media también; dando la oportunidad de que estos puedan adquirir su primer vehículo, lo que fomentó el desarrollo de este sector. Otro de los factores que permitieron el crecimiento de este sector fue contar con normas de calidad avaladas internacionalmente como lo es “Euro5” que han facilitado la evolución y el reconocimiento a nivel mundial.

Como ya lo hemos identificado el sector automotriz se mueve de acuerdo con las variables macroeconómicas que influyen en la economía; sin embargo las modificaciones gubernamentales inciden de manera directa en el desarrollo del sector automotor, es por esto que la Reforma tributaria “impuesto verde” sumado a la desaceleración económica ocasionaron la disminución de las ventas en Chile en el periodo 2014, generando un decrecimiento del 10.7% en el volumen de ventas y dando inicio a la etapa más baja para el sector.

El comportamiento de los volúmenes de venta dependen del tipo de vehículo, ya que la demanda está dada por otros sectores económicos productivos del país y es por esta razón que el número de vehículos de uso comercial dependen de la situación económica de la clase media; ya que son los mayores consumidores de estos modelos, por otro lado los tipo camión están marcados por comportamiento del sector minero, y finalmente los de uso comercial cuya demanda está influenciada por los sectores de servicios, agroindustria y pesquero. En el año 2012 el sector automotriz colocó 338,826 unidades en el mercado chileno, logrando un incremento del volumen vendido únicamente del 1.4% y del 11.6% en el 2013 en comparación al año anterior respectivamente, en el 2015 el número de unidades vendidas descendió a 281,782, siendo el nivel más bajo de los últimos 5 años; sin embargo el sector se empezó a recuperar desde el 2016 y fue en el 2017 donde las unidades colocadas inclusive superaron a las del 2012 con 360,900 solamente de vehículos tipo livianos.



Figura 18. Volumen de ventas de vehículos livianos de Chile. Fuente: Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC)

Las ventas de camiones mantuvieron el comportamiento decreciente y con una recuperación en el 2017, similar a la de los tipos livianos donde su mayor auge fue en el año 2012; sin embargo, la caída fue menos fuerte y las ventas del 2017 no lograron superar a las unidades del 2012. El número de vehículos colocados en el 2012 fue de 18,309 y de 13,144 en el 2017.

Según un análisis de la ANAC, esto se debe a la caída de las inversiones destinadas a la minería y a la energía; ya que estos representan el 61% y el 37% del mercado y la caída de estos sectores impactan directamente en la comercialización de vehículos pesados.



Figura 19. Evolución de las ventas acumuladas a Diciembre desde 2011 a 2017. Fuente: Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC)

Marcas más vendidas en Chile.

La marca más vendida en el 2017 fue Hyundai la cual comercializó 33,136 unidades entre todos los segmentos, (Palomino Marcelo, 2018), representando el 9.2% del mercado; sin embargo en la sección de vehículos livianos de tipo pasajero Chevrolet colocó 8,666 unidades, en los tipo SUV, Toyota contribuyó con 6,480, en cuanto a los vehículos de tipo comercial, Peugeot fue quien lideró en este segmento y finalmente en camiones Mitsubishi obtuvo el primer lugar.



Importaciones.

Las importaciones chilenas de acuerdo con un estudio de la Aduana de Chile, el 44% son de origen Americano y el 35% de Asia. El 75% de las mercaderías ingresaron bajo un régimen de desgravación arancelaria dado a los acuerdos comerciales firmados por Chile, los más representativos son los Tratados de Libre comercio (TLC) acordados con China, Estados Unidos, Mercosur y el Acuerdo de Asociación Económica con la Unión Europea.

El arancel general de las importaciones chilenas es del 6%; sin embargo, al formar parte de los acuerdos la carga arancelaria puede llegar al 0.84%

El sector automotriz juega un importante papel en el volumen de las importaciones Chilenas, tiene una participación del 3% entre los principales productos importados representando aproximadamente 3mil millones de dólares en valor CIF y con los convenios firmados por Chile se da mayor apertura al ingreso de vehículos de diferente gama que satisfacen la demanda del mercado.

Carga fiscal.

El sector automotriz en Chile tiene un peso de carga fiscal del 29% aproximadamente y está dada por los aranceles y la reforma tributaria vigente de ese país, los cuales se cancelan al momento de la importación de la mercancía; sin embargo, existen los impuestos que afectan de manera directa a las comercializadoras que son los actores del sector cuando generan renta por la venta de vehículos, la tarifa a las ganancias corresponde al 24%. Por lo tanto, la carga fiscal se desglosa de la siguiente manera:

- Seguro: Corresponde al 2% del valor FOB, el cual es el valor facturado desde fábrica más el transporte
- Ad Valorem: para la importación de automotores la tarifa corresponde al 6% al valor CIF del vehículo (FOB + Flete + Seguro)
- Impuesto al Valor Agregado: De acuerdo con la normativa tributaria vigente, este impuesto corresponde al 19%, en las importaciones la base imponible es el valor CIF más el Arancel

Tabla 9*Carga fiscal de Chile.*

CARGA FISCAL CHILE	
Descripción	Porcentaje
Ad/Valorem	6%
Impuesto al valor agregado	19%
Seguro	2,00%
Carga Fiscal Chile (promedio)	29%

Nota. Adaptado de Aduana de Chile (2018)

Sector automotriz de Colombia

Colombia es uno de los países más grandes de América con una superficie de 1,141.78 km², cuenta con 48.65 millones de habitantes con una esperanza de vida de la población de 74.18 años, el Producto Interno Bruto de este país es de 282,500 millones de dólares, el PIB per cápita es de \$ 5,805.61; se encuentra dentro de los países de economías emergentes dado a su crecimiento económico promedio anual de 5.5% vivido desde el 2002.

La industria automotriz en Colombia está dada por la comercialización y la producción nacional de vehículos, motocicletas, partes y piezas, y es el producto nacional que tiene una importante participación en el mercado local.

El desarrollo del sector automovilístico ha evolucionado al ritmo del comportamiento mundial; sin embargo, las ventas de vehículos año a año han presentado disminuciones en su volumen, las causas están originadas por el incremento del índice de precios lo que ha ocasionado la reducción del poder adquisitivo de los hogares de los segmentos medios y bajos, otro de los factores son las altas tasas de interés y las variaciones en las tasas cambiarias.

Las importaciones de vehículos se han visto reducidas, esto es ocasionado por el desarrollo y evolución del ensamble que han incrementado la producción nacional y han elevado las exportaciones hacia México, Perú y Ecuador; y adicional sumado al aumento de la demanda de los vehículos usados.

El desarrollo del mercado se ha dado a los acuerdos de libre comercio que ha firmado Colombia y al apego por salvaguardar el medio ambiente, lo que lo ha convertido en el cuarto país con mayor producción en Latinoamérica lo que representa el 4% del PIB industrial.

Volumen de ventas.

El sector automotriz en Colombia ha tenido un comportamiento decreciente en la venta de vehículos con excepción del año 2014, año en el cual se vendieron 326,298 unidades, lo que representó un 10.6% más que el año 2013; sin embargo, conforme han pasado los años la tendencia se ha mantenido bajista.



Figura 21. Volumen

de ventas de vehículo. Fuente: Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (ANDEMOS)

El tipo de vehículos de mayor salida comercial en Colombia son los tipo sedán ya que representan más del 50% del sector automotriz, seguido de los vehículos utilitarios con el 30% del segmento, el 20% restante está distribuido entre los de tipo pasajeros, taxis, camionetas y de carga. En comparación entre el 2017 y el 2016 el comportamiento del sector mantuvo su tendencia; sin embargo, la distribución del mercado por categoría de vehículo se mantiene.

Tabla 10*Ventas por segmento 2012 - 2017.*

Segmento	Unidades				
	2012	2014	2015	2016	2017
Automóvil	154280	161440	148725	137,643	125,940
Utilitario	66467	92790	77731	71,751	73,568
Comercial de carga	17396	16778	15010	14,196	12,042
Pick up	23826	18121	12735	12,051	12,240
Taxi	16023	15895	14955	9,819	8,734
Comercial Pasajeros	8599	8821	5664	5,290	3,729
Van	9269	6145	4050	2,947	1,985
Total	154280	319,990	278,870	253,697	238,238

Nota. Adaptado de Asociación Colombiana de Vehículos Automotores, (2018)

Marcas más vendidas en Colombia.

Por varios años consecutivos la marca que ha liderado el mercado es Chevrolet con su ensambladora nacional GM Colmotores; siendo esta la primera en Colombia con su presencia desde hace 60 años. La variedad de modelos tanto en vehículos livianos, camionetas, buses y camionetas, sus tamaños y sobre todo la diferenciación en precio le ha permitido tener la preferencia local e internacional.

La demanda de vehículos en Colombia es muy variante, si bien es cierto que Chevrolet lidera el mercado; sin embargo, existe una diversidad de marcas como Renault que se posiciona en segundo lugar de presencia, seguido por Nissan, Kia, Mazda, Ford y Toyota entre las principales marcas.

Entre el 2016 y 2017 las ventas totales descendieron un 6.36% pero algunas de las marcas antes mencionadas presentaron crecimientos a pesar del comportamiento general; mientras que otras tuvieron una variación negativa.

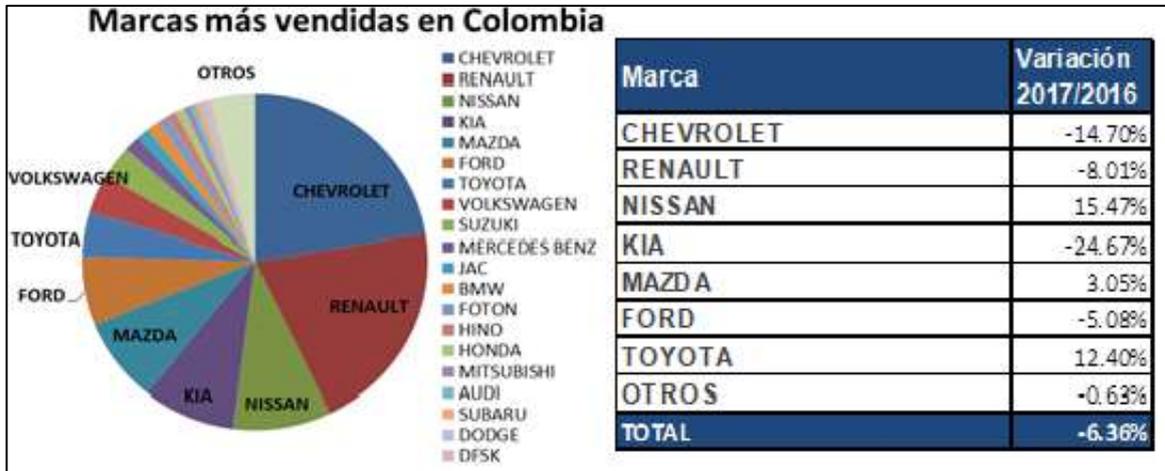


Figura 22. Ventas por marca 2017. Fuente: Asociación Colombiana de Vehículos Automotores

Importaciones.

El comercio exterior en Colombia ha evolucionado durante los últimos 30 años. El país que se ha caracterizado por ser exportador de commodities con una creciente industrialización, contaba con aranceles que podían llegar hasta un 300%; sin embargo, dado a la firma de tratados de libre comercio y la incursión en los diferentes organismos internacionales se ha buscado promover el comercio y desarrollo sostenible. La apertura económica ha permitido que las empresas locales modernizaran sus estructuras y pensarán en el consumidor, ya que la disminución de aranceles permitió el ingreso de productos que las obligaron a ser más competitivas a implementar procesos de calidad y a ser innovadoras.

Las importaciones de vehículos de Colombia tienen una gran variedad de países de origen, el de mayor presencia en el mercado es Estados Unidos al cual le compran vehículos de altas gamas, partes y piezas de automotores; otro gran proveedor es China que coloca una variedad de marcas que son atractivas localmente por su calidad y competitividad de precios, y por otro lado están países como Corea, Japón, México, Argentina que a pesar de no representar altos volúmenes se han convertido en distribuidores de Colombia.

Haciendo un recorrido histórico de las importaciones de vehículos de Colombia, se puede evidenciar que desde el año 2000 hasta el 2012 tuvieron comportamientos crecientes dado a la apertura del libre comercio; sin embargo a partir de 2013 los volúmenes de vehículos extranjeros se han ido reduciendo progresivamente; de acuerdo con los datos reportados por Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE) en el 2012 el monto en dólares CIF fueron de \$ 6,327 millones, para el 2014 el valor disminuyó a \$ 5,992 millones y finalmente el 2017 cerró con \$ 3,593 millones.

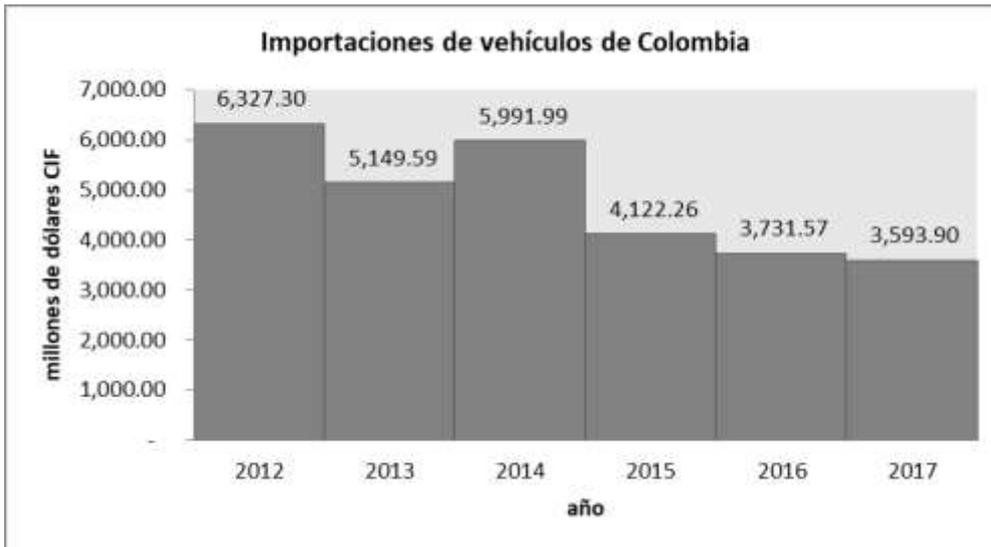


Figura 23.
Importaciones de vehículos

de Colombia. Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE)

La disminución de los volúmenes de vehículos importados se ha originado por diversas razones; la primera se debe a la evolución de la producción local, ya que solo en el 2014 ésta captó el 43.9% del mercado; la segunda razón es el tipo cambiario del dólar que se ha mantenido por encima de los niveles esperados, ocasionando un incremento en los precios; por otro lado está la alza de la tasa de interés lo que ha desestimulado la adquisición a crédito, por citar un ejemplo, en el 2017 se esperaba una tasa del 18% sin embargo estuvo por encima del 20%, impactando negativamente el índice de confianza del consumidor. Y finalmente otra de las razones que se presentó el último año fue la reforma tributaria dada por el incremento del impuesto al valor agregado.

Carga fiscal.

La carga fiscal en los vehículos importados en Colombia está dada aproximadamente entre el 39% del precio del automotor, esto es considerando una tasa promedio de arancel más el 19% del valor agregado al consumo; sin embargo es necesario

tener en cuenta que dado a los tratados de libre comercio y a los organismos internacionales de comercio a los cuales pertenece el país, los vehículos de un determinado país de origen puede ingresar con Gravamen arancelario del 0% como por ejemplo los pertenecientes al Acuerdo de Cartagena; mientras que los de MERCOSUR ingresan con un gravamen del 16.10%, los de Preferencia arancelaria para Cuba y Uruguay están gravados con el 28% y los de preferencia arancelaria para Argentina y Brasil tienen un gravamen arancelario del 30.8%, entre otros que deben ser revisados al momento de hacer las gestión de importación.

Tabla 11

Carga fiscal de Colombia

CARGA FISCAL	
Descripción	Porcentaje
Ad/Valorem	35%
Impuesto al valor agregado	19%
Gravamen Arancelario	8,8% - 30,80%
<i>Carga Fiscal (promedio)</i>	39%

Nota. Adaptado de Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia, (2018)

Los países latinoamericanos analizados durante los últimos años han tenido una gran evolución económica, gracias al desarrollo de varios sectores productivos que han permitido el nacimiento de sectores secundarios y que a la vez han incrementado las plazas de trabajo y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. En un mundo globalizado y de fuerte competencia, la tendencia es adaptarse a la velocidad con la que se mueve el comercio; Colombia, Perú y Chile tienen un sector automotriz muy desarrollado, cuentan con una gran demanda, con una oferta diversificada y un alta acogida por modelos locales e importados que ha impulsado relaciones favorables para el comercio exterior.

Colombia es uno de los países más grandes con un número significativo de habitantes, con mayor evolución en el sector automotriz y una alta demanda; a lo largo de

los años ha desarrollado la industria con la producción nacional lo que le ha permitido colocar en el mercado vehículos con precios bajos y más competitivos; sin embargo, el poder adquisitivo es el mayor factor influyente al momento de la compra.

En el mercado peruano la acogida de los automóviles ha ocasionado que el sector crezca rápidamente como se puede evidenciar en sus volúmenes de ventas durante los últimos cinco años, uno de los factores que ha favorecido al mercado ha sido el tipo de cambio; mientras tanto, Chile es uno de los países con mayor PIB per cápita y aunque no tiene producción nacional las unidades colocadas son considerablemente altas, uno de los factores que ha influenciado es su baja carga fiscal en el precio de venta.

Capítulo IV

Comparación del mercado ecuatoriano con mercados de Perú, Chile y Colombia

Una vez identificadas las particularidades del sector automotriz de cada país estudiado de manera independiente, en este capítulo se busca mostrar de manera comparativa algunas de las características de los mercados internacionales y señalar oportunidades que podrían ser utilizadas en Ecuador; de tal manera que se pueda lograr un mayor impulso al sector automovilístico localmente; adicional del análisis de variables usaremos como la herramienta de entrevista a expertos para dar mayor sustento al estudio.

Crecimiento del mercado automotriz y el PIB

Para el análisis comparativo se ha tomado en cuenta la variación del volumen de las ventas de un año a otro, iniciando desde el 2012 y la variación del Producto Interno Bruto medido en términos reales con año base 2007 y se puede evidenciar que el desarrollo del mercado automotriz tiene un comportamiento simétrico al del PIB; en el 2015 y 2016 se evidenciaron disminuciones en ventas y por tanto una reducción en la variación porcentual del PIB; mientras que en el 2017 fue una temporada favorable tanto para el sector como a la producción total de cada país.

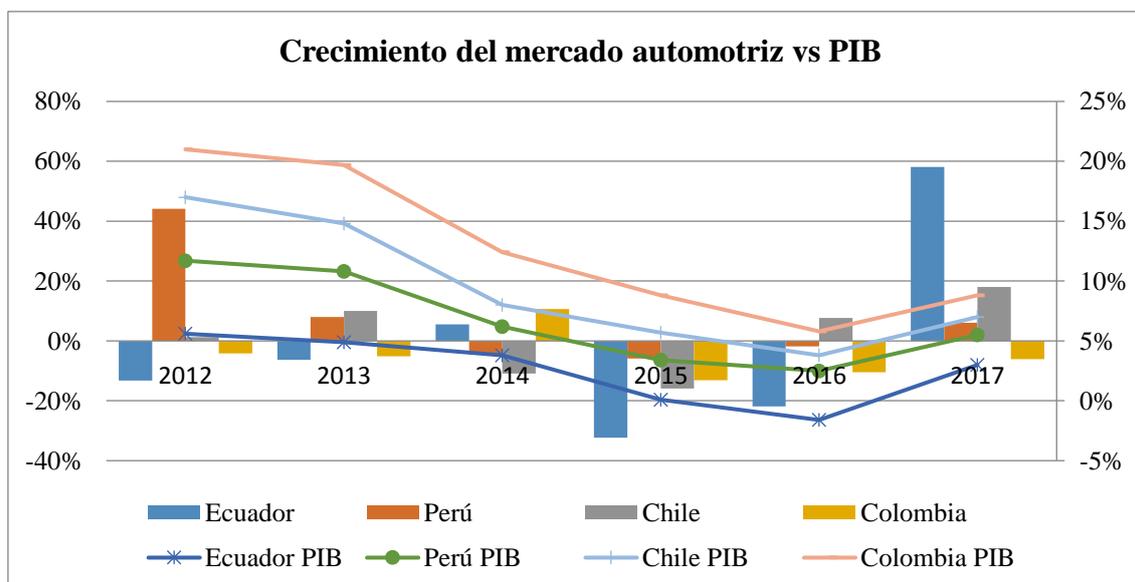


Figura 24. Crecimiento del mercado automotriz vs PIB

Índice de motorización

El índice de motorización nos demuestra el número de vehículos por cada 1000 habitantes de los países analizados, por lo tanto en el siguiente gráfico se puede observar que el índice de motorización más alto es el de Chile el cual oscila entre 20 y 22 autos y su crecimiento no depende del PIB tal como se reflejó en el 2013; mientras que en los países de Ecuador, Perú y Colombia este índice está por debajo de 10 y se ha mantenido casi lineal a pesar de la evolución de su PIB.

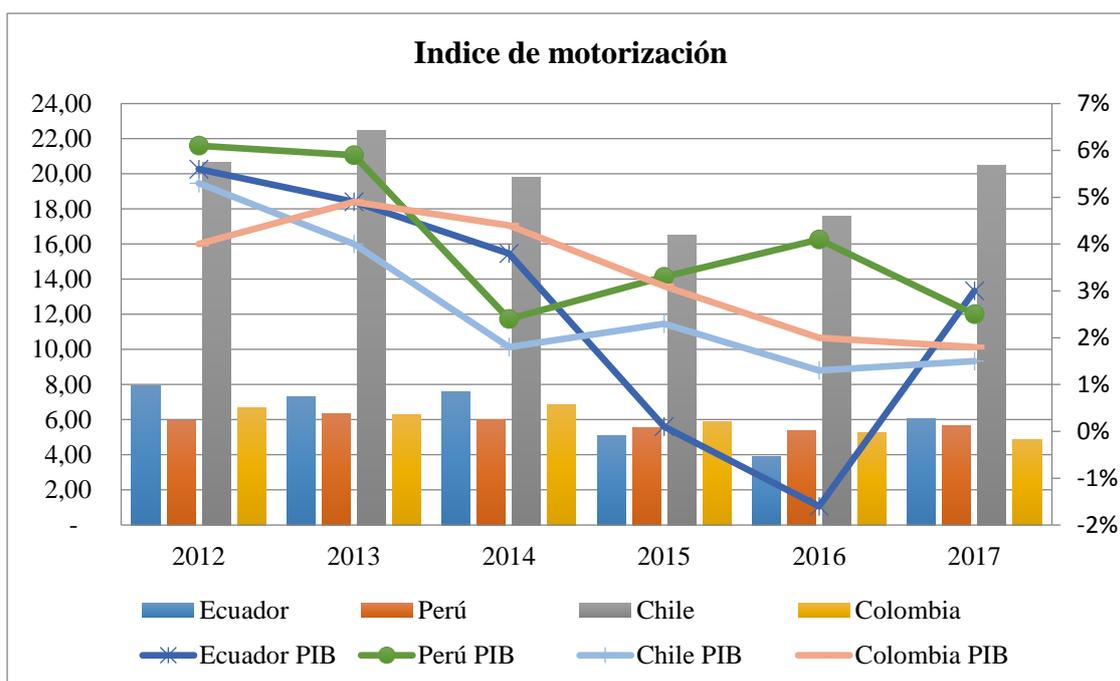


Figura 25. Índice de motorización vs PIB.

Índice del Esfuerzo Económico

Tomando en cuenta el precio promedio de venta del vehículo con mayor demanda y el salario mínimo establecido para cada país, se ha determinado el esfuerzo económico que debe hacer un cliente al momento de adquirir un automotor dependiendo de la localidad en el cual realice la compra.

Basados en esas dos variables se puede evidenciar que en Ecuador y Perú se debe contar con aproximadamente 64.5 salarios mínimos, en el caso del primero a pesar de un alto salario mínimo los precios promedios de los automotores son elevados, para el caso de Chile, el cual cuenta con un salario de \$ 442 y con un precio promedio más bajo en

comparación al de los demás se necesita de 25.57 salarios; mientras que en Colombia necesita un esfuerzo de 44.81.

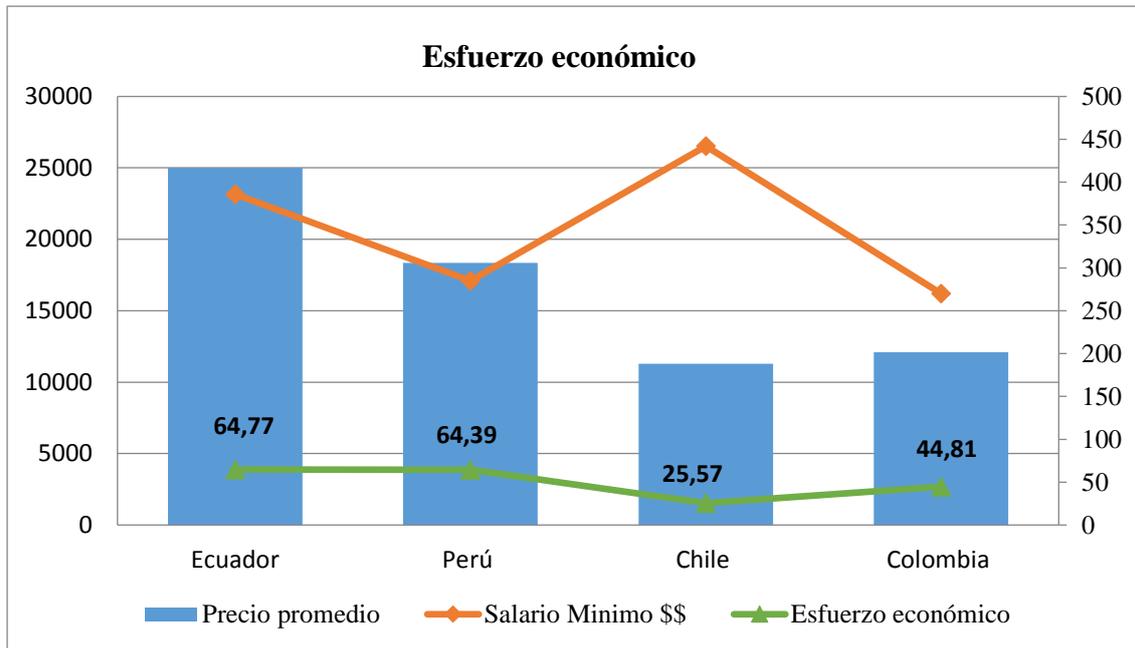


Figura 26. Esfuerzo económico por país.

Años del parque automotor

Los años del parque automotor es un indicador que nos dice la edad promedio de los vehículos en cada país, estándares internacionales señalan que el mercado debe renovar el 10% de su parque cada 12 años y que la antigüedad promedio sea de 10 años; estos límites se asocian con un compromiso de responsabilidad con el medio ambiente.

En Chile los automotores tienen una antigüedad de 16.8 años, es el país con mayor antigüedad de los analizados a pesar de que los volúmenes de ventas de autos nuevos han crecido. Ecuador cuenta con una edad promedio de 15 años, seguido de Colombia con 16 años; mientras que Perú cuenta con el promedio más bajo que es de 13 años.

La renovación del parque automotor es un objetivo de cada gobierno por la emisión de dióxido de carbono y como medida para contrarrestar el impacto ambiental crean impuestos que tienen que asumir la ciudadanía.

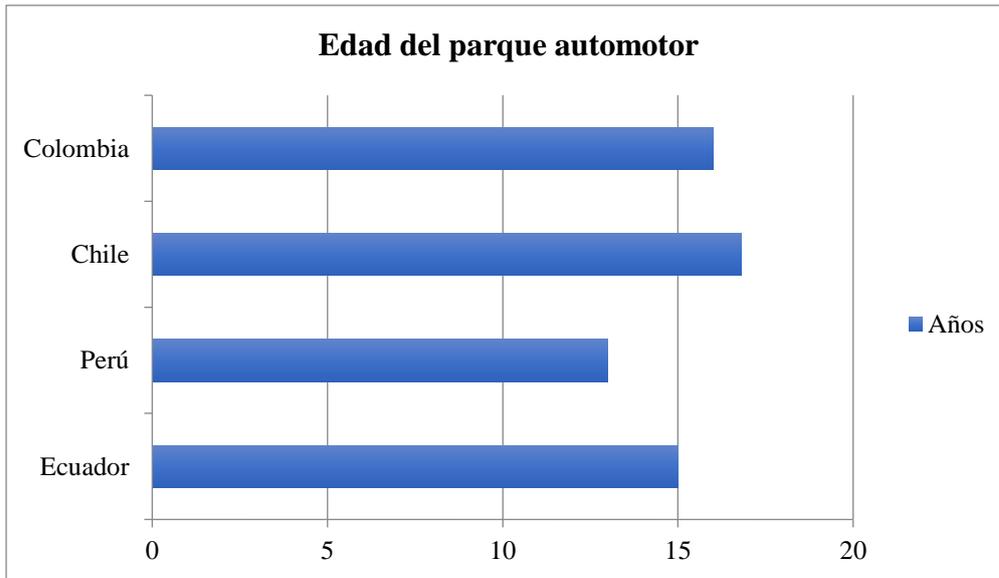


Figura 27. Edad del parque automotor.

Carga fiscal

La carga fiscal viene dada por el monto de tributos que afectan al costo de los vehículos; es decir el valor adicional que le costaría a un ciudadano comprar un vehículo en su país de residencia en comparación con hacerlo en el país de origen del automotor, como se muestra a continuación de manera comparativo Ecuador cuenta con mayor carga tributaria sobre los automotores, seguido de Colombia con un 39%, posteriormente de Perú con 35%; mientras que Chile cuenta con el 25% de impuestos.

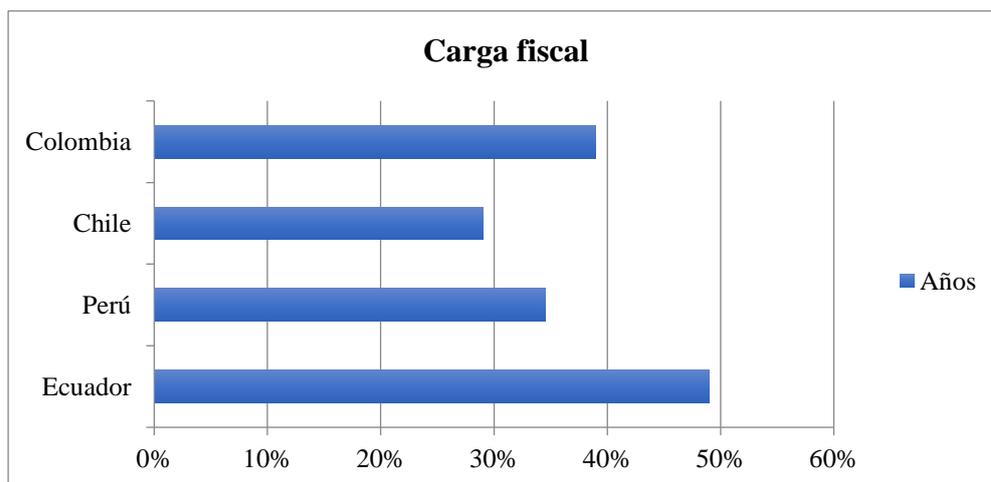


Figura 28. Carga fiscal.

Análisis de la entrevista a experto

Se entrevistó al economista Fernando Garcés, quien cuenta con años de experiencia en la administración de concesionarias de varias marcas de vehículo. A continuación, sus impresiones acerca del desarrollo automotriz y sus perspectivas a futuro del sector.

Se conversa sobre el desarrollo del sector en el período 2000 al 2014 y las oportunidades que se pudieron aprovechar en dicho período y que a la vez impulsaron a esta tendencia positiva, se coincide a que la evolución del mercado automotriz en realidad fue al nacimiento del sector; sin embargo las necesidades de las personas varían con el pasar de los años y esa ha sido una de las piezas claves para la fomentación del comercio en el parque automotor, suma a la falta de un servicio público de calidad y diversidad de precios han ocasionado que los volúmenes de ventas se incrementen.

Como indica el Econ. Garcés en el año 2009 tanto como en el 2015 fueron años que marcaron a la industria automotriz por las medidas gubernamentales en materia fiscal y es inevitable la intervención del Estado para regular la balanza comercial del país con una política fiscal restrictiva; sin embargo, el sector automotriz se ve altamente afectado dado a que la producción local es baja y la mayoría del producto es importado. Al tener limitante a las importaciones el sector automotriz se vio en la obligación de tomar decisiones tales como el aprovechar los cupos con vehículos menos costosos de tal manera que les permita generar presencia en el mercado; sin embargo, se dejó de atender a los consumidores con mayor poder adquisitivo.

Se expone que la carga fiscal que hay sobre los precios de los vehículos en Ecuador es aproximadamente el 49%, una de las más altas a nivel de Latinoamérica; sin embargo no ha sido impedimento para continuar con la tendencia creciente del sector, el entrevistado coincide sobre el peso fiscal que encarece los vehículos, el entrevistado explica que este acontecimiento se debe al comportamiento normal de los consumidores y su deseo de satisfacer sus necesidades; ya que con el pasar de los años el vehículo se ha convertido en un bien que brinda comodidad sobre todo por no contar con un transporte público que pueda suplir esta carencia.

Se ha conversado sobre lo influyente que es el precio en el momento de una compra y tomando en cuenta que en Ecuador el precio promedio de un vehículo sedan está

entre los \$ 22.500; mientras que en países como Colombia es de \$ 16.317 y en Chile \$ 11.117, considera que se puedan establecer estrategias que permitan una reducción de los tributos que se cargan a los vehículos por medio de tratados de libre comercio con los principales países proveedores, tales como el Acuerdo con Europa; sin embargo se llega a la conclusión que estos sería una ayuda pero que no bajarían significativamente los precios ya que la estructura fiscal está conformado por otros impuestos que son los principales ingresos del Estado.

Se consulta sobre la tendencia de crecimiento del mercado automotriz ecuatoriano y se puede concluir que aún queda mucho camino por recorrer a largo plazo, que existe una serie de nichos en el mercado por explotar y ser cubiertos con la oferta de vehículos que estén relacionados con la tecnología y el cuidado del medio ambiente, así como también se puede concluir que el parque automotor se debe renovar por lo menos cada 15 años lo que permite tener una demanda anual segura.

Observando el desarrollo del mercado automotriz de países vecinos como Colombia, Perú y Chile, la inteligencia de negocio ha sido tomar en cuenta la producción nacional que tiene uno de ellos y como ha sido la ventaja competitiva que le ha permitido el impulso a su desarrollo, otras de las alternativas es abrir un poco más las puertas al libre comercio.

Una vez más se llega a la conclusión de que el sector automotriz es un gran influyente para el desarrollo económico de un país, que el comportamiento del mismo es directamente proporcional a la evolución del PIB tanto en Ecuador como en Chile y Perú; sin embargo el número de autos por cada mil habitantes no guarda relación al desenvolvimiento del PIB y más bien se ve marcado por el poder adquisitivo de los individuos y la prioridad que tiene cada habitante por mejorar su sistema de movilización, ya que un auto se ha convertido más en una necesidad que en un lujo, dado al crecimiento de las urbes y los largos recorridos que ahora las personas enfrentan como jornada habitual.

Las variables más influyentes en la adquisición de un vehículo es el precio y el poder adquisitivo de cada individuo, un claro ejemplo es Colombia que ha tenido un gran crecimiento del sector automotor y se puede concluir que se debe a que su precio promedio

es uno de los más bajos, esto sumado al bajo esfuerzo económico que deben realizar sus habitantes ha permitido que el sector automotriz se impulse y gane territorio con el pasar de los años.

Al revisar el desarrollo del sector automotriz en otros países se puede establecer que aún existen potencialidades por explotar en Ecuador, sobre todo en materia fiscal y el porcentaje de impuestos que pesa sobre los precios de los vehículos que se comercializan localmente, la cual es una de las más altas a nivel de Latinoamérica. Desde el punto de vista del sector automotriz, una disminución de impuestos permitiría establecer precios mucho más asequibles para los consumidores y que a la vez empujarían al crecimiento del mismo; desde el punto de vista estatal, esta medida ocasionaría una reducción del ingreso fiscal; sin embargo lo primordial sería buscar un punto de equilibrio entre el nivel óptimo de impuestos que favorezca a las dos partes, de tal manera que aumente la demanda para que el sector automotriz crezca y el estado perciba su recaudación tributaria.

Conclusión

A nivel mundial el sector automotriz es un gran influyente en el desarrollo económico de un país por su comportamiento proporcional a la evolución del PIB, al ser un generador de empleo e impulsar otros sectores como el de la agricultura, la industria, el turismo, la banca que están relacionados con la movilidad y transporte de mercaderías; desde sus inicios ha ido creciendo considerablemente y actualmente dado a los cambios de tendencias entre los consumidores, el sector automotor se ve presionado a innovar y a desarrollar nuevos modelos basados en la tecnología y con medidas amigables con el medio ambiente; lo cual se convierte en oportunidades para países como Ecuador que permitirán fomentar el desarrollo económico de su población.

El sector automotriz en el Ecuador es un agente económico de gran importancia ya que se ha caracterizado por ser una fuente de empleo a lo largo de su cadena de valor que va desde la producción hasta la comercialización de vehículos, partes, piezas y el servicio de reparación, adicional ha fomentado el desarrollo de otros mercados secundarios y es generador importante de ingresos para el Estado a consecuencia del volumen de tributos que se recaudan a través del mismo, los cuales abordan el 9 y 10% del total de las recaudaciones. La carga fiscal que pesa sobre los costos de los vehículos es del 40% en Ecuador y está conformada por el ad valorem, aranceles, impuesto al valor agregado, impuesto a los consumos especiales, entre otros que varían dependiendo del tipo del bien importado y de su valor de comercialización.

Al realizar el análisis comparativo con otros países se pudo determinar que uno de los factores influyentes en el desarrollo del mercado automotriz es el peso de la carga fiscal; siendo esta una ventaja competitiva que ha permitido el aumento de la demanda por contar con precios accesibles para los consumidores; Ecuador es uno de los países con mayor carga tributaria el cual finalmente es asumido por los consumidores; sin embargo tiene una gran oportunidad de crecimiento si se ajustaran los impuestos que pesan sobre el sector; ya que permitirían aumentar la demanda por contar con vehículos de precios más accesibles y que a la vez generaría mayor contribución de impuestos para el estado.

El crecimiento del sector automotriz ecuatoriano se ha vivenciado por varios años consecutivos y su freno a la tendencia ha sido por la intervención del Estado en su afán por

regularizar los efectos de la balanza comercial; sin embargo podemos llegar a la conclusión que el mercado analizado tiene un gran potencial de crecimiento a mediano plazo ya que aún le quedan muchos nichos por cubrir tanto en el campo tecnológico y cuidado de medio ambiente que sumado a reducciones fiscales permitirán incrementar la demanda y fomentar el desarrollo económico del país.

Recomendaciones

El objetivo del presente estudio ha sido resaltar las cualidades del sector automotriz en el Ecuador a través de la definición de variables para realizar una comparación con el de Perú, Colombia y Chile con la finalidad de determinar oportunidades de mejora que podrían ser aprovechadas localmente. Como se lo ha definido en los capítulos anteriores el sector automotor es parte fundamental de la economía de un país, esta es una de las coyunturas que el sector debe de aprovechar para diversificar la amplia gama de productos y ser una de las fuentes de recursos para el país.

Como se ha definido en el capítulo dos, el sector automotriz ecuatoriano ha ido creciendo y evolucionando año a año, los concesionarios automovilísticos deben aprovechar las nuevas tendencias para estar a la vanguardia de sus clientes que se vuelven cada día más exigentes en cuanto a modelos, accesorios y precios. La apertura del comercio en el país ha permitido que el sector siga su tendencia creciente con la introducción de nuevas marcas de distintos orígenes en especial los chinos con los cuales han logrado ofrecer vehículos de precios más accesibles para los consumidores.

Colombia, Chile y Perú una de sus ventajas competitivas de su sector automotriz es la carga fiscal que pesa sobre los vehículos que se comercializan en dichos países ya que son unas de las más bajas lo que les permite establecer un precio de venta más accesible, permitiendo aumentar la demanda del sector. En Ecuador la carga fiscal del parque automotor es una de las más altas lo que encarece los precios; una de las alternativas que se pueden evaluar es medir el nivel de impuestos que recae sobre ellos de tal manera que se encuentre un punto de equilibrio entre la carga asignada al consumidor y los ingresos destinados para el Estado logrando dinamizar la economía del sector y del país.

Finalmente, el mercado se va renovando, las generaciones son diferentes y las tendencias de consumo también cambian, esta es una de las oportunidades que debe de aprovechar el sector para ofrecer la movilidad que satisfaga a la demanda como por ejemplo innovaciones que involucren alternativas de vehículos más amigables con el medio ambiente o con una diversificación de modelos apegados a las nuevas preferencias.

Bibliografía

- Aduana de Chile. (2007). *Preguntas frecuentes de importaciones*. Obtenido de Aduana de Chile: <https://www.aduana.cl/preguntas-frecuentes-importaciones/aduana/2007-02-28/161116.html>
- Aduana de Perú. (02 de 2018). *Aduana de Perú*. Obtenido de www.aduananet.gob.pe
- ANDEMOS. (2018). Obtenido de Asociación Colombiana de Vehículos Automotores: <http://www.andemos.org/>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2017). *Sector automotriz en cifras*. Obtenido de AEADE.
- Banco Central del Ecuador. (2013). *Evolución del crédito y tasas de interés efectivas referenciales*. Obtenido de BCE: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorMonFin/BoletinTasasInteres/ect201303.pdf>.
- Casadejús, J. (2014). *Gestión Financiera del comercio Internacional*. Barcelona: Marge Books.
- Cegarra Sánchez, J. (2004). *Metodología de la Investigación científica y tecnológica*. Madrid: Díaz de Santos.
- Comunica-Web. (2018). *El actual comprador de coches: Los Millenials*. Obtenido de Comunica-Web.
- Cruz, S., Rosillo, J., & Villarreal, J. (2002). *Finanzas Corporativas: Valoración, Políticas de Financiamiento y Riesgos*. México: Thomson Editores.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). *Importaciones de vehículos*. Obtenido de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones>
- Derteano, E. (2016). *El duro desafío que fue este 2016 y la aventura que nos espera el 2017*. Obtenido de Todoautos: <https://peru.todoautos.com.pe/blog/mercado-automotriz-peru/>
- Dornbusch, R., Fischer, S., & Startz, R. (2004). *Macroeconomía*. México D.F.: McGrawHill.
- Elizondo López, A. (2002). *Metodología de la investigación contable*. México D.F.: Paraninfo.
- Epinosa, R. (2013). *La matriz de análisis DAFO (FODA)*. Obtenido de Espinosa Roberto: <http://robertoepinosa.es/2013/07/29/la-matriz-de-analisis-dafo-foda/>.
- Fernández de Buján, A. (2016). *Fiscalidad de los productos sometidos a impuestos especiales*. Pamplona, España: Editorial Aranzadi.

- Fernández, J. (2015). *Apalancamiento*. Obtenido de Expansion: <http://www.expansion.com/diccionario-economico/apalancamiento.html>
- García Padilla, V. M. (2014). *Introducción a las Finanzas*. México D.F.: Grupo Editorial Patria.
- Garrido Ruíz, M. (2015). *Fiscalidad del automóvil bajo una perspectiva medioambiental*. Granad, España: Grupo Editorial Universitario.
- González-Jaraba, M. (2018). *Lo que debería saber sobre el impuesto de matriculación*. Tarragona: Arola Editors.
- Hernández, H., Hernández, V., & Hernández, S. (2006). *Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión*. México: Thomson Editores.
- Hernández Castillo, D., Triviño Ibarra, C., & Navarro Mosquera, N. (2014). *La formación económica como parte del cambio de la matriz productiva en el Ecuador*. Obtenido de Universidad y Sociedad: <http://rus.ucf.edu.cu/>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw-Hill.
- Instituto Internacional Español de Marketing Digital. (2018). Obtenido de <https://iiemd.com/millennial/que-es-millennial>
- Krugman, P., Robin, W., & Graddy, K. (2013). *Fundamentos de Economía*. Barcelona: Reverté.
- Larraín, F., & Sachs, J. (2002). *Macroeconomía en la Economía Global*. Buenos Aires: Pearson.
- Lucena, M., & Repullo, R. (2013). *Ensayos sobre Economía y Política Económica*. Barcelona: Antoni Bosch.
- Mankiw, G. (2002). *Principios de Economía* (Sexta ed.). (G. Meza, & M. Staines, Trads.) México: Cengage learning Editores.
- Mankiw, G. (2009). *Las fuerzas de mercado, la oferta y la demanda*. Madrid: Paraninfo.
- Martinez, D., & Milla, A. (2012). *Análisis del entorno*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
- Mehl, L. (1964). *Elementos de ciencia fiscal*. España: Bosch casa editorial.
- Musgrave, R., & Musgrave, P. (1992). *Hacienda Pública. Teórica y Aplicada*. Madrid: McGraw.
- Nieto, A. (2014). *Negociación Internacional: estrategia y casos*. Piramide Ediciones.
- Nudelsman, S. (2010). *América Latina en la era de la globalización*. Argentina: Edicon.
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles . (2018). Obtenido de OICA: <http://www.oica.net/>

- Páez Pérez, P. (2004). Cuestiones Económicas Vol. 2, 1-67. En *Liberación financiera, crisis y destrucción de la moneda nacional en Ecuador*.
- Palomino Marcelo. (2018). *Estas son las marcas más vendidas en Chile durante 2017*. Obtenido de Autocosmos: <https://noticias.autocosmos.cl/2018/01/11/estas-son-las-marcas-mas-vendidas-en-chile-durante-2017>
- Pampillón, F., Cuesta, M., & Paz-Curbera, C. (2009). *Introducción al sistema financiero*. Madrid: UNED Difusión y Ventas.
- Parkin, M. (2007). *Macroeconomía: versión para Latinoamérica*. México: Pearson.
- Pro Ecuador. (2017). *Análisis sectorial automotriz*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/perfil-automotriz/>
- Revista Lideres. (2017). *La pequeña y mediana empresa se apalanca con el factoring*. Obtenido de <http://www.revistalideres.ec/lideres/pequena-mediana-empresa-apalancan-factoring.html>
- Ross, S., Westerfield, R., & Jaffe, J. (2012). *Finanzas Corporativas*. México: McGraw - Hill.
- Samuleson, P., & Nordhaus, W. (2005). *Economía*. McGraw-Hill.
- SENPLADES. (2013). *Transformación de la Matriz Productiva*.
- Serrano Zuazua, S. (2018). *Impuestos Especiales*. Madrid: CEF.
- Staton, W., Etzel, M., & Walker, B. (2004). *Fundamentos de Marketing*. México: McGraw-Hill.
- Stiglitz, J. (2003). *La economía del sector público*. Alcala: Antoni Bosch.
- SUNART. (2017). Obtenido de Superintendencia Nacional de los Registros Públicos: www.sunarp.gob.pe
- SUNAT. (2018). Obtenido de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria: www.sunat.gob.pe
- Superintendencia de Compañías del Ecuador. (2016). Obtenido de Superintendencia de Compañías del Ecuador: www.supercias.gob.ec
- Thompson, A. (1995). *Dirección y Administración Estratégica*. McGraw Hill.
- Van Horne, J., & Wachowicz, J. (2010). *Fundamentos de Administración Financiera*. México: Pearson.
- Zicari, A. (2011). *Análisis financiero - sacándole provecho a la información contable*. Argentina: Edicon.
- Zona economica. (2018). Obtenido de <https://www.zonaeconomica.com/politica-comercial>

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Arias Vijay Jéssica Katherine, con C.C: # 0705809606 autora del trabajo de titulación: **Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017** previo a la obtención del grado de **MAGÍSTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL** 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 graduación 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 graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 29 de enero del 2019

f. _____

Nombre: Arias Vijay Jéssica Katherine

C.C: 0705809606

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Análisis del sector automotriz ecuatoriano frente al mercado de Perú, Chile y Colombia período 2012-2017.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Arias Vijay Jéssica Katherine		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Maldonado Karpova Andrey, Alcívar Avilés Ma. Josefina, Chávez García Jack Alfredo		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
GRADO OBTENIDO:	Magíster en Finanzas y Economía Empresarial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	29 de enero del 2019	No. DE PÁGINAS:	83
ÁREAS TEMÁTICAS:	Sistema Financiero, Sistema Tributario – Economía – Administración		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Industria automotriz, carga fiscal, consumidor		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>La presente investigación propone un análisis comparativo del Sector Automotriz ecuatoriano frente al de otros países latinoamericanos. El fin es identificar un comportamiento que caracterice la evolución del mercado nacional. Para lograrlo, se analizó la estructura, institucionalidad, participación y competencias de los actores estudiados. El objetivo de la tesis es resaltar particularidades, desde la comparación, a través de un trabajo descriptivo y correlacional que permita detectar las potencialidades en la toma de decisiones de gestión dentro de un sector de la economía ecuatoriana cuyos objetivos contribuyen a la generación de riqueza del país, ya que el sector automotriz ecuatoriano promueve otras actividades al configurar varios encadenamientos productivos que incentivan el crecimiento económico. El desarrollo del análisis comienza con una reseña histórica que conduce al análisis estadístico y documental, y que se refuerza con los puntos de vista de varios actores relacionados al sector de estudio. Se concluye que esta industria, frente a otras, posee un alto valor agregado, incentiva la tecnología y articula diversos sectores, razón por la cual se deduce que tiene un gran potencial para favorecer la diversificación de la matriz productiva del país.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-981113835	E-mail: jessica.jkav@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Econ. Alcívar María Teresa, PhD		
	Teléfono: +593-4-3804600 / ext. 5065		
	E-mail: maria.alcivar10@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):			