



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

**TEMA:**

“El subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del sector de comercio durante los periodos 2013 al 2017”

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

**ELABORADO POR:**

Christian Miguel Briones Bustamante

**TUTOR**

Ing. María Josefina Alcívar, Mgs.

Guayaquil, 28 de octubre del 2019.



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

## SISTEMA DE POSGRADO

### CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por el **Ingeniero en Gestión Empresarial Christian Miguel Briones Bustamante**, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de **Magíster en Finanzas y Economía Empresarial**.

**Guayaquil, 28 de octubre del 2019**

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

---

Ing. Ma. Josefina Alcívar, Mgs.

### REVISORES:

---

Econ. Juan López Vera, Mgs.

---

Econ. Carlos Martínez Murillo, Mgs.

**DIRECTOR DEL PROGRAMA**

---

Econ. María Teresa Alcívar Avilés, PhD.



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**SISTEMA DE POSGRADO**

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

YO, Christian Miguel Briones Bustamante DECLARO QUE: “El subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del Sector de Comercio durante los periodos 2013 al 2017”, previa a la obtención del Grado Académico de Magíster, ha sido desarrollada 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, 28 octubre del 2019

**EL AUTOR**

Christian Miguel Briones Bustamante



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**SISTEMA DE POSGRADO**

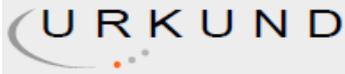
**AUTORIZACIÓN**

YO, Christian Miguel Briones Bustamante Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución de la Tesis de Maestría titulada: “El subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del Sector de Comercio durante los periodos 2013 al 2017”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría

**EL AUTOR**

Christian Miguel Briones Bustamante

## REPORTE URKUND



### Urkund Analysis Result

Analysed Document: tesis final 6 noviembre pdf.pdf (D58901619)  
Submitted: 14/11/2019 22:52:00  
Submitted By: maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec  
Significance: 4 %

#### Sources included in the report:

POLIT ANDRÉS\_IMPRIMIR-FINAL-14.doc (D47701538)  
CAPITULO 1 2 Y 3.docx (D57624464)  
Tesis Alvarado - definitivo.doc (D41603381)  
tesis 2019 50%.doc (D54294298)  
SALAZAR VARGAS IRWING JEAN PIERRE.doc (D57671580)  
<https://riico.net/index.php/riico/article/viewFile/857/524>  
<https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico-diciembre-2016>  
<https://www.aiu.edu/spanish/publications/student/spanish/el-positivismo-augusto-comte.htm>  
<https://steemit.com/spanish/@ivymalifred/breve-recuento-del-positivismo-a-partir-de-los-metodos-de-razonamiento>  
<https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-de-las-MIPYMES-y-Grandes-Empresas-2013-2017.pdf>  
<https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12581/1/T-ESPE-053650.pdf>  
<https://docplayer.es/129029668-.html>  
[https://www.researchgate.net/publication/317415293\\_CROWDFUNDING\\_una\\_alternativa\\_de\\_financiamiento\\_para\\_las\\_PYMES](https://www.researchgate.net/publication/317415293_CROWDFUNDING_una_alternativa_de_financiamiento_para_las_PYMES)  
<https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/12205/1/T-ESPE-038403.pdf>

#### Instances where selected sources appear:

## **AGRADECIMIENTO**

Le agradezco a Dios por estar siempre conmigo, por cuidarme, guiarme y llenarme de conocimientos para poder culminar con éxitos mis metas propuestas.

A mis padres, quienes toda mi vida han sido un pilar fundamental, con sus consejos, con su apoyo, me han ayudado a conseguir mis objetivos en la vida.

A mi tutora, por brindarme sus conocimientos y asesorarme para culminar el presente trabajo de tesis.

Ing. Christian Miguel Briones Bustamante

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación se lo dedico a Dios, por haberme permitido llegar a este momento tan importante en mi vida profesional, por ser quien guía mi camino y me ayuda a tomar las mejores decisiones.

A mis padres, por apoyarme constantemente y aconsejarme para conseguir éxitos en mi vida personal y profesional.

Ing. Christian Miguel Briones Bustamante

## ÍNDICE

Contenido	Páginas
<b>Capítulo I</b> .....	2
<b>Generalidades de la Investigación.</b> .....	2
Antecedentes.....	2
Planteamiento del problema. ....	4
Problemas. ....	7
Problema general. ....	7
Problemas específicos.....	7
Objetivos de la Investigación. ....	8
Objetivo general.....	8
Objetivos específicos. ....	8
Justificación. ....	8
Delimitación. ....	9
<b>Capítulo II</b> .....	9
<b>Fundamentación Teórica</b> .....	10
Marco Teórico .....	11
Teorías del desarrollo humano y económico .....	11
Marco Referencial .....	18
Mipymes .....	18
Partes, piezas y accesorios automotrices .....	23
Sector comercio .....	25
Marco Legal.....	29
Marco Conceptual.....	31

Marco Metodológico .....	32
<b>Capítulo III</b> .....	43
<b>Análisis de los resultados de la investigación</b> .....	43
Evolución y análisis del subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del sector de comercio.....	43
Impacto socioeconómico del subsector de piezas, partes y accesorios.....	58
Nivel de ventas del subsector de piezas, partes y accesorios.....	58
Número de empleo del subsector de venta de partes, piezas y accesorios. ....	62
Financiamiento por parte de las Mipymes del subsector de venta de partes, piezas y accesorios.....	66
<b>Conclusiones</b> .....	73
<b>Recomendaciones</b> .....	75
<b>Bibliografía Referencial</b> .....	77
<b>Anexos</b> .....	82

## ÍNDICE DE TABLAS

Contenido	Páginas
<b>Tabla 1</b> Empresas de venta de piezas, partes y accesorios para vehículos automotores legalmente inscritas .....	6
<b>Tabla 2</b> Operacionalización de las Variables .....	42
<b>Tabla 3</b> Matriz de correlación entre la variable dependiente e independientes.....	69
<b>Tabla 4</b> Matriz resumen del modelo.....	70
<b>Tabla 5</b> Matriz de coeficientes.....	70

## ÍNDICE DE FIGURAS

Contenido	Páginas
<b>Figura 1.</b> <i>Teoría de Desarrollo y Libertad de Amartya Sen.</i> .....	13
<b>Figura 2.</b> <i>Teoría del Desarrollo Económico de Arthur Lewis.</i> .....	14
<b>Figura 3.</b> <i>Teoría del Círculo Vicioso de la Pobreza de Ragnar Nurkse.</i> .....	17
<b>Figura 4.</b> <i>Modelo Teórico de Competitividad de Porter.</i> .....	28
<b>Figura 5.</b> <i>La Ley de los Tres Estados.</i> .....	35
<b>Figura 6.</b> <i>Representantes de los métodos lógicos de razonamiento.</i> .....	37
<b>Figura 7.</b> <i>Encadenamiento de la industria automotriz.</i> .....	47
<b>Figura 8.</b> <i>Principales piezas, partes y accesorios que se producen en el país.</i> .....	49
<b>Figura 9.</b> <i>Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio. Año 2013.</i> .....	50
<b>Figura 10.</b> <i>Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio. Año 2014.</i> .....	51
<b>Figura 11.</b> <i>Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio. Año 2015.</i> .....	52
<b>Figura 12.</b> <i>Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio. Año 2016.</i> .....	54
<b>Figura 13.</b> <i>Equipamientos de seguridad para los vehículos.</i> .....	55
<b>Figura 14.</b> <i>Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio. Año 2017.</i> .....	56
<b>Figura 15.</b> <i>Variación de Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio. Año 2013-2017.</i> .....	57
<b>Figura 16.</b> <i>Gráfica comparativa entre el nivel de ventas del sector de comercio y el subsector de partes, piezas y accesorios. Año 2013-2017</i> .....	61
<b>Figura 17.</b> <i>Nivel de empleo del subsector de venta de partes, y accesorios. Año 2013-2017</i> .....	63
<b>Figura 18.</b> <i>Tasa de desempleo, subempleo y empleo a nivel nacional. Año 2013-2017</i> .....	65
<b>Figura 19.</b> <i>Financiamiento del subsector de piezas, partes y accesorios. Año 2013-2017</i> ....	69

## RESUMEN

El trabajo de investigación presentado en esta tesis, tuvo como propósito efectuar un estudio del subsector de piezas, partes y accesorios para vehículos automotores entre los años 2013-2017, y su incidencia en las Mipymes del Sector de Comercio, donde se pudo reconocer como primordial inconveniente, las medidas restrictivas que se impusieron sobre las importaciones de componentes de recambio para vehículos de lado del Gobierno del Ecuador como disposición para proteger la finanzas del país, afectando no solo a las potenciales compradores de repuestos por la falta de los mismos, sino además a las empresas que se cimientan en la actividad del comercio de indicados componentes.

La investigación se haya respaldado con las referencias bibliográficas sobre temas atañidos al estudio, para proporcionarle una pertinente certificación teórica, conjuntamente se determina un marco legal, donde se estipulan los artículos correspondidos a las medidas adoptadas. El enfoque que se dio al presente trabajo fue Positivista; además el tipo de investigación que se empleó fue no experimental y descriptiva, todo en concordancia con la profundidad que demanda el tema para su comprensión; mientras que el método empleado fue cuantitativo, debido a que fue ineludible efectuar un estudio de carácter específico sobre el problema observado, donde una vez habiendo cotejado los datos, se pudo precisar las conclusiones oportunos que favorecerán en el discernimiento a la sociedad sobre el presente trabajo.

**Palabras claves:** Subsector de piezas, partes y accesorios, Comercio, Productividad

## ABSTRACT

The research work presented in this thesis, purpose was to conduct a study of the sub-sector of parts, parts and accessories for motor vehicles between 2013-2017, and its incidence in the MSME Sector of trade, where one could recognize how primary drawback, the restrictive measures imposed on imports of components of replacement for vehicles from the side of the Government of Ecuador as a provision to protect the country's finances, not only affecting the potential buyers of spare parts by the lack thereof, but also the companies that underpin the indicated components trade activity.

Research has backed up with references on atanidos subjects to study, to provide a pertinent theoretical certification, is jointly determined a legal framework, where the matched items set forth to the measures taken. The approach given to this work was positivist; In addition the type of investigation that was used was not experimental and descriptive, all in accordance with the depth that demands the theme for their understanding; While the method used was quantitative, since it was essential to conduct a study of a specific nature of the observed problem, where once having verified data, timely findings that foster could point out in the discernment in society about this work.

**Key words:** Subsector of parts, parts and accessories, Trade, Productivity.

## Capítulo I

### Generalidades de la Investigación.

#### Antecedentes.

El dinamismo en el subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores está completamente dominado por variables tales como la cantidad de carros que existen en Ecuador, la antigüedad del parque automotor, el valor de los vehículos nuevos y, principalmente en nuestro país, los tributos a la importación de automotores modernos y autopartes. La demanda de partes automotrices por parte de los consumidores ha ocasionado que se implemente valor agregado al servicio de venta ofreciendo la instalación de accesorios a bajos costos tornando atractivo el mercado de repuestos.

A través de la historia las empresas distribuidoras de gran tamaño han tenido un papel esencial en los mercados internacionales, no obstante, en la actualidad esto ha ido modificándose y la micro, pequeña y mediana empresa (Mipymes) ha empezado a conquistar territorio, irrumpiendo en el ámbito internacional convirtiéndose esto en una tendencia en aumento. Es significativo fomentar una intervención más rápida de la Mipymes en las técnicas de uso mundial, reconociendo su representación en la facultad de crear empleo, de innovar, de beneficiar a la distribución equitativa de los recursos, de promover el emprendimiento y crear más competitividad en el mercado.

El presente trabajo de investigación se lo limitará en el contexto de las Mipymes y debido que este término es un aumento de la expresión original Pymes, en donde se introduce a la microempresa; se definirá la expresión original para dar paso al tema de estudio; para continuar desarrollando el tema señalado; se considera lo indicado por el Grupo Enroque (2013):

Pymes quiere decir Pequeñas y Medianas Empresas. En el país, se llama Pymes al conjunto de pequeñas y medianas empresas, que, de acuerdo al número de trabajadores, volumen de ventas, años en el mercado, y sus niveles de producción, activos, pasivos (que representan su capital) tienen características similares en sus procesos de crecimiento.

En el Ecuador las Mypimes que han llegado a constituir o efectuar diversos tipos de actividades económicas son como por ejemplo pesca y agronomía, industrias fabriles,

transportación, acopio, construcción y el comercio en el mercado al por mayor y menor de los productos ofertados, de esta manera van ganando espacio en los mercados que se desempeñan.

Mientras tanto, el término de Mipymes según Forero & Díaz (2014, pág. 194) es el siguiente:

El concepto de micro, pequeñas y medianas empresas se refiere a un grupo muy diverso de organizaciones que se encuentran en múltiples grados de desarrollo; en sectores, industrias y geografías diversas; con estructuras gerenciales y de propiedad muy diferentes entre sí, y con culturas organizacionales particulares, que operan en entornos sociales, económicos y políticos disímiles.

Muchas Mipymes tienen problemas de desarrollo ya sean de tipo estructural, organizacional, administrativo y hasta desconocimiento financiero para conseguir inyectar capital fresco al negocio dando como resultado un alto costo en el ciclo de vida de la empresa. Estos para tratar de fortalecer los problemas de desarrollo forman clusters que son una fusión o unión de grupos de empresas relacionadas en el sector en que se desempeñan, delimitadas en un área geográfica cercana, interrelacionadas por tecnología y capitales productivos; estas se asocian generalmente para conseguir financiamiento bancario que le es muy difícil obtener de forma particular. En específico, estas empresas buscan perfeccionar competencias y reconocimiento institucional entre las empresas dentro de la rama en que se desenvuelven.

Un comercio dinámico genera que las empresas bien estructuradas administrativamente, con un claro conocimiento financiero evolucione positivamente incrementando el tamaño de las empresas y el número de trabajadores sin olvidar de mantener un talento humano capacitado. Una empresa que tenga gran desempeño dentro del mercado por los bienes o servicios ofrecidos aumenta su rentabilidad como resultado de la demanda producida, con esto las empresas necesitan más diversidad de bienes o servicios para operar y abastecer a la población.

Consecuentemente, para ofertar los diferentes productos se requiere efectuar una investigación de mercado, emplear nuevas en tecnologías, contar con el personal adecuado y mantenerlo siempre capacitado sobre los diferentes tipos de repuestos o accesorios que puede ofrecer el negocio, tener inventiva y transformarse según las exigencias del mercado. En consecuencia, el financiamiento es necesario para plasmar lo que se tiene trazado y concretarlo en acciones. Si el comercio de venta de repuestos para vehículos automotores se orientan en

mejorar firmemente para tener un crecimiento sostenido este debe estar dispuesto a adaptarse al cambiante gusto de los compradores; si una empresa fija un nicho de mercado este logrará obtener una superioridad competitiva y atraerá más la atención debido a que es algo nuevo o innovador y lo más significativo es que se estaría satisfaciendo las necesidades de estos.

El comercio de autopartes tiene un rol muy representativo entre las Mipymes debido al aporte económico que producen dentro de este rubro sobre todo en ventas como en vacantes de empleo. La buena dirección de las empresas dependen de cómo se utilizan los recursos, las ventas realizadas, la publicidad en diferentes medios, el marketing realizado, la innovación que se efectúe dentro de la organización, para poder ofertar a los consumidores los bienes y servicios que estos requieran..

Por lo antes expuesto, las empresas necesitan de diversos factores para conseguir el posicionarse en el mercado; es imperioso para poder operar sin contratiempos contar con flujo adecuado de capital. Cuando se genera la necesidad de dinero surgen una serie de inquietudes para continuar con los procesos, por lo que se debe realizar diferentes análisis y determinar las fuentes de financiamiento y continuar con las operaciones en la empresa. Una empresa que no produce deja de percibir ingresos y en consecuencia perderá el espacio ganado en el mercado.

Por lo tanto para el siguiente trabajo de titulación se debe tener en claro que las Mipymes en el territorio ecuatoriano son elementales en la economía; ya que han logrado ser el motor fundamental para la generación de empleos en diferentes ciudades del país y un recurso para dar a conocer a los consumidores productos en mercados más pequeños.

### **Planteamiento del problema.**

El subsector de piezas, partes y accesorios a pesar de que había mantenido un crecimiento sostenido en el sector de Comercio no estuvo blindado en presentar problemas en el periodo de estudio de esta investigación y algunas señales que comprometieron un desarrollo sostenido y que deben ser considerados son los siguientes:

- La representatividad del subsector de repuestos en el sector de Comercio.
- Fluctuante nivel de ventas por parte de las Mipymes del subsector de repuestos.

En economía, un sector es un compuesto de operaciones productivas y comerciales, estas operaciones; además, logran juntarse en tres vastos sectores: sector primario, secundario

y terciario. El sector primario está centralizado en sacar u obtener de la tierra los recursos naturales y el sector secundario a la modificación de los recursos naturales por medio de métodos industriales. El sector terciario además es conocido como el sector de servicios, debido a que encierra aquellas operaciones que no involucran la fabricación de bienes materiales. Las empresas del sector terciario, por lo tanto, se aprestan a complacer distintas exigencias de los consumidores. En definitiva, se determina que el sector terciario se halla formado por distintas áreas como:

- 1- Operaciones económicas, lo que viene a estar relacionado con los bancos, la bolsa, los seguro.
- 2- Actividades de servicios que se suministran a empresas: asesoría, gestión, etc.
- 3- Turismo y hotelería.
- 4- Transporte y comunicación.
- 5- Labor comercial, sea ventas al por mayor o menor.
- 6- Prestaciones personales, como estética (peluquería, spa, etc); situación de bienestar (salud, educación, etc).
- 7- Telecomunicaciones.
- 8- Función y administración pública.
- 9- Ocio y cultura; teatro, cine, etc
- 10- Medios de comunicación.
- 11- Tic's

El sector de Comercio es el más importante surtidor de plazas de trabajo en la economía, este se ha transformado para adaptarse a las nuevas tendencias de mercado y ha logrado desarrollarse para alcanzar un impulso financiero rápido e integrado; idóneo para favorecer un acrecimiento en la cantidad del número de empleos. Este sector da preferencia al proceso de ideas frescas en el cual se aumentan los estímulos a los micros, pequeños y medianos empresarios con ventajas y recursos para promover la actividad de comercio.

En general los consumidores consideran el precio como el elemento más definitivo a la hora de realizar una compra, debido en gran medida a las bajas rentas de los usuarios y la implicación de que el desembolso en recambios y repuestos se torne como una adquisición relativamente alta. Favorablemente las sobretasas empleadas en las salvaguardias arancelarias no se aplican a estas partidas. La calidad de los repuestos es uno de los elementos a considerar

por los compradores, ya que adquirir repuestos de calidad permite prolongar la vida útil de los vehículos que es lo que todo consumidor en Ecuador desea.

Durante los últimos años el subsector de autopartes ha tenido una participación significativa en las Mipymes del sector de Comercio del país, la investigación desea determinar esta incidencia. Este subsector es el autorizado en fabricar y comercializar las piezas de los vehículos que necesitan ser reemplazadas. Algunos tipos de piezas o partes que habitualmente se cambian en un automotor son: las pastillas de frenos, plumas limpiaparabrisas, neumáticos, amortiguadores o suspensiones, baterías, filtros, faros, etc. En Ecuador los establecimientos económicos dedicados a la venta de autorepuestos que están regularizados según el SRI se detallan a continuación:

**Tabla 1**  
***Empresas de venta de piezas, partes y accesorios para vehículos automotores legalmente inscritas***

AÑO	NÚMERO DE EMPRESAS
2013	2424
2014	2507
2015	2435
2016	2369
2017	2266

Adaptado de: Servicio de Rentas Internas (SRI)

Para el comportamiento de este subsector, y su representatividad entre las Mipymes del sector de Comercio el volumen de ventas ha sido variable dependiendo de las disposiciones macroeconómicas de los regímenes de turno; para esta aseveración se considera los siguientes factores: número de vehículos en circulación y su antigüedad. Entre los años 2013 al 2015 existió un crecimiento sostenido en la venta de automotores. La rama de considerable significación dentro de este subsector es el ensamblador, cuyos protagonistas forman la oferta nacional y exportable de vehículos; y su relación productiva tiene como primordial distribuidor al subsector autopartista, en el cual se ubican compañías proveedoras de piezas y partes. El comercio de productos automotrices consta de dos divisiones primordiales: fabricantes de componentes originales y postventa o de reposición.

Entre los años 2015 y 2016 se tuvo como desafío un grave descenso de ventas derivado de los efectos recesivos de la economía y de la restricción a las importaciones de vehículos con un peso menor de 3,5 toneladas y de CKD (Completely Knock Down); siglas utilizadas en la industria automotriz, para indicar que al término de la línea de ensamble el automóvil está terminado por completo. También existió una salvaguardia y aumento de aranceles para vehículos de uso comercial que alcanzó en el caso de los camiones hasta un incremento del 50%. En Paralelo, la obligación tributaria que obligó a las empresas a nivel nacional a realizar el anticipo del impuesto a la renta y diferentes problemas provenientes de regulaciones oficiales.

En el año 2017 el sector automotriz logró situar al comercio automotor como un vínculo prioritario entre las relaciones entre Ecuador y la Unión Europea y esta acción fue un gran acierto. El Pacto Comercial, que entró en vigor en ese mismo año, permitió la supresión de los cupos de importación y a la rebaja y subsecuente eliminación de la salvaguarda, incluyendo las limitaciones cuantitativas a las autopartes. En consecuencia en este año logró recuperarse de los dos años anteriores.

En consecuencia el desarrollo del sector de Comercio en el subsector de partes, piezas y accesorios depende de las decisiones que se tomen en el sector público y la disposición de ajustarse a los cambios del sector privado; el análisis del Mipro reveló dificultades en gestión empresarial, innovación, acceso a financiamiento, calidad y asociatividad.

## **Problemas.**

### **Problema general.**

¿Cuál es la incidencia de las principales variables del subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios para Vehículos Automotores en las Mipymes del sector de Comercio durante los periodos 2013 al 2017?

### **Problemas específicos.**

¿Cómo evolucionó el subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios en las Mipymes del sector de Comercio?

¿Cuál fue el nivel de ingresos del subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios en las Mipymes del sector de Comercio?

¿Cuál es el número de empleos que generó el subsector de venta de partes, piezas y accesorios para el sector de Comercio?

¿Cómo las Mipymes del subsector de venta de partes, piezas y accesorios se financian?

## **Objetivos de la Investigación.**

### **Objetivo general.**

Determinar la incidencia de las principales variables del subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios para Vehículos Automotores en las Mipymes del sector de Comercio durante los periodos 2013 al 2017.

### **Objetivos específicos.**

- Especificar la evolución del subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores en las Mipymes del sector de Comercio.
- Establecer el nivel de ventas del subsector de venta de partes, piezas y accesorios y su desarrollo en las Mipymes del sector de Comercio.
- Precisar la tasa de empleo del subsector de venta de partes, piezas y accesorios y su contribución al sector de Comercio.
- Describir las fuentes de financiamiento por parte de las Mipymes del subsector de venta de partes, piezas y accesorios.

## **Justificación.**

El presente proyecto tiene como objetivo determinar la incidencia de las principales variables del subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios para Vehículos Automotores en las Mipymes del sector de Comercio durante los periodos 2013 al 2017. en el Ecuador. La importancia de la presentación integral de toda esta investigación es poder presentar y tener una clara idea de cómo se ha ido desarrollando el mercado de autopartes y contribuir con nuevas opciones de estrategias públicas que no sólo ayudaría al gobierno en tomar una correcta actuación, sino que favorecería al origen de empresas nuevas con la intención de optimizar la condiciones de vida de los ecuatorianos. Es esencial que las personas conozcan el aporte de subsector de autopartes dentro de la economía ecuatoriana ya que estos buscan ser competitivos, productivos e innovadores y así contribuir en el desarrollo y prosperidad de la nación.

Con la finalidad de determinar el impacto que genera el subsector de autopartes en las Mipymes del sector de Comercio se llevó a cabo esta investigación en donde por medio de análisis previo, búsqueda de información y cuadros demostrativos se dará a conocer lo importante que es y cómo este a través del tiempo tienen una evolución económica permanente y una mejor intervención en el mercado.

**Delimitación.**

Delimitación geográfica: Ecuador.

Delimitación temporal: Años 2013 – 2017.

Delimitación de la población: Subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios para Vehículos Automotores.

## Capítulo II

### Fundamentación Teórica

En este capítulo que se expone a continuación permite explicar las teorías básicas necesarias acerca del desarrollo humano y económico y su relación en el desarrollo de las naciones; estas teorías están sustentadas por peritos como Amartya Sen, Arthur Lewis y Ragnar Nurkse.

Se partirá con la teoría de Amartya Sen quien es el promotor de la teoría del desarrollo como independencia, en el que la carencia y las desventajas económicas son advertidas como impedimentos en la actuación de autonomías elementales. Progreso representa por lo tanto propagar la emancipación de las personas.

Se procede con Arthur Lewis quien estudia los naciones en vía de desarrollo y pone en notoriedad su doble realidad; en estos existen dos grupos económicos notoriamente distintos; el rural y el urbano, en donde en el sector urbano la productividad del trabajo es mucho mayor que en el rural. Un sector rural con altas tasas de población conduce a una emigración a la ciudad y esta acción a su vez no repercute en reducción de la producción agraria. La emigración de los pobladores del área rural a la ciudad garantiza el crecimiento industrial; el estudiar las distintas conductas humanas que intervienen en el desarrollo económico de una nación da un vistazo real para poder deducir como finalizar la situación del subdesarrollo.

Para terminar Ragnar Nurkse en su teoría enfatiza que el capital se hace en casa. Con esto determinaba que generalmente las industrias de una nación se fomentan con dineros propios. Para Nurkse el ahorro público, ya sea en condición de apoyo al progreso, sólo costea un minúscula proporción del conjunto de las necesidades de transformación de una nación. Consecuentemente, el ahorro propio es la base primordial de la prosperidad del sector económico, ya, además una nación en vías de desarrollo, con minúsculo potencial de ahorro, los regímenes deben intermediar enérgicamente en la creación del patrimonio o de la inversión y del capital propio.

## **Marco Teórico**

### **Teorías del desarrollo humano y económico**

Según, Amartya Sen (2014, pág. 17):

Lo tradicional consiste en sostener que la justicia es el resultado de elegir aquella institución o política que maximice el bienestar social. En la economía del bienestar utilitarista, esta idea toma una forma precisa. En primer lugar, las instituciones o políticas sociales han de ser juzgadas por la bondad de los estados sociales que produzcan; es decir por sus consecuencias. En segundo lugar, la bondad de tales estados sociales ha de ser juzgada sólo en función de la utilidad que los diferentes individuos obtendrían en tales estados

Con estas afirmaciones Sen reconoce que es mejor calcular el mejoramiento por el descenso de las necesidades que por las ganancias aún excesivas de los poderosos y esto se debe dar para prevenir que el muro separador de estratos sociales y las metodologías de acaparamiento de capital creen sesgos en la escala de desarrollo de las sociedades tanto financiera como social. Asimismo propone que el aumento de los rentas no significa un incremento del felicidad, dado en que la mayoría de los hogares los miembros no contribuyen por completo. De este modo prueba que no se consigue tener una enfoque correcto en expresiones de bienestar social sin considerar que la vida de los humildes va a ser mejor. Para rectificar esta equivocación es ineludible reconocer las clases de pobreza y los tipos de pobres. Por aquello precisar, calcular y medir el porcentaje de pobres de una nación, no es simplemente cuestión de cifras y promedios, corresponde realizar esfuerzo verdadero por deducir el escenario y así emplear leyes, tácticas e identificación de tendencias para mejorar el contexto en términos de beneficios y de potencialidades.

Por consiguiente, la posición cara a sucesos socioeconómicos como la indigencia, la segregación por tendencias sexuales, el monopolio de mercado y acaparamiento de capitales él las observa con una visión más compasiva y con una definitiva aproximación entre la moral y la economía. Además expone su desacuerdo con los preceptos de la economía del bienestar clásica, con el principio de intensificar el grado de prosperidad particular como procedimiento fundamental de elección de opciones

Sen especifica asimismo el valor que para el progreso posee el uso extenso de los mercados además del rol especial de la ayuda social, de las normas gubernamentales o las políticas cuando logran beneficiar, en lugar de empobrecer, a los seres humano; el desarrollo puede ser apreciado como un proceso de propagación de las autonomías verdaderas que goza las personas.

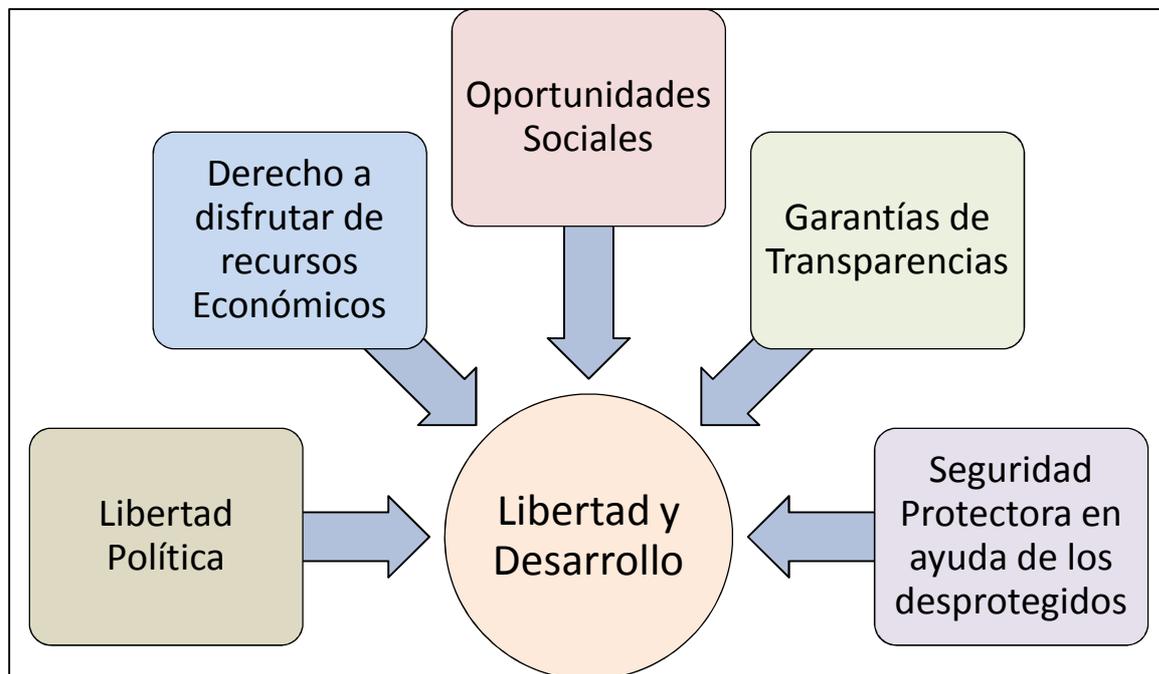
Cabe indicar, el ser humilde no es solo tratar de vivir con poco dinero, o por debajo del límite de pobreza, ser pobre implica no poder acceder a la educación, comida, morada y ropa en circunstancias dignas considerando las condiciones y exigencias sociales del entorno. Las brechas financieras entre individuos quedan como base de una diferencia tanto en los derechos de posesión de los capitales relacionados al poder de adquisición, como en los beneficios y facultades que puedan ser usados en acomodo de sus objetivos y metas. Se consigue describir que existen elementos, territoriales, del colectivo o genéticos, que perjudican el nivel de ingresos de cada sujeto. Amartya Sen (2016, pág. 19)

La desigualdad económica y social puede ser justificada por razones de eficiencia en la cooperación social y en la producción de riquezas, pero es legítima sólo si mejora la posición del menos aventajado. Además existe entre los principios de justicia una prioridad de tipo lexicográfico; las libertades básicas son prioritarias sobre la igualdad de oportunidades, la cual es prioritaria sobre la igualación de los recursos.

En consecuencia, existen situaciones de pobreza cuando hay naciones sin autonomía política, con carencias sociales como la falta de instrucción, salud, salubridad y prestaciones desiguales a las mujeres y niñas. Es de considerar que el desarrollo de los países sólo podrá darse cuando se consigan las libertades reales de los sujetos. Asimismo es obligatorio aumentar el PIB, o las tecnologías impulsadoras de mecanismos de cambios para dilatar estas emancipaciones y de esta manera eliminar las primordiales fuentes de privaciones sociales. En los gobiernos dictatoriales, si bien estimulan el PIB, originan la falta de libertad política y de derecho civil ocasionando economías con inconvenientes a la hora de la repartición de las riquezas y oportunidades.

Es innegable, que las carencias o problemas económicos están profundamente concatenados con las medidas políticas y sociales. Es así que la pobreza, las diferencias, la falta de comida, son resultado de factores externos, pero más que todo de mecanismos inefectivos de distribución. Es evidente que cuando las naciones no tienen coacción ni crítica de los medios

de comunicación, tiende a direccionarse a acciones desordenadas que quebrantan los derechos humanos.



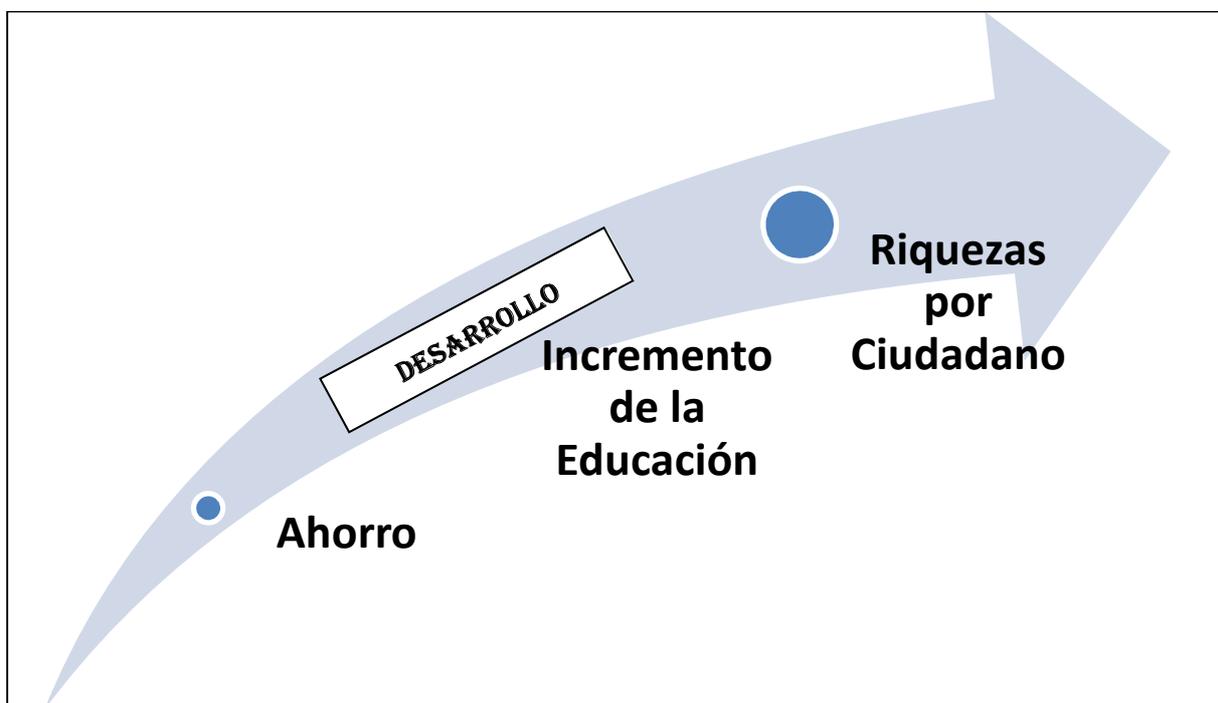
**Figura 1. Teoría de Desarrollo y Libertad de Amartya Sen. Adaptado de Libro Desarrollo y Libertad**

Consecuentemente, si se busca un desarrollo económico estable y dinámico es preciso que se creen tácticas de desarrollo social más rigurosos, ya que estos favorecen y proporcionan un crecimiento económico vertiginoso e interactivo. Este desarrollo ha de ser comprendido en expresiones de un pensamiento holístico, en donde se impliquen a todos los estratos sociales. De esta manera se requiere de un progreso continuado, que debe descansar en las bases de la libertad e igualdad de los participantes, la educación y la repartición equitativa de oportunidades. Así se reemplaza el enfoque del individuo cómo ente de producción, para ser el actor del progreso tecnológico y financiero, aproximando la moral a las ciencias sociales y la economía.

Según Arthur Lewis (1971, pág. 456):

Es claro que hay grandes diferencias de desarrollo entre países que parecen tener recursos aproximadamente iguales, por lo que es necesario investigar las diferencias en la conducta humana que influyen en el crecimiento económico. La investigación de las acciones humanas tiene que efectuarse a niveles distintos, porque existen causas inmediatas del crecimiento, así como causas de estas causas.

No obstante, existen tres causas principales para el progreso el primero es el empeño por ahorrar, ya sea aminorando el costo de los productos, o acrecentando el beneficio de cualquier insumo o de otros procedimientos. El segundo es el incremento de la educación y su utilidad. Esto tiene sitio a lo largo de la historia, pero es indudable que el desarrollo vertiginoso de la producción en las últimas épocas se relaciona a una más expedita acumulación y empleo de experiencias para la producción. La tercera se fundamenta en que el progreso obedece al aumento del volumen de riqueza y de otros recursos por ciudadano. Aún cuando estas tres causas adyacentes logren diferenciarse conceptualmente con transparencia, se las halla habitualmente unidas.



**Figura 2. Teoría del Desarrollo Económico de Arthur Lewis. Adaptado de Libro Teoría del Desarrollo Económico**

Sin embargo, la cuestión del avance de una nación en la actualidad está representado por lo que se puede nombrar una transformación cultural, que tiene como connotación los procesos de universalización y la conversión científica técnica que es parte primordial de los manuales de las entidades internacionales, los países y sus regímenes y en específico de los grupos económicos de poder. El incremento de la productividad por ciudadano obedece, por un lado, de las riquezas naturales disponibles y, por otro, del comportamiento de los individuos.

De la misma manera, más allá de estas razones para el desarrollo, se debe cuestionar por qué algunas naciones desarrollan con mayor prontitud que otras, o debido a que desarrollan en

algunos períodos de la historia con significativa fuerza que en otras. Es fundamental esclarecer que instituciones ayudan directamente con el crecimiento y cuales no; en qué medida los valores individuales y espirituales se enfrentan. También se halla el debate atañidas con el medio ambiente y el contexto. Es indudable que se trata de examinar qué organismos, dogmas o entornos son compatibles con el desarrollo económico.

Por otra parte, se debe agregar, lógicamente, que algunos organismos o dogmas consiguen ser relacionadas con el desarrollo, pero no entre ellas. Es equívoco pensar que pueda haber una sociedad en que el Estado como los organismos privados destinara un porcentaje determinado para la creación de capital. Un inconveniente de específico interés en el estudio de la variabilidad del comportamiento social es la afinidad de los organismos entre sí; el desarrollo financiero deriva de las conductas hacia el trabajo, la riqueza, la economía, la natalidad, la innovación, y todas estas actitudes proceden de principios profundos de la aptitud humana. Asimismo se realiza alegar diversidad de contextos, territorios, raza o ningún tipo de desenvolvimiento trascendental.

Para Arthur Lewis (1980, pág. 52) “El motor del crecimiento debe ser el cambio tecnológico, y el comercio internacional debe servir como lubricante y no como combustible”. Con este argumento deja dilucidar cuan dificultosos son las negociaciones y las labores para reformar el precepto económico mundial, pues no es sencillamente el alcanzar complicados convenios sino transformar requisitos de fondo, tanto en países desarrollados como en vía de desarrollo. La economía mundial no es consecuencia exclusivamente de acciones externas sino que va en unión de intereses internos establecidos en los países. De ahí el punto de partida para crear una base donde se asiente un orden internacional nuevo que debe de nacer de las mismas naciones en vía de desarrollo.

Según, Ragnar Nurkse (1955, pág. 286) sugirió: “El bajo nivel del ingreso real impide la capitalización; sin capitalización no se puede aumentar la producción social; sin aumento de la producción social el nivel del ingreso real continuará siendo bajo”, la batalla de las naciones en desarrollo para emerger de su escenario económico dificultoso ayuda a repensar, acerca de las limitaciones y eventualidades de las políticas económicas. El cuidado que los regímenes de las naciones subdesarrolladas están ajustadas por causas externas e internas de índole no económica.

De igual forma, las restricciones se expresan, en gran medida, por las diferentes expresiones del sometimiento, interno y externo: sujeción productiva en los mercados de las naciones líderes, en donde se blindan a la hora de proveerse de los productos de los pueblos en vía de desarrollo, y de los medios de comercialización, intervenidos habitualmente por grupos monopólicos; dependencia científica de un patrón de exterior, trazado a la medida para los grandes grupos industriales, al que no consiguen entrar las naciones rezagadas sólo con la compra de dichas ciencias aplicadas, en un proceso que amplía las distancias de perpetua ligadura financiera de un régimen económico internacional vigilado por las principales naciones del primer mundo.

Aunque, asociados a estas expresiones externas de la sumisión, existen asimismo las exposiciones domésticas, que se pronuncian y viabilizan por la presencia de una organización general concentrada, donde los sectores sociales desarrollados y sujetos a los recursos transnacionales y a autoridades políticas del exterior suelen realizar las funciones administrativas rectoras en las naciones en vía de desarrollo al margen de las necesidades del país. Las distintas maneras de dependencia y no las incapacidades o ineptitudes para crear apropiadas estrategias de desarrollo por parte de los Regímenes de las naciones rezagadas, son las que exponen intrínsecamente porque se mantienen en el subdesarrollo. Al mismo tiempo las políticas económicas empleadas en muchas naciones rezagadas a lo largo del tiempo se han realizado al precepto de organismos internacionales dejando de lado las posibles secuelas de la ruina del sector industrial de estas naciones como consecuencia de adoptar esas políticas.

Por otro lado, el interés por invertir está restringido por la dimensión del mercado. El poco poder adquisitivo; en expresiones simples, condena el progreso industrial. La pésima administración de los recursos financieros que se entregan a los países subdesarrollados puede acarrear peores consecuencias. Lo más indicado es que los países en vía de desarrollo deben encontrar la manera en que sus economías despeguen, estimulen el comercio y generen una economía dinámica. La riqueza mundial está subyugada a un proceso arraigado de concentración donde las naciones con altos ingresos tienen tasas de crecimiento altas. Pero todo esto no es negativo porque significa que los países con menos ingresos avanzan de forma lenta pero se encuentran en buen camino.

Por lo que se da como factor primordial la idea de desarrollo de una nación sólo está ligado al factor económico pensando que los elementos sociopolíticos sólo son variables externas. Las naciones con menor nivel de ingresos, se los considera rezagados del vigente

proceso de internacionalización. Nurkse puntualiza por qué les es difícil a algunas naciones formar capital para salir del subdesarrollo; las cuales son:

1. La falta de inversiones productivas.
2. Estancamiento económico.
3. Renta insuficiente.
4. Escasez de ahorro.



**Figura 3. Teoría del Círculo Vicioso de la Pobreza de Ragnar Nurkse. Adaptado de Libro Problemas de Formación de Capital**

Por tanto, es conveniente establecer posibles soluciones al momento de tratar el caso de porque unas naciones surgen y otras no; el por qué la mayor parte del mundo se halla sumida en la pobreza. El poder distinguir las soluciones adecuadas dependiendo del tipo de inconveniente que atraviesa un país a la hora de financiarse encaminan a encontrar modelos de desarrollo convergente que sobresalga el presente proceso de centralización de riqueza. Es por ello que existe una gradual intranquilidad por las inequidades gigantescas de la economía en el mundo.

## **Marco Referencial**

### **Mipymes**

El análisis de las micros, pequeñas y medianas empresas, han suscitado fascinación en la economía actual. Esta aseveración y nuevas investigaciones referentes al rol de las Mipymes en la economía, hace oportuno observar con detenimiento el desarrollo de las mismas y sus particularidades. Es fundamental tener un claro conocimiento de lo que son, por lo tanto es sustancial establecer una descripción básica sobre lo que significa. Según Rafael Regalado (2017, pág. 39):

La definición de Mipymes varía según el país, dentro de este amplio concepto es posible englobar tanto a microemprendimiento (como lo podría ser la tienda del barrio), como firmas exportadoras y/o de alta tecnología, cuya facturación y número de empleados (en general, de 1 a 150 empleados) están muy por debajo de las denominadas “grandes” empresas.

La inquietud asociada a las Mipymes se centra en reconocer los motivos por los cuales triunfan o fracasan estos tipos de empresas. Dentro de este proceso de identificación se puede observar poca competitividad y breve ciclo de vida. Al no ser empresas grandes falta el rigor de selección del personal, evaluaciones de desempeño y poca planificación a futuro sobre el negocio.

Para la (Organización Mundial del Trabajo , 2014)

Las microempresas están desempeñando un papel decisivo en la disminución del desempleo al absorber a un porcentaje de las personas que ingresan al mercado laboral. Las mismas han servido para paliar la repercusión de las crisis económicas y los programas de ajuste estructural.

Las Mipymes agrupan una gran cantidad de trabajadores al momento de comenzar un negocio en Ecuador, estos están concentrados en actividades de comercio. De esta forma, nace un reto trascendental para todos los personajes público o privados preocupados porque exista un progreso productivo ecuánime. La formación y avance de empresas exitosas necesita la combinación de elementos fundamentales para el desarrollo: el desarrollo financiero, el avance social y las condiciones medioambientales. No obstante, la mayoría de veces existen dificultades que frenan la existencia de un escenario próspero.

Una empresa que desea que sus clientes tengan una buena opinión de los productos que oferte, servicios adicionales, precios, atención; no debe ser renuente a la hora de gestionar la publicidad y la comunicación con estos. La principal función de todo negocio es satisfacer a los clientes y a la vez alcanzar los objetivos propuestos. No se debe olvidar que para el comprador el producto no es sólo un bien físico sino que al momento de adquirirlo cumple con condiciones psicológicas. Según la OIT (2014, pág. 215): “Las Mipymes son importantes generadoras de empleo pero de baja calidad. Las tasas de entrada y salida de estas empresas son altas y, en consecuencia, la sustentabilidad del empleo es reducida”.

Las microempresas tienen problemas de representatividad para poder acceder a créditos bancarios y afianzarse en el mundo empresarial; el volumen de ventas y la esencia de las microempresas las hace proclives a una vida corta ante un mercado competitivo. Es de acotar que la razón fundamental de cierre de una micro actividad es el no tener suficiente capital. Cabe anotar que la quiebra de un negocio no sólo implica la pérdida de capital sino además el costo de oportunidad y la afectación anímica del dueño del negocio ante el fracaso. Para María Alcalá (2016, pág. 63)

Las Mipymes tienden a obtener mayores ventajas cuando se asocian u operan en un contexto de cooperación, lo cual ayuda a su crecimiento y especialización en sus respectivos procesos productivos. Además la aglomeración fortalece la competitividad de las empresas y permite un fácil acceso a información de nuevos mercados y tecnologías.

Una apreciación común en los empresarios es que primero desean tener un negocio sólido en el mercado, ya que estos son muy sensibles a variabilidades en el sector, lo que obstaculiza el normal desarrollo del negocio. Es por este motivo que a través de la cooperación, el trabajo en grupo de las empresas permiten aumentar su capacidad de modo que logren atender a una gran cantidad de clientes, e inclusive, llevar a cabo proyectos de mayor magnitud. Además las empresas pueden ofertar una mayor variedad de productos o servicios. La finalidad de este vínculo es que consiguen efectuar actividades que de otra manera no podrían llevar a cabo.

Las Mipymes son un sector empresarial destacado debido a su contribución en el progreso económico de los países. Debido a la casi nula comprensión y asimilación de métodos sustentables en este nicho, y con el propósito de implantar y propagar operaciones que resguarden las metas de desarrollo sostenible. Con la transformación de las necesidades de la

sociedad, del medio ambiente y de uniformidad que los grupos de interés requieren de las prácticas empresariales, concepciones como el Compromiso Social Empresarial y las metas de desarrollo sostenible precisan ser anexados en la actividad de las mismas. En concordancia con la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CIIU), los divisiones económicos con mayor cantidad de Mipymes son: G, comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; H, transporte y almacenamiento; L, actividades inmobiliarias; M, actividades profesionales, científicas y técnicas.

Las Mipymes en el subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores han tenido un desarrollo sostenido en el mercado interno del país tanto por las ventas efectuadas y agregando esa ventaja competitiva que distingue de los demás subsectores, contribuye a mejores ingresos y a la generación de diversas fuentes de empleo en el país. Si bien es cierto, las grandes empresas tienen poder en el mercado; sin embargo, las Mipymes han generado desarrollo en la economía del país, adoptando medidas para mejorar, conseguir lidiar de buena manera con los cambios presentados y lograr ser más competitivos en los diversos mercados que participan.

(Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2018), señaló que la clasificación por tamaño de las empresas, en donde se manifiesta que las Mipymes están conformadas por las microempresas, donde los ingresos son menores o igual a \$100.000 contando con un número de 1 a 9 personas en la empresa. Los ingresos de las pequeñas corresponden de \$100.001 a \$1'000.000 contando con un número de 10 a 49 personas. La empresa Mediana "A", sus ingresos corresponden desde \$1'000.001 a \$2'000.000 contando con un número de 50 a 99 personas; mientras que la empresa Mediana "B" sus ingresos corresponden desde \$2'000.001 a \$5'000.000 contando con un número de 100 a 199 personas dentro de la empresa.

Según el (INEC, 2018) puntualizó en el *Directorio de empresas y establecimientos* que Ecuador contaba con 884.236 empresas, de las cuales 880.203 eran Mipymes. Como se evidencia, el 99.54% de las empresas en el Ecuador eran conformadas por las Mipymes. Mientras que en el año 2013 existían 834.204 empresas, de las cuales 830.368 eran Mipymes; por lo tanto, el 99.53% de las empresas conformaban las Mipymes.

Las Mipymes configuran un elemento significativo para el desarrollo socio-económico de cada nación, lo que deriva en la necesidad de mejorar su manejo y demandar la instauración de tácticas que favorezcan los procesos, todo con el propósito de aminorar los costos de

operación, optimizar la eficacia de los procedimientos, los márgenes de inventario, la calidad de los artículos o servicios e indudablemente aumentar la productividad. Estas originan prosperidad y trabajo, porque fortalecen la producción y optimiza la gobernabilidad, dado a que no requieren grandes valores de inversión. Las ciudades del Ecuador, poseen un rápido desarrollo en referencia a las Mipymes; no obstante estas deben afrontar la rivalidad de empresas más grandes con supremacía financiera que proceden de ciudades más grandes, las cuales se distinguen por su gran nivel de productividad debido al adecuado empleo de la administración de operaciones en sus procedimientos, particularidad que las coloca en desventaja.

Según Elcira Beltrán & Julia Martínez (2015, pág. 18):

No existe una definición única del significado de la Mipymes. Las definiciones y los criterios utilizados varían entre las distintas instituciones públicas o privadas que están relacionadas con el desarrollo de este segmento empresarial. Estas definiciones tienden a utilizar los criterios de clasificación de las empresas que más se adecuan a la disponibilidad de información estadística oficial o bien las necesidades prácticas que se derivan del tipo de servicios que prestan a este sector empresarial.

La importancia de las Mipymes se distingue de una forma más perceptible cuando existen lapsos de decrecimiento o de recesión económica. Su tenue organización y sus bajos gastos fijos, se tornan en ventajas competitivas en comparación de las grandes empresas. No se debe aminorar la importancia de las mismas tanto en los países desarrollados, así como los que están por desarrollar. Estas aportan al avance económico ya que generan empleo y son impulsadoras de mejoras en el contexto local, poseen la capacidad de volverse en un significativo complemento de la actividad de las empresas.

Para Bart Van Hoot & Henry Gómez (2015, pág. 15) “Pese a la ineludible relevancia que en materia de empleo tiene en nuestra región las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes), estas siguen adoleciendo de debilidades profundas, producto de un conjunto de factores que limitan sus posibilidades de desarrollo”. Una nueva visión es necesaria para innovar y alcanzar protagonismo en el estímulo social y financiero del país. En este enfoque incrementar la competitividad y la productividad es primordial para disminuir las diferencias intrínsecas que definen la economía del mercado. No se trataría entonces de crear medidas que

disminuyan las flaquezas de un individuo sentenciado a subsistir aislado, sino de fomentar el desarrollo de un ente que es protagonista en la edificación de un dinámico sistema productivo.

Según (Angelleli, y otros, 2016):

El escenario de negocios que opera una firma Mipymes está condicionado por un conjunto de factores entre los que se destacan los marcos regulatorios, las reglas y políticas macroeconómicas, la estrategia y política industrial, el acceso a los mercados, el grado de complejidad del tejido productivo y las características tecnológicas y organizativas de las principales empresas en los sectores líderes.

La sensación y la repercusión de las limitaciones externas sobre las Mipymes siempre están determinadas por los diferentes tipos de repuestas de las empresas de diferentes tamaños. Estas limitaciones al progreso son originadas en función de su tamaño, en otras palabras, entre más pequeña sea la empresa más grande son sus restricciones. Las Mipymes tendrán formidables obstáculos para favorecerse de financiamiento, lo que originará que en establecidas clases de negocios los costes para capitalizarse sean caros y se presenten problemas para ajustar los valores que se dan a los clientes. Una empresa capaz de ser flexible entendiéndose como la facultad de adaptarse a los cambios de la demanda, provee capacidad de adaptación y celeridad de respuesta cara a las variaciones del mercado.

El mejoramiento de la competitividad es uno de los más esenciales propósitos que deben tener como objetivo las Mipymes en el momento de destinar recursos para la innovación. No obstante, esta mejora no debe dirigirse únicamente a la optimización del capital o limitación de gastos laborales ya que esto no es óptimo. La innovación debe tener como objetivo el desarrollo y mejora del negocio, atrayendo compradores, creando oportunidades de venta y elaborar productos nuevos. López, Montes & Vázquez (2017, pág. 66) aseveró “Si nos concentramos exclusivamente en las innovaciones, podemos afirmar que se han ofrecido muchos argumentos a favor del tamaño empresarial para realizar actividades innovadoras, pero pronto proliferaron los argumento a favor de las pequeñas y medianas empresas”.

Las Mipymes son el motor para el crecimiento de un país debido a que crean empleo y colabora de manera directa en aminorar la pobreza, promueven bienes y servicios, aquietan necesidades y con el ingreso generado se repite el ciclo. La empresa una vez que obtiene ingresos cancela a los trabajadores para que estos solventen económicamente a sus familias, se

sigue surtiendo de bienes y cubren las necesidades de los consumidores. Por lo tanto, para el desarrollo económico del país pueden presentar limitaciones cuando están comenzando a operar; pero con voluntad y perseverancia podría procurar la forma de prolongar las actividades. Algunas Mipymes son concebidas y puesta en prácticas por familiares o amigos quienes reúnen capital para comenzar a operar.

El análisis de las Mipymes, su transformación y la dirección presente revelan que no se ha conseguido todavía invertir el impacto de las anomalías socioeconómicas y políticas que han ocurrido en los últimos años. Esto permite prever, que no es sólo suficiente con nuevas políticas macroeconómicas que por lo habitual sólo tienen eficacia en las empresas medianas y pequeñas. La mayor cantidad de empresas de tamaño micro, no tienen la adecuada organización que les permita alcanzar el auxilio que efectúe el Gobierno. Es posible alegar que las políticas de auxilio y fomento a la Mipymes todavía no están encausadas, y esto deriva a que la ayuda no llegue a las empresas que realmente necesitan apoyo.

### **Partes, piezas y accesorios automotrices**

En general, la industria automotriz a nivel mundial está formada por productores de automotores además de fabricantes de piezas, partes y accesorios; y estos se encuentran concatenados por rigurosas normas de operación y tratos de negocios comúnmente de mediano y largo plazo. La representatividad de los oferentes en la rama automotriz de autopartes es significativo debido a que en este rubro los consumidores están sujetos a los mayores costos de mantenimiento de su vehículo y estos valores dependen no sólo de la marca del vehículo o su posicionamiento en el mercado sino de criterios como el modelo; o por el combustible que consume. Según el Ministerio de Industria y Productividad existen 9 ensambladoras en la rama de parte, piezas y accesorios de automotores en el país; 1 de chasis de camión ligero, 1 de chasis motorizado para buses, 1 de camiones medianos y 5 de vehículos automotores (GM-OBB, AYMESA, CIAUTO, FISUM y ARMACAR); estas compañías ensamblan automotores tales como Chevrolet, Great Wall, Kía, Zotye, Jac y Volkswagen.

Los repuestos universales o genéricos, son producidos por empresas autónomas que confeccionan los autopartes considerando las descripciones técnicas específicas de las diferentes marcas de vehículos pero a un valor inferior ya que no son patrocinado por alguna marca en concreto. Los repuestos considerados como genéricos presentan particularidades que los distinguen de los originales. Identificándose por ser más baratos, en contraste con los

repuestos originales, más diversidad en stock y características similares a los originales. Considerando lo antes expuesto, el subsector de piezas, partes y accesorios, y en específico los repuestos genéricos, vislumbra un mercado al alza. Según Luis Moisset (2015, pág. 355):

Evaluar la procedencia del cambio de algunas de las partes afectadas en un automotor, es una cuestión de apreciación, en la que revisten especial importancia las características generales de la unidad siniestrada. Tratándose de un vehículo casi nuevo, lo que por vía de principio supone la razonabilidad de apreciar con criterio no excesivamente riguroso la admisión del cambio de piezas, máxime si se tiene en cuenta que, con frecuencia, las reparaciones de ciertas partes de un automotor hechas en talleres locales no alcanzan la excelencia propia de las piezas originales.

En Ecuador, existe diversidad de precios de los repuestos y estos pueden ser realmente caros, se puede elegir entre uno de la marca y otros genéricos. Sin embargo, se tiene que apreciar que los originales son caros en comparación de los repuestos llamados también universales, los técnicos aconsejan seleccionar los primeros, debido a que estos tienen que pasar por un estricto control de calidad y brindan garantía por defectos de fabricación. Asimismo, tienen una vida útil superior; a esto hay que añadir que, por partes o piezas de la misma marca, no son necesarias adaptaciones para ser colocadas en los vehículos, ya que se ajustan sin problemas donde corresponde. Además, si no se tiene experiencia en la compra de repuesto se debe comprar originales por seguridad.

Para Bernardo Hernando (2013, pág. 268) “Todos los elementos, piezas o conjuntos que los talleres utilicen en sus reparaciones deberán ser nuevos y adecuados al modelo del vehículo objeto de reparación y previa conformidad escrita del cliente los talleres podrán instalar elementos, equipos o conjuntos reacondicionados o reconstruidos por los fabricantes de los mismos”. En los últimos años los ecuatorianos que son dueños de vehículos por razones económicas han tenido que ajustar su presupuesto dejando en segundo lugar la compra de piezas originales afectando en forma directa a sus vehículos. Muchos tenedores de automotores buscan opciones que se ajusten a su bolsillo eligiendo talleres que ofrecen servicios más baratos pero donde el recambio de piezas no son originales.

Según, Pedro Urda (2016, pág. 7): “La carrocería es la parte del automóvil que más posibilidades de modificación permite en cuanto a la colocación de accesorios y complementos, ya sean exteriores para exhibirlos, o interiores para un disfrute más personal”. Los accesorios

para vehículos, cumplen un papel más determinado y no son obligatorios para el correcto funcionamiento del automóvil. Se dividen esencialmente en cuatro tipos: los de audio y video, desempeño, decoración y seguridad. Los más habituales son los de desempeño, que permiten mayor rendimiento del auto; y los decorativos que embellecen el exterior del carro.

Cabe expresar que el crecimiento económico del subsector de autorepuestos responde a las dimensiones tales como las ventas que se realicen, el número de empleados y las fuentes de financiamiento. Siempre se espera una evolución positiva a través del tiempo para el crecimiento económico no sólo del subsector sino del país.

En Ecuador existen una gran cantidad de talleres certificados donde ofrecen servicios de recambio de piezas, partes y accesorios que cuentan con la tecnología, mano de obra calificada y brindan toda la garantía necesaria de sus trabajos. El que los talleres cuenten con toda la tecnificación necesaria ahorra tiempo y recursos en la realización de los arreglos. En cambio un taller que no cuente con estas ventajas dará como resultado el alargar el tiempo de entrega del vehículo y el ahorro que se proyectó por la compra de las partes genéricas quedará sin sentido ante la espera de entrega del auto. De esta forma se debe considerar que no siempre sale más barato comprar autopartes universales.

### **Sector comercio**

El mayor representante del crecimiento económico de un país es evidenciado por medio del sector de comercio considerando dimensiones tales como la producción y políticas tributarias. El nacimiento del comercio se corresponde a las cambiantes necesidades del ser humano, quienes no logran por sí mismo satisfacer todas las necesidades para su existencia o para su bienestar, instaura vínculos, alianzas o intereses con sus iguales, también demanda la ayuda mutua que los seres humanos consiguieran facilitar en el avance de sus acciones; lo que dio principio al inicial medio de canje como lo fue el trueque de bienes o servicios como medio de compra y venta.

El estado ecuatoriano se interesa en instaurar políticas orientadas a impedir que se formen monopolios, o problemas del mercado, en amparo de la existencia de competencia y un adecuado impulso de la economía, que favorezca beneficios equitativos; y dado que la actividad comercial es uno de los principales sectores en la economía de los muchos países, es un elemento digno de análisis. Esta sección de la economía concentra a los negocios que brindan servicios

de venta y comercialización de bienes y artículos al por mayor o menor en diferentes tipos de espacios. Según Arístides Silva (2015, pág. 143):

El comercio comprende todos los trabajos que tienen por objeto revender lo que se ha comprado, sin haber hecho sufrir a la mercancía una transformación esencial, con el fin de que el consumidor pueda procurarse la cantidad de que tenga la necesidad y en el lugar donde sea más cómoda encontrarla.

La trascendencia del comercio reside en que las demás transacciones económicas poseen cierta correspondencia en la compraventa de bienes y/o servicios, lo cual forma un vínculo de negocios entre cada una de los eslabones, desde un comerciante al por menor hasta un mayorista. El Ecuador por mucho tiempo ha estado subordinado a un patrón de comercio exterior, fundamentado en productos sin procesamiento; aparte de tener contados lugares de destino, lo que ha provocado que se dependa de la fluctuación de los precios internacionales. El encasillamiento como un país exportador de bienes no procesados ha estancado el proceso de desarrollo comercial. Según Salvador Mercado (2014, pág. 13):

El comercio es el proceso histórico de la humanidad, desde el punto de vista de los regímenes económicos, sus etapas son: la economía doméstica o feudal, que se transformó en una economía nacional mediante la unión de varios feudos bajo el control de un solo mando político y económico, y que más tarde evoluciona hacia una economía internacional.

La actividad productiva o comercial de un país no puede desarrollarse adecuadamente sin un incremento recíproco o superior de la producción de bienes. La naturaleza mercantil del sector de servicios habitualmente no representa la elaboración de algo material sino de inmateriales que logran que el elemento productivo continúe marchando. Otro de los desempeños significativos del sector terciario es la correspondencia y resumen de la información de compraventa que favorezca el determinar los precios y sustento de un patrón de un mercado bien informado, desistiendo del sector del Comercio exterior que simboliza una sección distinto en la aplicación de la estructura financiera y social del país.

En el momento de considerar en qué tipo de empresa se tiene que invertir, es de trascendental consideración advertir el tipo de ventaja duradera que permita permanecer en el negocio el mayor tiempo. Hoy en día estamos sumidos en un mercado en el que

difícilmente se pueda inventar o crear un servicio o producto nuevo, y no toca más solución que transformar aquellos que ya están en el mercado adecuándolos y creando una presentación más profesional de los mismos. La importancia de obtener ventajas por parte de una nación o empresa sobre sus competidores implica el desarrollo de las mismas; según Smith, 1776, c.p.Cue, (2015, pág. 99)

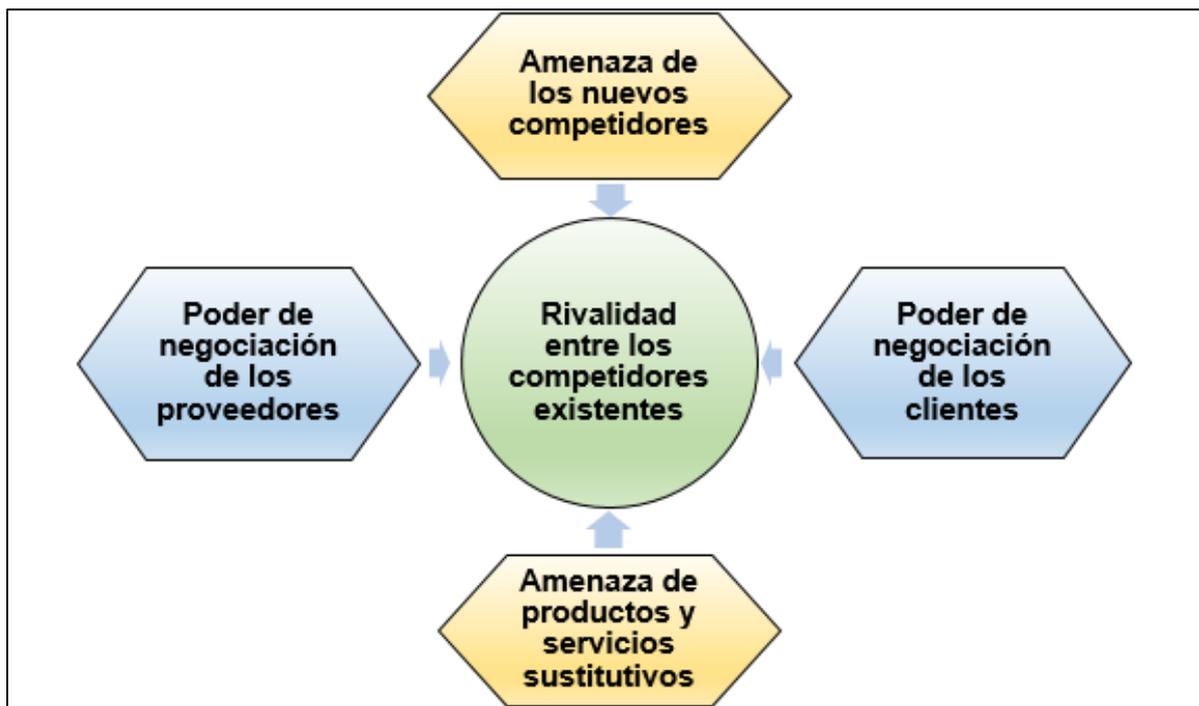
Una nación debería exportar los bienes y servicios en los cuales es más productiva que otras naciones; asimismo, debería importar los bienes y servicios en los que esas naciones son más productivas que ella. En esta forma, el patrón de comercio se determina por la ventaja absoluta

Estipula que cada nación se debe concentrar en generar bienes donde tenga una ventaja absoluta, dimensionada ésta por el mínimo valor de fabricación en correspondencia de trabajo con relación a otras naciones. De esta manera, siguiendo este precepto todas las naciones conseguirían beneficios con la comercialización de bienes o servicios y se conseguiría una similar eficacia a nivel internacional.

En contraste con el modelo arriba propuesto, uno de los cimientos básicos del comercio internacional es que las naciones se dediquen a la elaboración y exportación de bienes que puedan elaborar a bajos costos. Por lo tanto una nación debe especializarse en la elaboración de bienes o servicios donde resultara eficaz, para Ricardo, 1817, c.p.Carretero, De Pablo, & Giacinti, (2015, pág. 17) “la especialización es el resultado de ventajas comparativas, que se obtienen al orientar la producción hacia áreas y bienes que tengan las mejores oportunidades tecnológicas y/o de ventas en otros mercados”. Tanto el modelo de la ventaja absoluta como la comparativa abrevian en sus teorías la conducta de la economía mucho más allá del estudio de una variable dejando constante a las demás. Las empresas preparadas de insertar ventajas competitivas a sus propósitos alcanzan abrirse un lugar en un mercado casi atiborrado. Para Michael Porter (2016, pág. 17)

Para obtener una ventaja competitiva sustentable, la empresa debe de extender su cadena de valor hacia sus clientes y proveedores. Ellos también tienen sus propias cadenas de valor mientras mejor sea el eslabonamiento entre la cadena de valor de la empresa y la de su clientes y proveedores, mejor será la oportunidad de lograr ventajas competitivas.

El diamante de Porter destaca la presencia de componentes específicos a una nación o a una industria que advierte porque algunos de estos son más competitivos que otros. Existen diferentes técnicas por las que una empresa consigue obtener verdaderas ventajas competitivas. Habitualmente se emplean variables o componentes externos que se transforman en ventajas para el negocio, si se explotan apropiadamente y la empresa puede adaptarse con celeridad a esas oscilaciones en el sector. Otra manera que se puede obtener ventajas competitivas es por medio de cambios internos en la organización de la empresa.



**Figura 4. Modelo Teórico de Competitividad de Porter. Adaptada de Michael Porter (2015, pág. 15)**

Los modelos arriba mencionados pueden ser aplicados a un nivel macro o micro económico de un país. El sector de Comercio sobresale por la importancia de las Mipymes, ya que la cantidad de empresas y la generación de empleo, ocupa el mayor número de la población económicamente activa, contra el estancamiento que manifiesta las grandes compañías debido al progreso tecnológico que aparta el capital humano de manera significativa, pero en materia de contribución arancelaria el Estado recauda un mayor aportación económica de las grandes compañías, el cual está encaminado al crecimiento constante y prosperidad de la nación.

## **Marco Legal**

### **Código de Comercio**

**Art. 2.-** Son comerciantes los que, teniendo capacidad para contratar, hacen del comercio su profesión habitual. Se considerarán comerciantes a las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, domiciliadas en el Ecuador, que intervengan en el comercio de muebles e inmuebles, que realicen servicios relacionados con actividades comerciales, y que, teniendo capacidad para contratar, hagan del comercio su profesión habitual y actúen con un capital en giro propio y ajeno, mínimo de Treinta mil sucres para la jurisdicción de las Cámaras de Comercio de Quito y Guayaquil; de Ocho mil sucres para Cuenca, Manta y Bahía de Caráquez; y, de Cinco mil sucres para los demás cantones.

### **Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI**

**Art. 2.-** Actividad Productiva.- Se considerará actividad productiva al proceso mediante el cual la actividad humana transforma insumos en bienes y servicios lícitos, socialmente necesarios y ambientalmente sustentables, incluyendo actividades comerciales y otras que generen valor agregado.

#### **Rol del Estado en el Desarrollo Productivo (Art. 5 literal g)**

**g.** La mejora de la productividad de los actores de la economía popular y solidaria y de las micro, pequeñas y medianas empresas, para participar en el mercado interno, y, eventualmente, alcanzar economías de escala y niveles de calidad de producción que le permitan internacionalizar su oferta productiva;

**Art. 13.-** Definiciones.- Para efectos de la presente normativa, se tendrán las siguientes definiciones:

**a.** Inversión productiva.- Entiéndase por inversión productiva, independientemente de los tipos de propiedad, al flujo de recursos destinados a producir bienes y servicios, a ampliar la capacidad productiva y a generar fuentes de trabajo en la economía nacional;

**b.** Inversión Nueva.- Para la aplicación de los incentivos previstos para las inversiones nuevas, entiéndase como tal al flujo de recursos destinado a incrementar el acervo de capital de la economía, mediante una inversión efectiva en activos productivos que permita ampliar la

capacidad productiva futura, generar un mayor nivel de producción de bienes y servicios, o generar nuevas fuentes de trabajo, en los términos que se prevén en el reglamento. El mero cambio de propiedad de activos productivos que ya se encuentran en funcionamiento así como los créditos para adquirir estos activos, no implica inversión nueva para efectos de este Código. Para los aspectos no tributarios previstos en este Código, se considera también inversión nueva toda aquella que se efectúe para la ejecución de proyectos públicos bajo la modalidad de asociación público-privada.

**c. Inversión extranjera.-** La inversión que es de propiedad o que se encuentra controlada por personas naturales o jurídicas extranjeras domiciliadas en el extranjero, o que implique capital que no se hubiere generado en el Ecuador.

**d. Inversión nacional.-** La inversión que es de propiedad o que se encuentra controlada por personas naturales o jurídicas ecuatorianas, o por extranjeros residentes en el Ecuador, salvo que demuestren que se trate de capital no generado en el Ecuador; y,

**e. Inversionista nacional.-** La persona natural o jurídica ecuatoriana, propietaria o que ejerce control de una inversión realizada en territorio ecuatoriano. También se incluyen en este concepto, las personas naturales o jurídicas o entidades de los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios ecuatorianos, propietarios o que ejercen control de una inversión realizada en territorio ecuatoriano. Las personas naturales ecuatorianas que gocen de doble nacionalidad, o los extranjeros residentes en el país para los efectos de este Código se considerarán como inversionistas nacionales.

**Art. 159.- Almacenes Especiales.-** Conforme la normativa internacional aplicable se podrán autorizar almacenes especiales de mercancías, destinadas al aprovisionamiento, reparación y mantenimiento de naves, aeronaves y unidades de carga destinadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y carga; a los que se podrán ingresar además, libre de todo tributo al comercio exterior, repuestos y piezas de recambio para su reparación, acondicionamiento o adecuación.

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

**Art. 6.-** Con el propósito de garantizar condiciones mínimas de seguridad, de protección del medio ambiente, de defensa del consumidor y de propiedad industrial, los Países Participantes sólo autorizarán la importación de vehículos nuevos, del año-modelo en que se

realiza la importación o siguiente. Igualmente sólo se autorizarán importaciones de componentes, partes y piezas nuevos y sin reconstruir o reacondicionar.

### **Acuerdo Multipartes, Ecuador – Unión Europea**

Para las importaciones de vehículos y sus partes desde la Unión Europea se negociaron distintas condiciones de eliminación arancelaria y distintas condiciones de acceso al mercado de este sector en Ecuador. Los periodos de desgravación varían entre 7 y 10 años. Así, por ejemplo, a los vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa de cilindrada superior a 1500 cm<sup>3</sup>, inferior o igual a 3000 cm<sup>3</sup> (8703.23.00) aplica un periodo de desgravación de 7 años y distintos aranceles base de entre el 10% y 40%. Los CKD (partes de vehículos para ensamblar) de los vehículos para transporte de mercancías de la partida 8704.21.10.80 están sujetos a un arancel de entre el 5% y el 9%.

### **Marco Conceptual**

**Accesorios:** Cualquier componente o mecanismo que no constituya parte necesaria o imprescindible de un vehículo.

**Comercio:** Acción que radica en distribuir bienes o servicios.

**Consumidor:** Individuo u empresa que requiere bienes o servicios a cambio de capital proveídos por el fabricante o el ofertante de productos o servicios.

**CKD:** Procedimiento logístico por el cual se agrupan en un depósito cada una de las partes, piezas o accesorios elementales para montar un automotor, y se despachan tal como los sistemas de producción de otras partes del mundo trabaja en la cadena de montaje.

**Innovación:** Transformación que inserta mejoras, y que se trata de cambiar dispositivos o servicios ya existentes con el propósito de perfeccionarlos o modernizarlos.

**Mipymes:** Son empresas con particularidades específicas, y poseen dimensiones con algunos límites ocupacionales y económicos determinados por los Gobiernos o Países.

**Negocio:** Labor, operación o trabajo que se efectúa para conseguir una ganancia, principalmente el que radica en ejecutar operaciones comerciales, negociando servicios o productos.

**Partes:** Elementos que faculta la interrelación de varias clases de energía y contribuye a un efecto mecánico, permitiendo de este modo la movilización del automóvil de un lugar a otro.

**Piezas:** Son aquellas que aseguran en los vehículos el mantenimiento de las particularidades técnicas y de seguridad que se crearon para su aprobación.

**Pymes:** Son empresas que poseen una cantidad reducida de recurso humano y que registra beneficios moderados.

**Vehículos:** Medio de transporte que faculta el viaje de un área a otra de una persona, animal o cosa.

## **Marco Metodológico**

El marco metodológico de la investigación concierne a la manera como el observador del fenómeno consigue los datos atañidos al problema propuesto, con el propósito de entender las circunstancias que ocasionaron el problema sometido a estudio. Aquí se establecerá la clase y perspectiva de la investigación y los instrumentos de recolección de información.

## **Paradigma, Enfoque, Tipo y diseño de investigación**

### **Paradigma Metodológico**

#### **El positivismo**

Villamar (2015, pág. 30) aseveró que el vocablo positivismo fue empleado por vez primera por el filósofo francés de comienzo del siglo XIX Auguste Comte, aunque las nociones positivistas se encumbran al filósofo británico David Hume, al filósofo francés Saint-Simon, y al filósofo alemán Immanuel Kant. Comte utilizó la expresión positivismo fundamentándose en su pensamiento constructivo que él requirió para la orientación teórica de la doctrina. De forma integral, se apasionó por el mejoramiento de la vida social a favor de los seres humanos por medio del discernimiento científico, y de este modo, del dominio de la naturaleza. Como puntos preponderantes del positivismo, la filosofía y el Gobierno, tiempo más adelante fueron por Comte unidos, bajo la idea de religiosidad, en que los seres humanos era el ente de adoración. Muchos adeptos de Comte no estuvieron de acuerdo, aún así, accedieron este impulso contemplativo de su corriente, ya que parecía refutar la propia filosofía positivista. Diversas de

las teorías de Comte fueron reconciliadas y publicadas por los filósofos sociales británicos John Stuart Mill y Herbert Spencer además del filósofo y físico austriaco Ernst Mach.

Debido que se encuentra distintas concepciones del positivismo de parte de ciertos de sus censuradores. Pero, desechando de la incierta imparcialidad en tales análisis, la dificultad es que estas no aportan en gran medida a un alcance del entorno del pensamiento positivista; todo esto es que el positivismo está desarraigado de un conjunto de tesis dispuestas por escrito en algún lugar, sino más vale en una establecida condición que ha progresado considerable a través del tiempo.

Fernández (2015, pág. 5) afirmó que está vigente, las conductas de pensamiento positivista, en particular centralizadas en torno al Círculo de Viena, ingresarían en una fase distinta posiblemente al último período histórico del positivismo. El dogma de que si la teoría manifiesta puntualmente una situación, o si se aproxima a notar su auténtica disposición, es totalmente intrascendente para el conocimiento científico.

### **La Ley de los tres Estados.**

Comte (2007, pág. 10) manifestó que los conocimientos transitan por tres estados hipotéticos diferentes, tanto en el sujeto como en los seres humanos. La ley de los tres estados, cimiento de la filosofía positiva, es, también una teoría del conocimiento y una doctrina de la historia. Los tres estados se denominan:

- Teológico.
- Metafísico.
- Positivo.

### **Estado Teológico**

Lora (2016, pág. 4) afianzó que el estado teológico es imaginario, temporal e iniciador. En él, la psiquis escudriña los motivos y los fundamentos de los sucesos, lo más recóndito, distante e inaccesible. Existen en él tres períodos diferentes:

- **Fetichismo:** En que se encarnan los objetos y se les imputa una potestad divina o mágica.

- **Politeísmo:** En que la exaltación es quitada de los objetos para traspasarla a una cantidad de deidades, las cuales ostenta un conjunto de poderes: las lluvias, los afluentes, las selvas, etc.
- **Monoteísmo:** El periodo supremo, en que cada uno de esos poderes omnipotentes se concentran en un solo ente denominado como Dios.

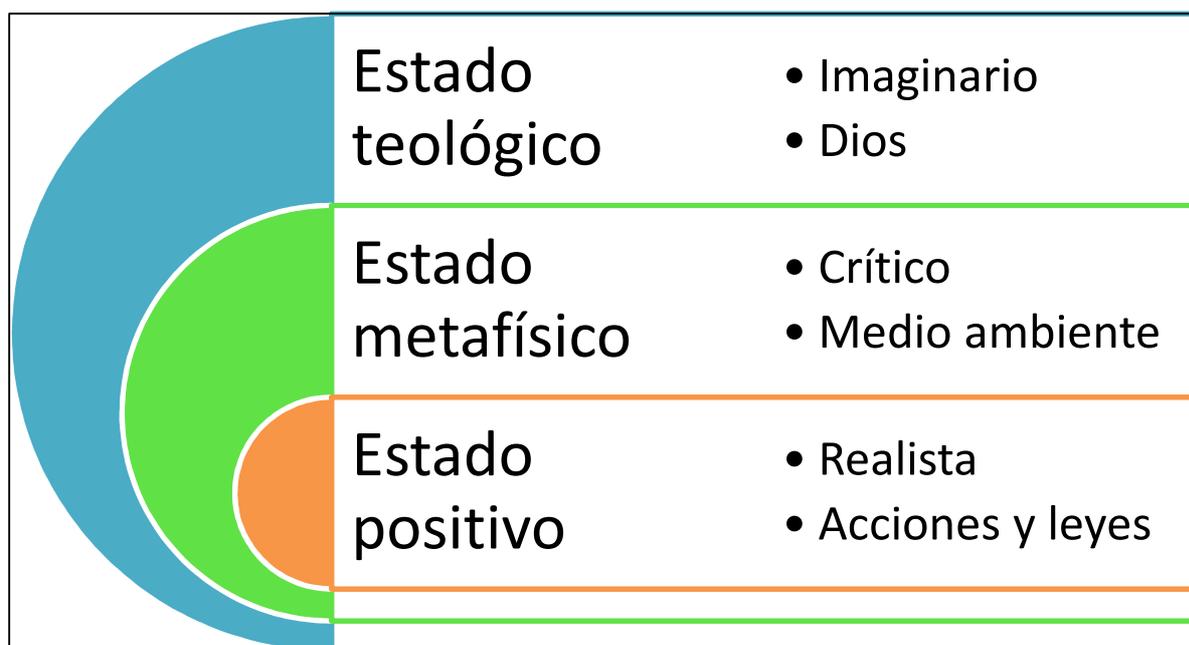
En este estado, prevalece la ilusión, y pertenece a la niñez de la humanidad. Es además, la habilidad básica de la psiquis, en la que se retrocede de manera cíclica en todos los tiempos, y solo un tardío progreso consigue innovar el hábito humano para pasar de un pensamiento a otro. El protagonismo histórico del período religioso es insustituible.

### **Estado Metafísico:**

Chávez (2016, pág. 169) declaró que este estado también llamado estado abstracto, es substancialmente crítico, y de transformación, Es una fase media entre el estado teológico y el positivo. En este se continúa investigando las comprensiones puras. La metafísica pretende exponer la esencia de los seres, sus motivos. Para esto no apelan a actores milagrosos, más bien a existencias neutras que le conceden su apelativo de ontología. Así como en el estado preliminar que las facultades se sintetizaban en la concepción de Dios, aquí es la medio ambiente el mayor ente universal que lo reemplaza; pero este ente es más endeble, de forma cerebral como social, y la particularidad del estado metafísico, más que cualquier otra cosa es que es fustigador e inflexible, como fase preliminar al estado positivo; una variedad de trance de la adolescencia en el hábito humano, precedentemente para alcanzar la madurez.

### **Estado Positivo:**

Delgado (2017, pág. 2) declaró que el estado positivo es realista, y concluyente. En este estado la utopía permanece sometida a la investigación. La percepción humana se ajusta a los sucesos. El positivismo examina sólo acciones y sus leyes. No orígenes ni nociones de las condiciones o elementos, todo esto es aislado. El positivismo se ciñe a lo real, a lo que está empleado o ejecutado: es la filosofía de los hechos. Los sentidos, en una dilatada regresión, se contienen al final frente los sucesos. Dimite a lo que es superficial tratar de saber, e investiga exclusivamente las leyes de las anomalías.



**Figura 5. La Ley de los Tres Estados. Adaptado de Tejedor (2015)**

### **Representantes de los métodos lógicos de razonamiento**

Malifred (2017, pág. 2) declaró que varios son los actores históricos que brindaron contribución al positivismo, entre los cuales sobresale Karl Popper, quien afirmó que el científico no debe encaminar sus estudios hacia la demostración de una conjetura, más vale, debe investigar eventos que la impugnen, pues el acto de no hallarlos, es la exclusiva seguridad de que una hipótesis sea atinada. Por ende, este autor refuta la inducción como lógica esencial del método científico, el cual, se centralizaba en la propuesta de sentencias dependientes a ser probados.

En esta disposición de doctrinas, el empirismo colocó las bases del método científico, debido que la investigación para la demostración o refutación de la hipótesis, fue la manera primordial de toda exploración. Además a las maneras de pensamiento planteadas por científicos para cimentar el conocimiento, conjuntamente de la inducción y la deducción, se trabajó un método inferencial nombrado abducción, el cual, fue precisado por primera vez por Aristóteles, no se lo consideró para la investigación científica hasta que Charles Pierce, lo refiere como esencial para las técnicas de investigación.

Martínez (2017, pág. 3) aseveró que la abducción se fundamenta en la elaboración de una hipótesis en el tiempo de la elaboración de una comprensión racional, a lo que se debe aplicar las lógicas inductivas y deductivas. Por medio de la abducción, se puede refutar una

hipótesis, pero esto demanda el desarrollo de nuevas hipótesis que reemplacen a la primera, las cuales pueden nacer de sospechas y no precisamente de cosas con probabilidad de ser percibidos. Con todo, el razonamiento abductivo no proporcionó en un juicio efectivo a las situaciones que requerían contestaciones concretas y probables, por lo que emergieron herramientas de comprensión con probabilidad de reglamentar los métodos investigativos.

De este modo, el empirismo se continuó fortificando a través de hipótesis a ser demostradas con la comprobación, para sistematizar las derivaciones por medio de leyes científicas. Es así, que se genera la categorización de la investigación de la comprensión mediante de la ejecución de técnicas más puntuales y precisas, hasta alcanzar al método científico de hoy.

Dávila (2016, pág. 20) proclamó que la original organización explícita planteada para la investigación en las ciencias, fue el modelo hipotético deductivo de John Dewey. Este modelo contiene cuatro períodos empezando con el desarrollo intelectual esencial de siempre: la observación. En este período, se propone la dificultad o contexto a asimilar o solucionar. Sin embargo, el modelo requiere que el ente contemplado muestre dos escenarios necesarios: ser medible y reiterable.

El segundo periodo del modelo deductivo es la enunciación de hipótesis, que se obtiene comenzando con el análisis del fenómeno. El tercer periodo es la presunción de resultados, que reside en la derivación de las hipótesis que logran proceder como consecuencia de indiscutible conducta de las variables.

En el periodo concluyente llamada comprobación empírica, se demuestra o impugna la hipótesis, para proceder a una nueva hipótesis que consienta la remodelación del desarrollo. Corresponde recalcar, que el método científico se toma a partir de una orientación cuantitativa, en el cual, el cálculo y la imparcialidad son la llave de la transformación. La demostración, consiente al científico encarar al entorno de modo concreto y neutral, acarreado metodologías de muestreo y comparación de los datos por medio de operaciones descriptivas.



**Figura 6. Representantes de los métodos lógicos de razonamiento. Adaptado de Ortiz (2015)**

### **El pensamiento de Thomas Kuhn**

Villatoro (2016, pág. 20) aseguró que el filósofo estadounidense planteó el estudio de la ciencia a partir de un enfoque historicista, intrínsecamente de una causa continua y en inquebrantable avance. Para esto, constituyó cinco fases de proceso, en las que la objetividad de un modelo y su aplicación reglamentaria ingresan en un lapso de dificultad, desanudando un movimiento que posee por fruto un diferente modelo. Este procedimiento se reafirma reiteradamente en todos los ciclos históricos, pensamiento de la denominación del enfoque de Kuhn.

Kuhn, presentó en su escrito “La estructura de las revoluciones científicas” el enfoque historicista con el que plantea estudiar la ciencia. Este se confronta al enfoque “formalista”, concibiéndose ésta última como un movimiento totalmente racional y examinado, mientras que el enfoque “historicista” supone a la ciencia como una acción específica que se ha dado en el tiempo, mostrando en cada período histórico singularidades y particularidades adecuadas. Laguna (2016, pág. 51) reiteró que para Kuhn, la ciencia se madura siguiendo cinco etapas puntuales:

## **1. Establecimiento de un paradigma**

Por paradigma, precisa las ejecuciones irrefutables mundialmente identificadas que, en cierta época, proveen estándares de inconvenientes y conclusiones a una generalidad científica, aquellos que ejercen una especialidad irrefutable o científica.

## **2. Ciencia normal**

La ciencia normal involucra exploración, fundada en una o varias actuaciones científicas pasadas, distinguidas por alguna entidad intelectual, por un cierto lapso y adoptadas como base de métodos postreras. En el avance de la erudición madura, las metamorfosis de modelos son innovaciones científicas, siendo su esquema frecuente de perfeccionamiento, la evolución continua. No todas las teorías corresponden a modelos, solo cuando la experimentación y la conjetura de análisis concuerdan, se topan ante el hallazgo y se transforma esa suposición en modelo.

## **3. Crisis**

La crisis es el estado previo y forzoso para el origen de nuevas proposiciones y todas las dificultades principian con el caos de un modelo. Razona que no hay la exploración sin ejemplos inversos debido que la cambio de un modelo a otro está remotamente de ser un desarrollo de recolección, sino una restablecimiento de campo o una despedida de otros elementos, lo que compone un desafío al enfoque formalista. Cuando la transformación es total, se altera la perspectiva del campo, técnicas y fines.

## **4. Revolución científica**

Se reconoce como revolución científica a cada uno de los eventos de avance no aglomerado: cuando un modelo presente deja de desempeñarse de forma apropiada, en la investigación de una esencia del medio ambiente. Se supone que solo en el tema de las rarezas que no son entendidas en los modelos actuales, se logran originar otras teorías. De tal forma, las teorías científicas postreras son superiores que las preliminares para solucionar misterios.

## **5. Establecimiento de un nuevo paradigma**

Después de la revolución, el ciclo principia otra vez y el modelo establecido fomenta al desarrollo de saber formal. Pensando que el enfoque historicista de Kuhn expresa a una fase

dialéctica, que se concibe notoriamente en las fases de crisis y revolución científica. Kuhn discurre a la ciencia como un procedimiento continuo y en inquebrantable perfeccionamiento. Aunque los modelos establecen el status quo, no forman estipulaciones inquebrantables, realidades inmóviles. Al contrario, en el instante en que no reconocen a una situación o precisión, llega el instante de cotejar y debatir, causando esta transformación una sacudida al conocimiento y la constitución de otros modelos, incluso completamente contradictorio al original.

Sequeiros (2015, pág. 18) corroboró que la conversión de un modelo a otro diferente, no es un procedimiento aglomerativo; es una restauración del campo o el firmamento de distintos compendios. Las dificultades disminuyen los clichés y facilitan los datos precisos para una evolución esencial de modelo. La innovación dirigida a un nuevo modelo es lo que Kuhn llama revolución científica. Emergen entonces las originales conjeturas que corresponden fortalecerse por medio de las contribuciones teóricas, los ensayos, la demostración de las deducciones. Lo primero transporta a la edificación de un nuevo modelo. El distinto modelo para la filosofía de la ciencia admite fraccionar la responsabilidad en la colectividad y medir el conjunto de preparaciones almacenadas, dos atributos muy notables del trabajo de los modelos en la ciencia. Los inconvenientes que proceden del componente teórico de Kuhn se logran contener esgrimiendo instrumentos de las ciencias prácticas. En este modelo, la ciencia corriente al mismo tiempo de ser una etapa de acaparamiento de conocimientos solucionando misterios expresados en el recuadro del modelo, es asimismo una etapa en que el modelo se pretende desarrollar a otros campos diferentes de donde fue ocasionado.

### **El enfoque cuantitativo**

Schettini (2015, pág. 11) declaró que la observación cuantitativa se fundamenta en cantidades o medidas para estudiar y demostrar datos e información puntual. Es la exploración empírico-analista por excelencia. Los sucesos se originan por un principio y resultado, tomando como base interrogaciones cuantitativas. De ahí su provecho en las disciplinas más puntuales como las matemáticas, la física o la estadística.

En esta clase de investigación se puede mencionar las diferentes clases de estudio:

- Investigación Descriptiva
- Investigación Retrospectiva

- Investigación Prospectiva
- Estudio de Casos
- Investigación Evaluativa
- Investigación Experimental
- Investigación Cuasi Experimental

Blanco (2015, pág. 101) manifestó que conforme a las operaciones que se elijan para dar contestación a las incógnitas trazadas en los estudios. El diseño cuantitativo por lo general es mayormente utilizado en investigaciones experimentales y los no experimentales. Las iniciales se determinan por el uso de variables para la comprobación de hipótesis, o sea, se cambia intencionadamente un escenario para advertir las derivaciones, usando variables aptos a ser calculados. En la segunda, las variables no son alteradas, más bien se vislumbra minuciosamente el objeto de análisis como se muestra en el medio, con el propósito de observarlo y descomponerlo. La muestra, está dispuesta por los datos que van a ser calculados y que personifiquen una población. Existen varios métodos de muestreo, las que se acomodan a las particularidades de cada exploración, y el fin de este método, es que consienta la difusión de las derivaciones de un análisis.

Muñoz (2015, pág. 75) sustentó que los datos conseguidos de la muestra deben ser ponderados, de forma que se logre advertir el entorno y moldearla en herramientas de comprobación esencialmente creados para la investigación, y que faciliten deducciones lo más puntuales posibles. Empero, para cimentar la comprensión no alcanza poseer una muestra específica conmensurable, sino que el examen de cada uno de los elementos ponderados, es lo que consentirá conseguir las conclusiones de la investigación. La estadística es el instrumento primordial para perpetrar este estudio, ya que faculta concernir las derivaciones logrados para todas las variables, interpretar estos datos por medio de gráficas detalladas, elaborar índices de frecuencias, promedios, preferencias, comprobar o refutar la hipótesis, conforme a lo que se investiga por medio de la exploración. Finalmente, toda exploración bajo el enfoque cuantitativo, se orienta por las particularidades elementales del paradigma positivista, a saber, la investigación de la objetividad; la comprobación contrastada y reglamentada; la ratificación de hechos concisos, reiterables y exhaustivos.

## **Fuentes secundarias**

Las fuentes secundarias son escritos asentados en fuentes primarias, e involucran difusión, estudio, sinopsis, comentario o estimación. Según José Cañas (2016, pág. 186) una fuentes secundaria “Son hechos y materiales conocidos o transmitidos a través de intermediarios”. Como tipos de fuentes secundarias tenemos:

- Índices
- Revistas de resúmenes.
- Crítica literaria y comentarios
- Enciclopedias
- Bibliografías
- Fuentes de información mencionadas en el contenido

La anotación de los orígenes de información en las labores académicas aprueba defender la acción de la exploración y vale de plataforma para instaurar proposiciones que cuestionen las interrogantes de la evaluación docta o experta.

### **Investigación descriptiva**

Según Mohammad Naghi (2018, pág. 91), “La investigación descriptiva es una forma de estudio para saber quién, dónde, cuándo, cómo y porqué del sujeto del estudio”.

### **Investigación explicativa**

Para Carmen Arenal (2019, pág. 11) la “Investigación de tipo explicativa ya no solo describe el problema o fenómeno observado, sino que se acerca y busca explicar las causas que originaron la situación analizada”. La investigación explicativa tiene esencia pronóstica cuando se plantea predecir la ejecución de algunos resultados. Tiene cualidad corregidora cuando se determina provocar, mitigar o excluir las afecciones.

### **Investigación documental**

La investigación documental se identifica por la utilización preponderante de observaciones descriptivas y auditivas como fundamentos de investigación. Según el autor César Bernal (2016, pág. 110); “La investigación documental consiste en un análisis de la

información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto del tema objeto de estudio” .

### Diseño no experimental

Según el autor (Ñaupas, Valdivia, Palacios, & Romero, 2018) define al diseño no experimental en cómo “Se observan los hechos tal y como se presentan en su contexto real y en un tiempo determinado o no, para luego analizarlos. Es decir no se construye una situación específica si no que se observa las que existen”.

**Tabla 2**  
**Operacionalización de las Variables**

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	CONTEXTO
<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b> <b>Subsector de partes, piezas y accesorios</b>	“El subsector de autopartes es donde se comercializan repuestos que se utilizan para reemplazar partes de autos o maquinarias que debido a su uso diario han sufrido deterioro o una avería” Ariuro Aguila y Jacobo Tolamail (2016, pág. 55)	Rama donde se comercializa repuestos a través de una óptima atención al cliente reforzada por un talento humano profesional acoplándose a la realidad económica del país	Ventas del subsector  Número de empleo del subsector  Financiamiento del subsector	<ul style="list-style-type: none"> <li>Precio. Preferencias. Oferta.</li> <li>Necesidad del Mercado. Nivel de Ingreso. Grado de instrucción.</li> <li>Flujo de caja. Intereses. Plazos de pago.</li> </ul>	Directorio de empresas       Asobanca
<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b> <b>Sector de Comercio</b>	“Conjunto de acciones del hombre que tienen por objeto la satisfacción de sus necesidades” Arístides Silva y Mariela Mata (2015, pág. 143)	Agrupación a las empresas que se prestan a la comercialización de productos o servicios.	Producción  Políticas tributarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Productos creados. Cotejo de períodos. Rotación de productos.</li> <li>Salvaguardias Impuestos. Tasas.</li> </ul>	Banco Central del Ecuador    Servicio de Rentas Internas

## Capítulo III

### Análisis de los resultados de la investigación

En este capítulo se expondrá la evolución, análisis del nivel de ventas, número de empleos y financiamiento del subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes, explicando lo importante y representativo que es el sector en la Economía.

#### **Evolución y análisis del subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del sector de Comercio.**

El progreso del sector automotor se mantiene en tres columnas fundamentales: compañías ensambladoras; empresas productoras de piezas, partes y accesorios de origen nacional y el Gobierno. Estas tres columnas son las partes de un todo, que están obligadas a estar perfectamente equilibradas para que se mantenga unidos.

(Cámara de la Industria Automotriz, 2018), reseñó que al comienzo de los 50, las visiones financieras de la zona sudamericana principiaron a encauzarse hacia perspectivas de protección industrial. Cada uno de los países indagaba sobre el desarrollo de sus riquezas por medio de la industrialización para agregar valor adicional a su fabricación, con el propósito de disminuir el menoscabo de las cláusulas de permuta con sus afiliados comerciales y variar su matriz productiva. Esta configuración financiera se reforzó como una escuela del capital: el *estructuralismo cepalino*, el cual examinaba que las naciones hispano hablantes promuevan mercancías que conseguían suplantar a sus negocios.

(CINAE, 2018) enfatizó que el desarrollo del sector industrial de los países de la zona se centralizó en productos de pequeña y media composición especializada. Dentro de los sectores impulsados se hallaba el automotriz, evolución que en ciertos países hubo resultados positivos en una etapa inicial sobre todo en las economías más fuertes como Argentina y Brasil. Mucho después, en la década de los años 60 este sector tomó fuerza en Ecuador, en específico en 1973 se fortaleció y comenzó a contribuir transcendentemente al PIB.

(CINAE, 2018) mencionó que el comienzo del subsector de repuestos del sector automotriz ecuatoriano comenzó en la década de los 50 con la producción de asientos y carrocerías además de otras piezas y partes. Con la Ordenanza de Estímulo Industrial de los

años 60, se estimuló a la fabricación de otros componentes de rápida renovación y de usanza frecuente que puedan ser usados en los varios tipos y marcas de vehículos de la época.

(CINAE, 2018) detalló que en 1973 en Ecuador se empezó el montaje de automóviles con 144 unidades fabricadas de una sola clase de modelo hasta 1980, este fue el representativo carro “Andino” producido por la empresa AYMESA. En el periodo de los años 70, la fabricación de vehículos fue de más de 5.000 unidades. En el año de 1977, la Asamblea del Grupo Andino, decretó el Programa de fomento para el sector Automotriz, comenzando desde ahí a impulsar a la empresa automotriz que posea grados de eficacia en el dinamismo productivo, que comprenda ventaja, ajuste y propagación de procesos técnicos para incrementar el margen de cargo productivo y aportar positivamente a la balanza de pagos. Para acrecentar el sector automotriz se establecieron como componentes fundamentales de la sistematización automotor una disminución de tipos y marcas de vehículos que se producían en la subregión, y sobre todo en la especialidad de piezas, partes y accesorios.

En relación a las reglas de procedencia y los entornos de industrialización del país se implantó la exigencia de agregar en los bienes terminados ciertos elementos producidos en el país; y se reconocieron como propios a los automotores subregionales y elementos que satisfacían con las exigencias concretas de fundamentales y con las disposiciones originarias de producción requeridas. Se instauraron resoluciones como el de ensamblaje, el que concedía a los países fabricar sus propios carros en el suelo del país que así lo desee de la subregión; los de coproducción para que la producción de automotores que se realicen en más de dos países participantes permita una mayor agrupación en la elaboración de elementos puntuales y los de adición en la fabricación de piezas y partes, en los cuales dos o más países convenían dedicarse en la fabricación de piezas y partes puntuales.

El programa ambicionó proporcionar la implantación de las fabricaciones automotrices en los países miembros para favorecer y certificar la producción del mercado de la región. Se instauraron distintas peculiaridades para los automotores de la subregión y los elementos. Para los automotores se estableció una etapa de transformación en el que los miembros les correspondían concretar sus modelos principales y fabricarlos. En el tema de los elementos, las medidas de autonomía se aludían a los componentes importados para la conservación, asistencias y fabricación de automotores.

(AEADE, 2017); puntualizó que en definitiva, con el propósito de conceder una defensa impositiva a los procedimientos productivos de las fábricas subregionales se implantó un tributo exterior frecuente para los bienes del programa. El tributo exterior frecuente precisado para los automóviles de clasificaciones A1, A2 y A3 se estableció en 115%; para los automotores de clase C el tributo se determinó en 50%; y para los componentes de vehículos el tributo oscilaba entre el 35% y 50%.

Por su lado, Ecuador promulgó el “Plan de Vehículo Popular” el que fue una disposición orientada a la fabricación de automotores livianos tipo Fiat Uno y Suzuki Forsa I. El montaje aumentó en un 54%, fabricando para 1987, 7.864 vehículos en 1988 se ensambló 12.127 unidades. Si bien estos números simbolizaban la superación del sector; el país atravesaba serios problemas económicos con una inflación del 85% en 1988. Tiempo después exactamente en el año de 1991 se concluyó con el plan de vehículo popular, como resultado, se alzaron las limitaciones a las operaciones de importación para el montaje de vehículos, y desde ese momento se despachó automotores acoplados en Ecuador, principalmente para el vecino país de Colombia.

Para comienzos de los años 90 la Zona de Libre Comercio despejó el camino para las importaciones de automotores con las marcas Mazda, Kia y Chevrolet. También, con el estímulo al sector automotor en el país llegaron compañías multinacionales para crear transformaciones significativas en la economía por medio de la aparición de nuevos conocimientos técnicos, compañías de piezas y partes además de ensambladoras de automotores. Por otro lado, el predominio de multinacionales ofreció la viabilidad de crear en el país compañías fabricantes de partes, piezas y accesorios locales.

(AEADE, 2017) explicó que para el año de 1992 Ecuador realizó negociaciones para la zona de libre comercio entre Venezuela y Colombia y se abrieron las operaciones de compra de automotores. Se acoplaron al país una extensa diversidad de vehículos, los que instituyeron una gran competitividad en el comercio nacional, del mismo modo reforzó la exportación a los países con el cual había hecho el acuerdo. En 1993 se pactó el primer Acuerdo de Complementación en el sector automotriz que implantó una estrategia general para el montaje de automotores y la aceptación de un tributo exterior común empleado a los vehículos importados.

Por consiguiente las compañías ensambladoras y autopartistas laboran conjuntamente para cimentar y fortalecer una industria profesional con la mayor cantidad posible de componentes ecuatorianos. Entre ambas efectúan grandes inversiones. Las iniciales, en diferentes planes de montaje, y las otras, para el perfeccionamiento de los repuestos que se añadirán en los automotores. Estas inversiones no se encierran exclusivamente a los componentes metálicos para la fabricación y acople, sino además a adiestramiento, exámenes de pruebas y refrendaciones internacionales.

El papel moderador del Gobierno es fundamental para el progreso del sector. Por una parte, tiene que establecer las reglamentaciones que estimulen una mayor unificación de elementos nacionales; y, por otro lado, gestionar en el enlace productivo para optimizar su idoneidad; con el objetivo de concretar y efectuar una política industrial sistémica que estimule el montaje de automotores e impulse el progreso de una cadena productiva eficaz y profesional.

El sector automotriz en su conjunto, que incluye, compañías de montaje de vehículos, productores de piezas y partes, distribuidores y comerciantes de automotores plantearon en el 2017 los subsiguientes temas:

- Ejecución de una política productiva automotriz con estímulo impositivo para impulsar la anexión de componentes nacionales.
- Delineamiento de un programa de perfeccionamiento de suministradores con estímulos a los autopartistas y a la cesión de conocimientos técnicos.
- Panorama claro en las medidas del sector, tanto en regulaciones tecnológicas, medio ambientales y de seguridad.
- Reducción impositiva en lo concerniente al impuesto a la salida de divisas y con el anticipo del impuesto a la renta.
- Reemplazo del parque automotor.

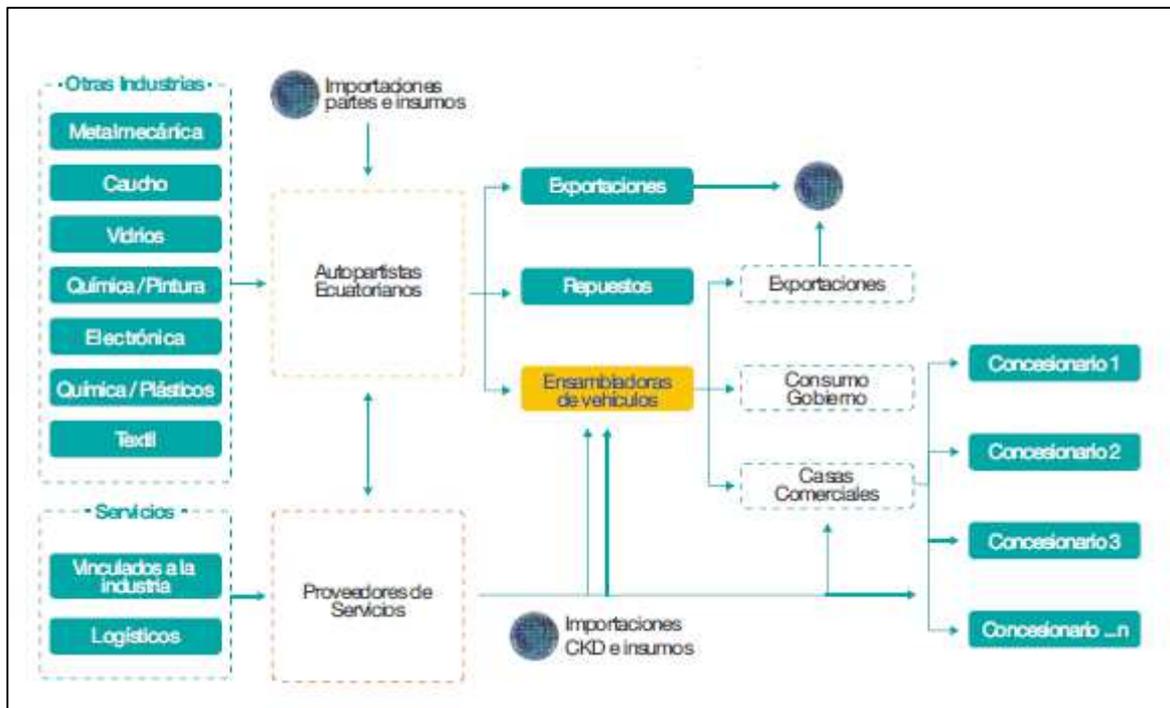
De los temas tratados, se promovió dos proyectos precisos del Ministerio de Industrias, los cuales son los siguientes:

- La subscripción de un Acuerdo Ministerial que reglamente el montaje de vehículos en el país y que implante la obligatoriedad de un mayor componente local para conseguir el registro de las operaciones.

- La aceptación de un cuadro tributario contrapuesto al contenido local, que habilite una disminución del tributo de las partes y piezas para el montaje en la medida en que se amplían los elementos propios del país en el ensamblaje.

El primer documento, en otros términos el Acuerdo Ministerial, fue presentado por el MIPRO y comenzó en vigencia en octubre del 2017, en la que la industria tuvo como requerimiento el aumentar su contenido nacional en un año y medio al 16%; y en tres años, al 19%. Con este acuerdo en vigor, era primordial tener una tabla arancelaria inversa que incentive una mayor incorporación de contenido local y, a su vez, le faculte a la industria rivalizar en equivalencia de escenarios con las importaciones, debido a que el país tiene en vigencia convenios comerciales.

Del mismo modo, se vio necesario el estudio de los impuestos de importación de los materiales primarios que demanda el subsector de autopartes que, en la mayoría de los casos, son más caros que el pieza acabada, creando un amparo perjudicial que perjudica la competencia sana de la rama. Es trascendental por lo tanto, que se incorporara en el registro de los materiales primarios, equipos y recursos de capital no originarios en el Ecuador y a los CKD y otros componentes y materiales que usa el subsector autopartista, con el objetivo de conseguir, vía crédito tributario, el reintegro del Impuesto a la Salida de Divisas.



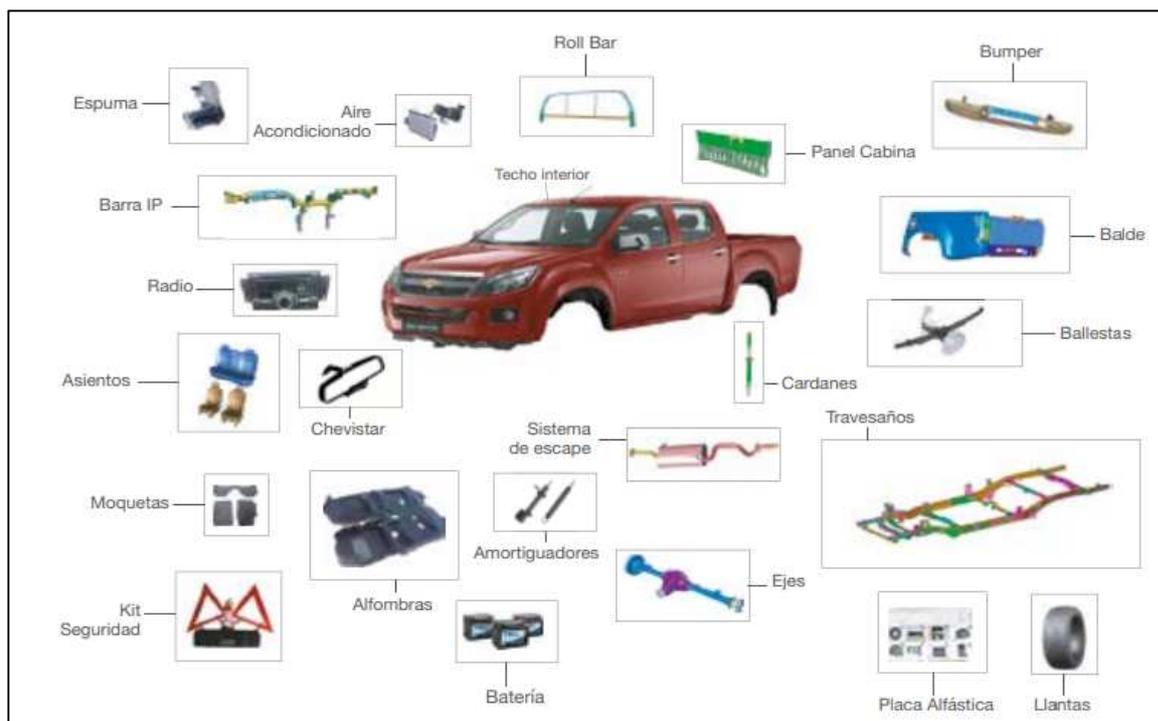
**Figura 7. Encadenamiento de la industria automotriz. Adaptado de CINAIE. (2018)**

Diversas empresas han realizado significativas inversiones para llegar a ser distribuidores de piezas para el desarrollo de montaje, que cumplan con los requisitos que deben desempeñar las piezas a utilizar. En el día de hoy, empresas como Axalta, Qualco Industries Basf, etc., han conquistado el mercado con productos como: plásticos de alta gama, técnicas de cobertura, selladores unibles y extendibles, selladores flexibles, preservadores de bajos, elastómeros de ingeniería, polímeros y espumas exclusivas, coberturas, pinturas, fermentos, líquidos de freno, aceites de ejes y de transmisión, accesorios de seguridad, agregados para la gasolina, refrigerantes, así como materia prima para batería.

Es sabido que el sector textil está reciamente atado a la manufactura, asimismo se conecta con otros sectores, como el automotriz. Empresas como Alfinsa y Novatex han creado artículos como moquetas, cobertores de asientos, componentes térmicos, asientos para automotores, entre otros partes. Este sector pertenece como elemento principal de la cadena del sector automotor, ya que la mayoría de sus productos son anexados en armazones metálicos que son fabricados por otros autopartistas del sector.

El sector automotriz demanda una permanente transformación en sus productos, para encargarse de un mercado que cada día requiere más. Por tal motivo, los automotores que se ensamblan en el Ecuador integran piezas de alto grado tecnológico como el sistema de búsqueda vehicular, frecuencias para automotores y las tarjetas electrónicas. Las empresas que se destacan son Road Track y Tarpuq.

La producción de baterías para vehículos comenzó en Ecuador por los años 50, concretándose, simultáneamente con los neumáticos, en las iniciales autopartes que cimentaron en el país. En el día de hoy existen tres empresas que fabrican baterías para el mercado que son la Industrias Dacar, Baterías Ecuador y Tecnova, que reúnen aproximadamente el 66% del mercado local. Por venta sus características estos productos producen altos ingresos por las ventas a mercados internacionales.



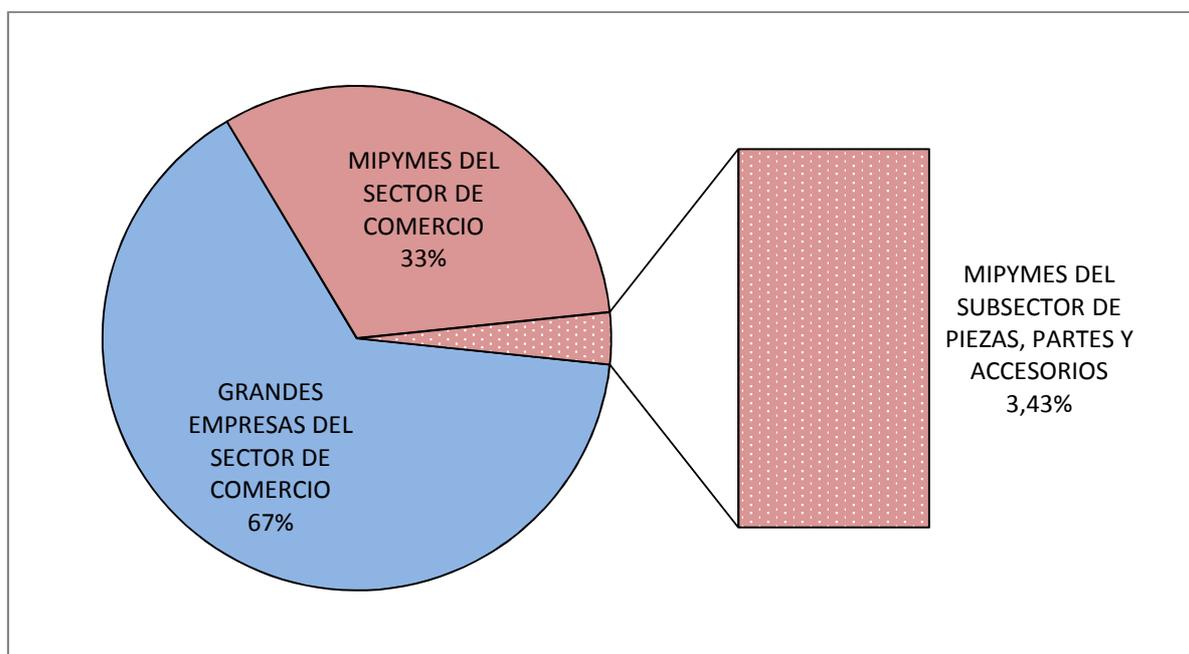
**Figura 8. Principales piezas, partes y accesorios que se producen en el país. Tomado de CINA E (2018).**

Para hacer el presente análisis del subsector se debe hacer relación a las variables fundamentales que influyen en torno del sector automotriz ecuatoriano, como son: la producción, envío de vehículos al extranjero, compra de vehículos del extranjero y ventas de los rubros básicos que constituyen parte de este sector, como son los vehículos y sus piezas, partes y accesorios. Echando un vistazo hacia años anteriores se puede observar que el camino andado ha tenido obstáculos, que el subsector de repuestos ha tenido que hacer frente una cantidad de dificultades que han aquejado la espontánea práctica empresarial.

El sector G, como lo muestra la Clasificación Internacional Uniforme (CIIU), encierra operaciones de comercialización al por mayor y menor de bienes y servicios (complementos a la comercialización de esos bienes). El sector Comercio, causó en promedio el mayor importe de entradas para los fondos públicos, contribuyendo en gran medida de sus recursos por ventas, al estado.

Según el (INEC, 2013) detalló que las grandes empresas produjeron \$39.555'317.035, que corresponden al 67% del total de ingresos para el sector de Comercio; por su parte, las Mipymes generaron un monto de \$19.453'045.760, equivalente al 33% restante; como resultado, el sector obtuvo ingresos por \$59.008'362.795, que se representó el 62% en relación a la economía total del Ecuador. El subsector de repuestos tuvo una representatividad en el

sector de Comercio por \$2.024'328.222 que equivalió al 3,43%. Estos valores han sido representados en la figura 9 donde se aprecia con total claridad lo antes expuesto.

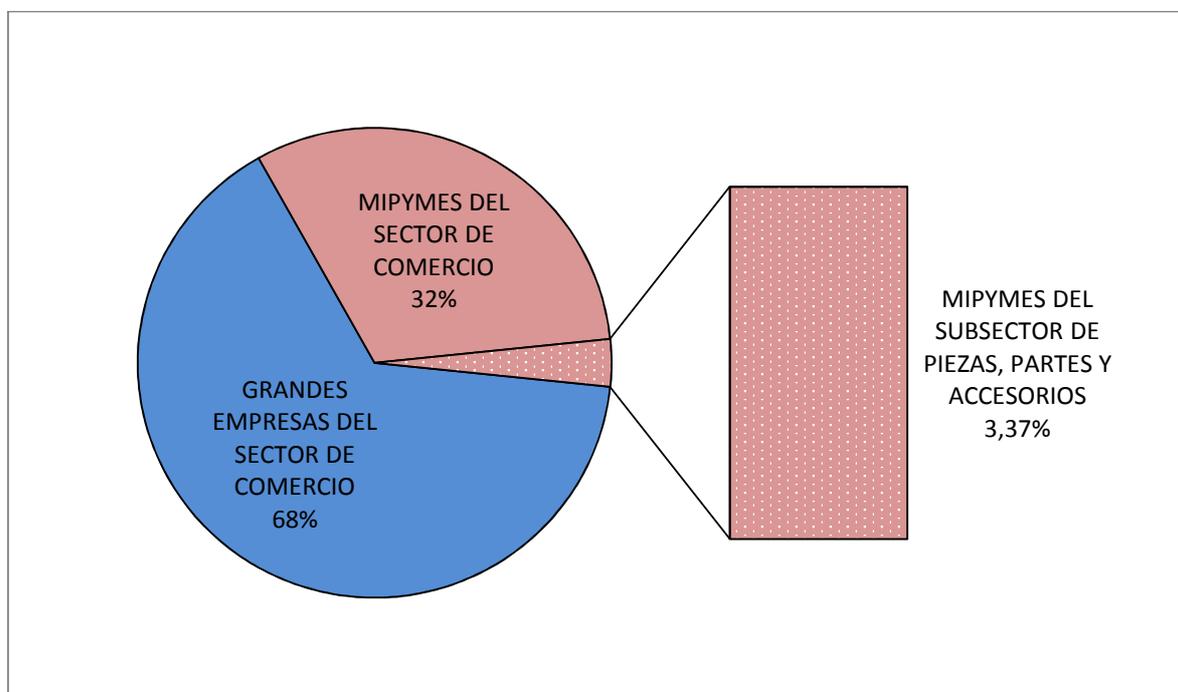


**Figura 9. Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en el sector de Comercio. Año 2013. Adaptado de INEC (2013).**

A lo largo del año 2013 las limitaciones de las importaciones empleadas por el Estado ecuatoriano aplacó al sector comercial en el país, aunque la afectación fue diferente para algunos ya que existieron negocios que se hallaron con mercancía para ese año, pero la percibieron después; además permaneció vigente la limitación cuantitativa a la transacción de compra de repuestos y vehículos con los ajustes corroborados por la Resolución 101 del Ministerio de Comercio Exterior. Contrariamente a lo señalado por la providencia 1564 de la Secretaría General de la Comunidad Andina que consideró a la mencionada medida como limitación a la comercialización y otorgó al Ecuador una prórroga de 15 días para el levantamiento de la limitación, no existió acción alguna para respetar dicha providencia. Es significativo subrayar asimismo que en este año la economía nacional, conforme a las apreciaciones estatales del Banco central del Ecuador (2013), quien señaló un incremento cercano al 4%, demostrando indicios de desaceleración comparándolo con años anteriores.

Para el (INEC, 2014) especificó que las grandes empresas y Mipymes alcanzaron entradas por \$42.354'430.568 y \$20.460'528.419; que representan el 68% y 32% de todo el sector comercial respectivamente; por lo que, los ingresos producidos al finiquitar el año sumaron \$62.814'958.987, representando al 61.8% del ingreso total de la economía. El

subsector de componentes de recambio tuvo una representatividad en el sector de Comercio por \$2.114'206.201 que correspondió al 3,37%. En seguida, en la figura 10 se describe gráficamente lo antes explicado.



**Figura 10. Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en el sector de Comercio. Año 2014. Adaptado de INEC (2014).**

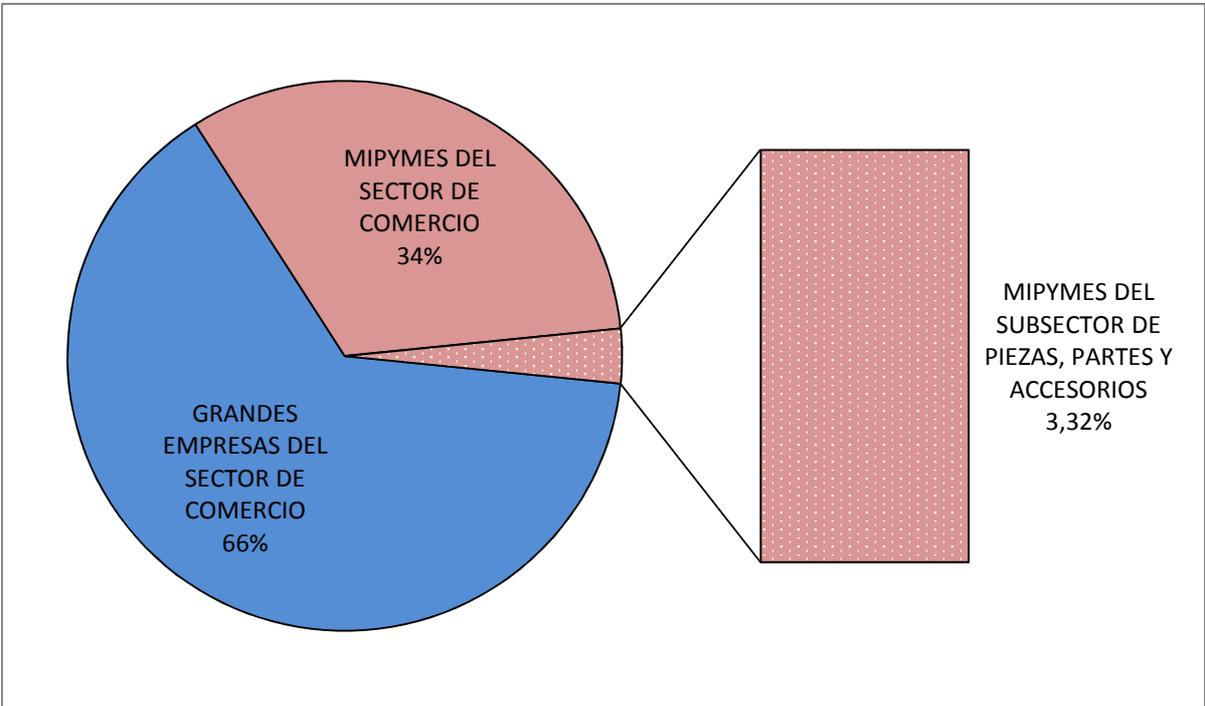
En el año 2014, el sector de Comercio tuvo que encarar la reforma de estándares de consumo que extendieran el requerimiento de bienes ecuatorianos y aquellos con una alta proporción de elementos nacionales, que favorezcan al reemplazo de importaciones; las casas comerciales de automóviles para poner en su comprensión la Táctica de Interposición en la Industria Automotriz, que el Estado ecuatoriano en concordancia con la Senplades (2012), en la reforma a la matriz productiva se desarrolló y consideró las normas generales que este ajuste buscó efectuar:

1. Fomentar el uso de vehículos eléctricos.
2. Incremento de componente ecuatoriano en el ensamblaje de vehículos.
3. Regular importaciones.
4. Reforma del ICE-V

La limitación cuantitativa a la adquisición de automóviles efectuada por medio de la Disposición del Comité de Comercio Exterior (2012) N°66, valido desde el año 2012 hasta el

31 de diciembre del año 2014, restringió la volumen de compraventa de las compañías del sector.

Según el (INEC, 2015) puntualizó que la contribución de los beneficios por las negociaciones del sector G ascendió en \$59.308'939.270 en la economía dando como resultado un descenso del 6%; con respecto al año anterior; donde las grandes empresas originaron \$39.428'476.066 que significó el 66% del sector, y a su vez las Mipymes obtuvieron \$19.880'463.204 correspondiente al 34%, representando al 60% en concordancia a la economía total del Ecuador. El subsector de repuestos dentro del sector de Comercio fue de \$1.966'503.732 teniendo una representatividad del 3,32%. En concordancia, en la figura 11 se representa descriptivamente lo antes declarado.



**Figura 11. Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en el sector de Comercio. Año 2015. Adaptado de INEC (2015).**

Para este año el sector de Comercio tuvo un duro golpe debido al empleo de la tasa cambiaria a Colombia (21%) y Perú (7%) para las transacciones, las enmiendas arancelarias, aludiendo concretamente al gravamen del 100% a las cocinas de gas y la rebaja al cupo de las adquisiciones de automóviles y sus partes, piezas y accesorios, fueron las tres primordiales inquietudes con las que tuvieron que sortear los empresarios del sector. La asamblea del COMEX (2014), tomó la disposición 049 la cual su vigencia empezó el 1 de enero de 2015, sin menoscabo de su divulgación en el Registro Oficial, decretando extender hasta el 31 de

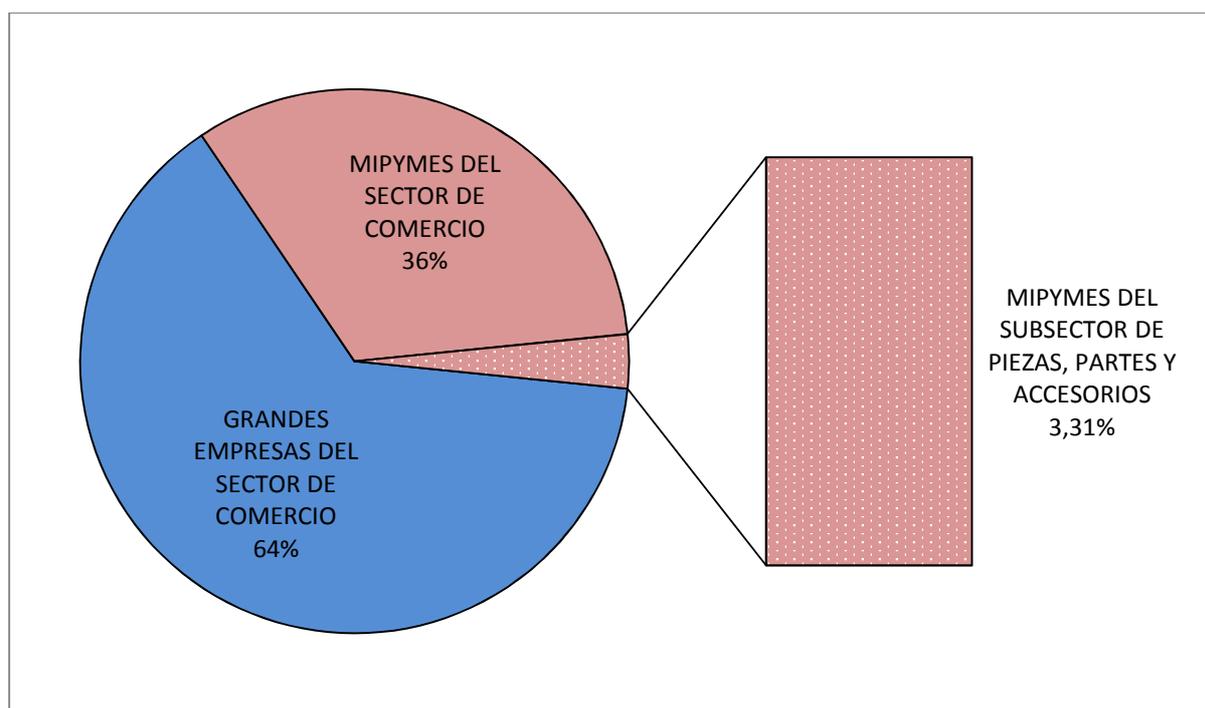
diciembre del 2015, la validez de las Disposiciones del COMEX número 65 y 66 del año 2012 y 011 del 2014, además de sus correspondientes enmiendas, en concordancia con los adjuntos 1 y 2; asignar el número de automóviles eléctricos para la adquisición de hasta 1000 unidades o 25 millones FOB, lo que primera aconteciera.

Cada una de las instituciones que constituían el COMEX demostró técnicamente las profundas alteraciones que la disposición produciría en el sector y la dificultad de las empresas de conservar sus márgenes de acción con un reajuste tan radical. El sector planteó también que la base de la valoración para consignar los cupos pueda tener una rebaja máxima del 20%, debido a que después de algunos estudios que se realizaron se logró determinar que la base de medición utilizada por SENA (2015) mostraba debilidades por la supresión de cuatro subpartidas, lo que originaba que algunos comerciantes afronten limitaciones mayores al 50% de las adquisiciones reales. Modificándose los cupos fijados a diferentes empresas importadoras por la ausencia de cuatro subpartidas.

El Comex acordó emplear los siguientes aumentos impositivos a subpartidas del sector automotor:

- Se aumentó el tributo mínimo al 15%, para los CKD's de automóviles y SUV's de gasolina, diésel o híbridos (menor o igual a 1500cc) además para los CKD's de camionetas y camiones a diésel o gasolina.
- Un tributo mínimo del 14,38% para la adquisición de CKD's de automóviles y SUV's de gasolina con cilindraje mayor a 1500 cc.
- Imponer con el 5% a los tractocamiones.
- Gravar con 10% a chasises en CKD de camiones.

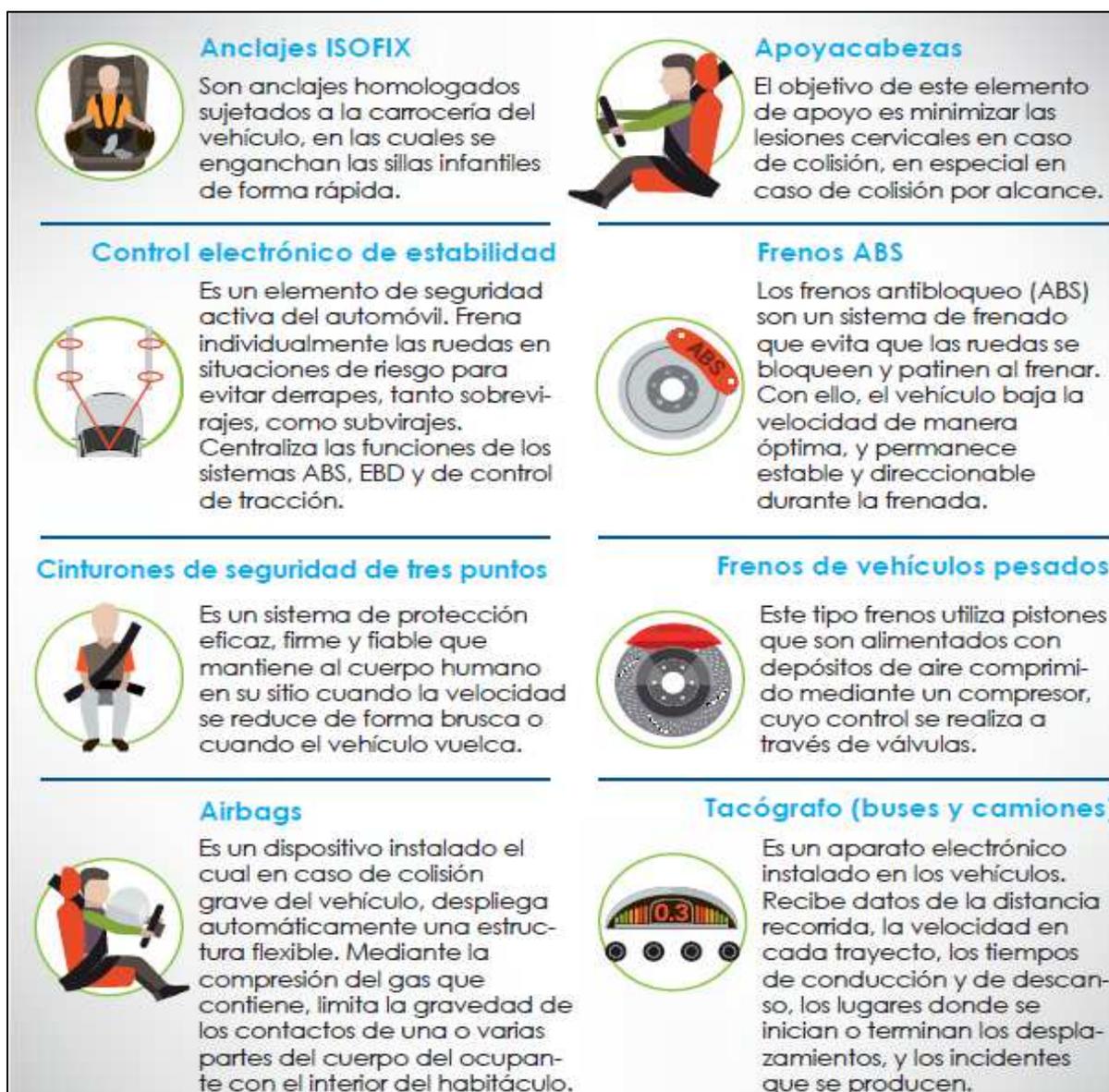
El (INEC, 2016) especificó que las entradas del sector se redujeron en 10%, logrando un total de \$53.449'602.313; como consecuencia de las contribuciones de las grandes empresas y Mipymes respectivo a un 66% con \$35.328'405.410 y 34% con \$18.121'196.903 correspondientemente, significando el 54% del ingreso total de la economía. El subsector de autorepuestos fue de \$1.768'824.442 teniendo una representatividad en el sector de Comercio del 3,31%. En correspondencia con lo antes señalado, en la figura 12 se evidencia gráficamente la participación del subsector de autorepuestos en el sector de comercio.



**Figura 12. Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en el sector de Comercio. Año 2016. Adaptado de INEC (2016).**

En 2016, las finanzas del país provocaron que el sector de Comercio tuviera una de las actuaciones más complicadas dentro del periodo de estudio debido a los problemas macroeconómicos emanadas de las diferencias externas y las disposiciones gubernamentales financieras, se transfirió la mayor parte de la carga de las dificultades al sector privado. Como consecuencia, el sector comercial e intrínsecamente, el sector automotriz debió eludir un cuadro saturado de inseguridad y variadas regulaciones que aquejaron gravemente la acción empresarial.

En este lapso afrontó a una rigurosa contracción del mercado como resultado de las derivaciones recesivas de los recursos y de la restricción a las adquisiciones de automóviles livianos y de CKD además de las salvaguardias y aumento de tributos de automóviles comerciales que alcanzó en algunos casos se incrementó una imposición según AEADE (2017) del 50%. A todo esto se añadió un ambiente inseguro cara a las nuevas estrategias y regulación técnica de seguridad de los automóviles, que complicó la venta de muchos modelos de autos en el país.



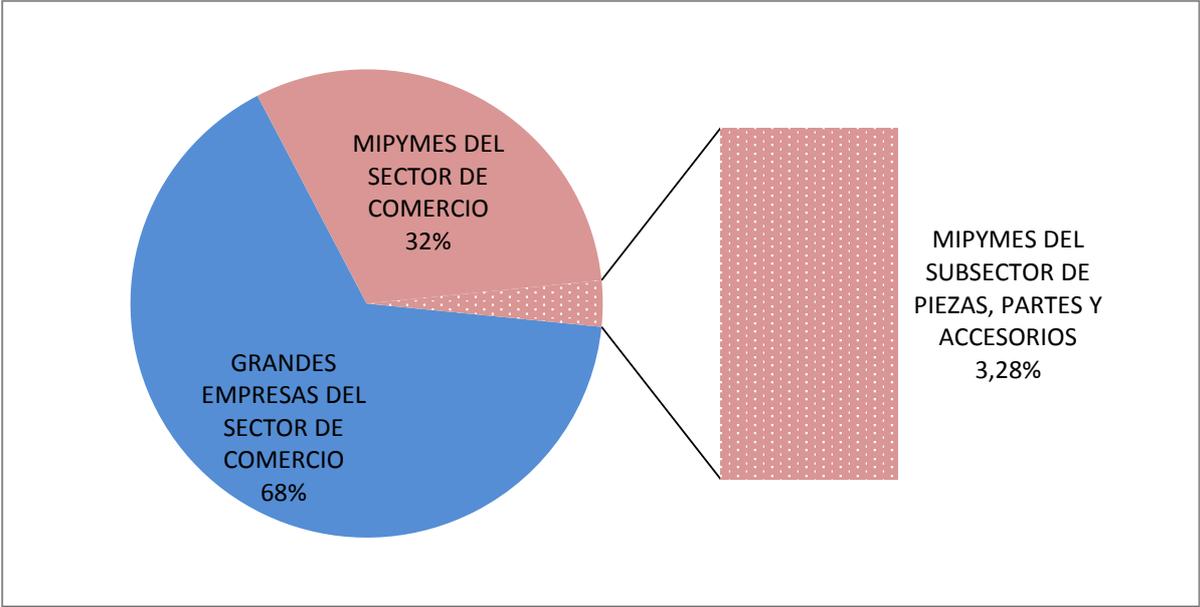
**Figura 13. Equipamientos de seguridad para los vehículos. Tomado de AEADE (2017)**

Aun presentado un escenario desfavorable, el Régimen determinó un diferente y confuso método de asignación de cupos para la importación en el año 2016 y comenzó a estudiar otras regulaciones de efectos inimaginables para el sector, como la creación de un timbre cambiario para las operaciones de importación y un mecanismo taxativo para el Comercio de vehículos de la clase 1x1.

En paralelo, la carga impositiva que comprendió el anticipo del impuesto a la renta y otras vicisitudes originadas por las regulaciones estatales, como el empleo de sobreajustes a la salvaguardia producida de una reclasificación impositiva de las llantas para vehículos, o la preservación de las limitaciones ocasionadas por las barreras y gestiones relacionados a

regulaciones técnicas en piezas, partes y accesorios como los filtros que contribuyeron al descalabro del dinamismo del sector.

Por último, según (INEC, 2017) señaló que el sector alcanzó entradas por un valor de \$58.576'422.075, con una contribución del 57% a la economía del país; donde, las entradas de las grandes empresas y las Mipymes significaron el 68% que representó \$39.780'653.053 y el 32% que correspondió a \$18.795'769.022 respectivamente. El subsector de autorepuestos fue de \$1.920'619.491 teniendo una representatividad del 3,28% dentro del sector de Comercio. En correspondencia, en la figura 14 se describe gráficamente lo antes manifestado.



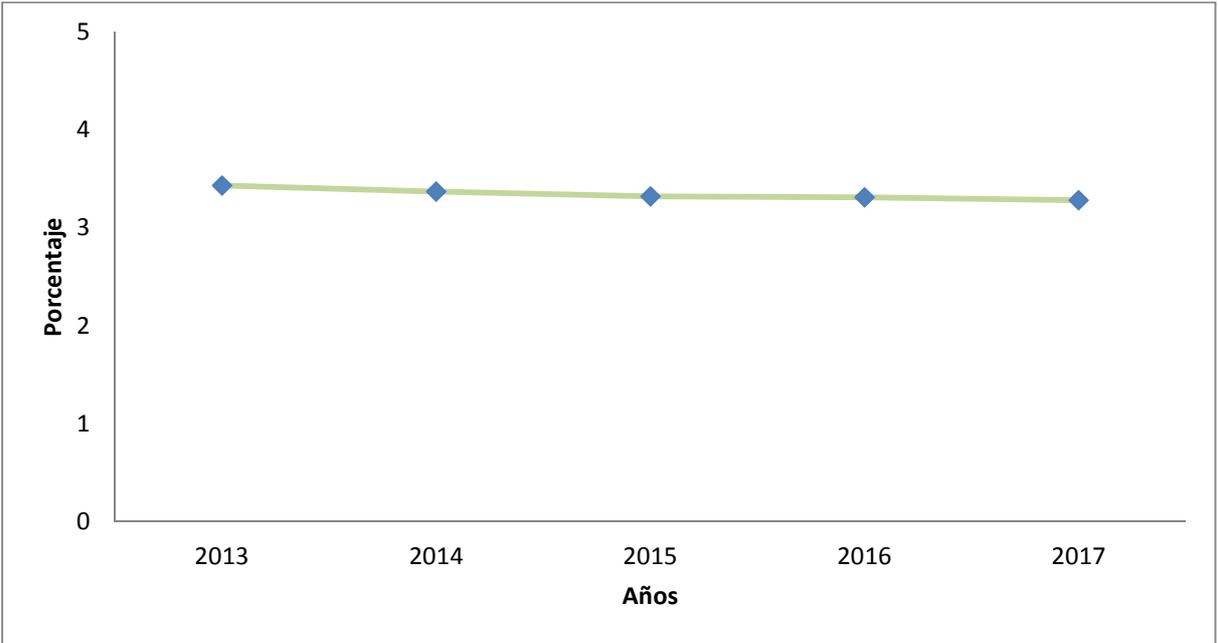
**Figura 14. Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en el sector de Comercio. Año 2017. Adaptado de INEC (2017).**

Para el año 2017 el sector de Comercio tuvo una reactivación debido a derogaciones de algunas de las medidas restrictivas impuestas en años anteriores, se observó con optimismo que el medio negativo al progreso empresarial comenzó a tomar otro rumbo. Los últimos meses demostraron una progresiva mejoría de mercado. Indudablemente, el incremento de préstamos, la introducción de capitales a la economía, además de la supresión o flexibilidad de políticas taxativas contribuyeron en la mejora de los resultados.

Se aminoró la probabilidad de un timbre cambiario; el Estado informó la supresión de los cupos de adquisición de vehículos comenzando desde enero de 2017; emprendió la derogación de la salvaguardia por concepto de balanza de pagos; se consiguió un incremento adicional del cupo por \$51'000.000 para la adquisición de automóviles livianos; también entró en vigor el pacto comercial de mayor importancia de los últimos períodos para el país con

beneficios para todos los integrantes del sector automotriz; se admitieron los modelos de diferentes procedencias para exponer la aceptación con la regulación técnica de seguridad de los automóviles, englobando Brasil, EE.UU, Europa y Asia; se propusieron opciones variadas para conseguir los certificados e informes atañidos con la seguridad de los automóviles; se ampliaron los aplazamientos para lograr equiparar los automóviles; se impidió la anexión a la salvaguardia de puntuales clases de llantas; no logró despacharse un Manual soberanamente prohibitivo para el sector de lado de la Superintendencia de Control del Poder del Mercado; resultó anulado el método de cupo de adquisiciones por medio del Registro de Operadores para los repuestos; además de otros.

El sector automotriz tiene una intervención significativa para las arcas de la nación por las entradas que produce en todas las operaciones financieras directas e indirectas que implica. Sólo en el caso del año 2018 generó aproximadamente \$1.600 millones en impuestos al Estado, asimismo de su relación en la creación de trabajo en los diversos segmentos de su cadena, desde el acople hasta la comercialización y venta de los repuestos. Es necesario recalcar que el sector automotriz ha promovido a otras industrias del sector productor; de este manera, constituye a distintos protagonistas, como los son las compañías autopartistas distribuidoras de partes y piezas; además como para las ensambladoras que son las compañías que indican los esquemas de la cadena productiva.



**Figura 15. Variación de Participación del subsector de venta de partes, piezas y accesorios en las Mipymes del sector de Comercio. Año 2013-2017. Adaptado de INEC.**

Como se puede observar en la figura 15, la participación del subsector de venta de partes piezas y accesorios en las Mipymes del sector de comercio ha sido casi estable a pesar del escenario casi negativo que vivió el subsector en los años 2015 y 2016 debido a las restricciones impuestas y cargas impositivas.

Observando que la distribución de las piezas, partes y accesorios de vehículos automotores en este período de estudio se ha desenvuelto de manera variable teniendo como origen diferentes componentes ya sean estos financieros o gubernamentales que se han producido a un grado doméstico y exterior en la nación, como el hecho de que en año 2015 el gobierno se vio en la obligación de emplear limitaciones a las importaciones de vehículos automotores y de partes y piezas para ser ensamblados o CKD para proteger a la producción interna.

Contrariamente de lo esperado a que estas disposiciones ayudaran a aminorar la superioridad de adquisiciones de CKD se enfatizó el desequilibrio de la balanza comercial, y la deceleración de los ingresos para el país por motivos de la disminución de los valores del petróleo perturbó de modo importante al comercio exterior; de igual manera la impresión suscitada a las Mipymes que intervienen en el sector advirtieron una disminución considerable en sus operaciones.

### **Impacto socioeconómico del subsector de piezas, partes y accesorios.**

#### **Nivel de ventas del subsector de piezas, partes y accesorios.**

En el interior del subsector de piezas, partes y accesorios, acaece una marcada diferencia entre los repuestos originales y los repuestos universales o genéricos. Los repuestos originales son los producidos y comercializados por la empresa productora del vehículo, empleando la misma marca que ostente el fabricante. Por el contrario, los repuestos universales, son aquellos producidos por compañías autónomas. Los repuestos universales como ya se mencionó con anterioridad tienen como principal ventaja el bajo costo en comparación de los repuestos de marcas.

Las empresas del subsector de autopartes universales se encuentran situadas en la provincia de Pichincha, agrupadas generalmente en la ciudad capital. El sitio estratégico de estas empresas se debió fundamentalmente a la disminución en los gastos incurridos por

logística. Asimismo, una parte menor de los proveedores de autopartes se encuentran ubicados en la provincia de Tungurahua, debido al capital humano especializado y de menor coste.

Las empresas fabricantes de piezas, partes y accesorios obtuvieron una buena crítica por las bondades de sus productos; siendo evaluadas según normas internacionales para la industria como la QS 9000 y la ISO TS 16949:2002. Además aprobaron otras normas como la ISO 14000 sobre medioambiente y la 18000 sobre ergonomía, entre otras.

Contemplando el contexto del sector automotriz, se admitió asumir que con mayor frecuencia se hizo ineludible considerar los servicios técnicos para el cuidado regular de los vehículos en correspondencia a la vacilante situación financiera que atravesaba el país, se hizo muy habitual el prolongamiento de uso de los automóviles cara a una potencial adquisición de uno moderno. Desde esta perspectiva, el subsector de los repuestos, en específico los suministros universales, presentó una absoluta propensión de incremento, debido a esta predilección de los compradores a extender el tiempo de servicio de los vehículos, la mayoría tomaba la decisión de destinar su dinero en repuestos o accesorios universales que hiciesen que el tiempo de su automotor se prolongue en el tiempo a un menor costo.

Un Estudio de Mercado realizado por la Escuela Politécnica del Ejército, en donde se tomó como muestra a 139 personas dueñas de automotores livianos, se comprobó que el 79% de estos aseveraron que de darse la oportunidad irían a un distribuidor de repuestos y accesorios universales para vehículos, cara al 21% que no lo harían, por lo que se concluyó de una inequívoca inclinación por comprar repuestos universales en lugar de originales; además, el 66% de las personas encuestadas, manifestaron tendencia por llevar sus automotores a centros de asistencia especializada en vehículos contra al 33% que escogerían llevar sus automotores a las casas concesionarias.

Según el (INEC, 2013) mencionó que las ventas totales de las Mipymes del sector de Comercio fueron de \$19.453'045.760 y en el subsector de autorepuestos fue de \$2.024'328.222 teniendo una representatividad del 10,41% en las Mipymes del sector de Comercio de Ecuador. El subsector de repuestos se vio obligado en afrontar el primer gran careo con el gobierno por la exigencia de inéditas regulaciones, limitaciones y requerimientos específicos del mercado. Las limitaciones a las importaciones, el aumento de tasas fueron componentes que sometieron el dinamismo del subsector de autopartes.

Para el (INEC, 2014) señaló que las ventas totales de las Mipymes del sector de Comercio fueron de \$20.460'528.419 y en el subsector de autorepuestos fue de \$2.114'206.201 teniendo una representatividad del 10,33% en las Mipymes del sector de Comercio de Ecuador. Para este año no existieron cambios significativos en las limitaciones a las importaciones de repuestos.

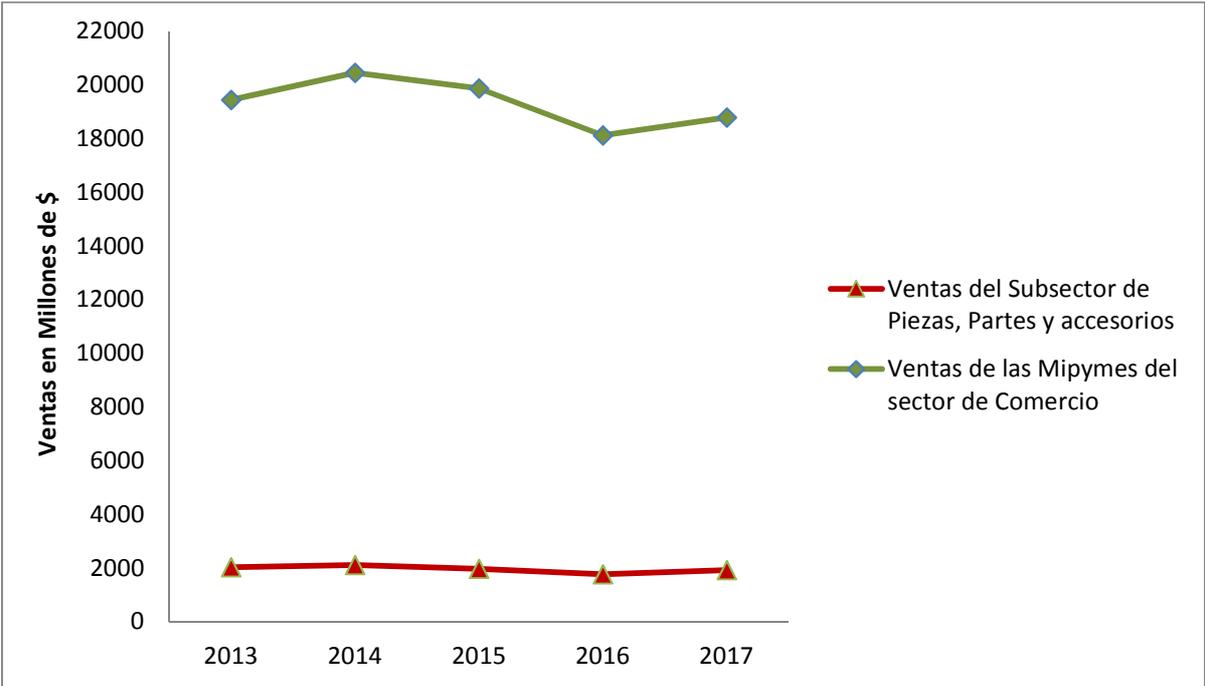
Según (INEC, 2015) describió que las ventas totales de las Mipymes del sector de Comercio fueron de \$19.880'463.204 y en el subsector de autorepuestos fue de \$1.966'503.732 teniendo una representatividad del 9,89% en las Mipymes del sector de Comercio de Ecuador. Al inicio de este año se presentaron nuevos cupos restrictivos para la comercialización de repuestos, las empresas facultadas para la adquisición y distribución de repuestos se vio desalentada con una disposición fundamentada en la necesidad de conservar un equilibrio financiero en el país.

Asimismo las limitaciones a las importaciones automotrices y repuestos que se impusieron en años recientes, hizo que la depreciación de los vehículos se congele, debido que a la falta de oferta de automotores modernos, éstos aumentaron de precio, llevando consigo a los de segunda mano. Para entonces los vehículos tenían un porcentaje de depreciación mínima, no logrando sobrepasar la depreciación anual al porcentaje del IVA (12%). Esta deflación del precio de los automotores usados y su mínima depreciación, causó un desplome en las ventas y de valor en el año 2015 en el sector de los vehículos usados. Igualmente, las ventas se desplomaron hasta en un 40% en el primer trimestre de 2016, en comparación del primer trimestre del año 2015.

Según (INEC, 2016) reseñó que las ventas totales de las Mipymes del sector de Comercio fueron de \$18.121'196.903 y en el subsector de autorepuestos fue de \$1.768'824.442 teniendo una representatividad del 9,76% en las Mipymes del sector de Comercio de Ecuador. El costo de comercialización de los automotores de segunda mano en el año 2016, presentó una tendencia a la baja y oscilo entre el 10 y el 12%. Es de apreciar que entre los años 2015 y 2016 fueron años donde el gobierno se vio obligado a tomar medidas drásticas por las complicaciones económicas en el Ecuador en correspondencia a la apreciación del dólar que encareció las exportaciones. Además, el valor del petróleo en caída significó una reducción de las entradas tributarias para el Gobierno. De todas maneras, el prominente gasto público, que mantuvo el gobierno no permitió la sostenibilidad del modelo aún si los precios del petróleo hubiesen sido como en los preliminares años.

Con el propósito de conseguir una ecuanimidad entre balanza de pagos y política fiscal el gobierno se acogió de una cantidad de regulaciones en el sector exterior. Entre estas: se redujeron las cuotas de importación de automóviles alrededor de un 50% y se acogió a una estipulación de salvaguardia frente la OMC que presume el empleo de un recargo impositivo de hasta un 45%, empleada generalmente a transacciones de consumo.

Según (INEC, 2017) apuntó que las ventas totales de las Mipymes del sector de Comercio fueron de \$18.795'769.022 y en el subsector de autorepuestos fue de \$1.920'619.491 teniendo una representatividad del 10,22% en las Mipymes del sector de Comercio de Ecuador. En este año se registró una leve mejoría debido al desarme de las limitaciones a la comercialización en la segunda mitad del año, sumado con la mayor solvencia que se originó en la economía, estas derivaciones proporcionaron que se dé una restitución del sector cara a años previos.



**Figura 16.** Gráfica comparativa entre el nivel de ventas de las Mipymes del sector de Comercio y el subsector de Piezas, Partes y accesorios. Año 2013-2017. Adaptado de INEC.

En la figura 17, queda evidenciado descriptivamente lo antes señalado; el nivel de ventas de las Mipymes del sector de Comercio y el subsector de autorepuestos demuestra que entre los años 2015 y 2016 se presentaron alteraciones significativas ante las medidas tomadas por el Gobierno de turno en cuanto a salvaguardias y cupos en la importación de repuestos y la visible mejora en el año 2017 en proporción a la derogación en las restricciones impuestas en los años anteriores.

### **Número de empleo del subsector de venta de partes, piezas y accesorios.**

El sector automotriz ha tenido una significativa participación en la economía del país en los últimos años además de su representatividad en toda la cadena productiva; las actividades relacionadas a la venta de piezas, partes y accesorios han generado un buen número de puestos de trabajo; para lograr obtener el número de empleados en esta investigación primero se debió tener una clara idea de la clasificación por tamaño de la empresa la cual fue arriba mencionada.

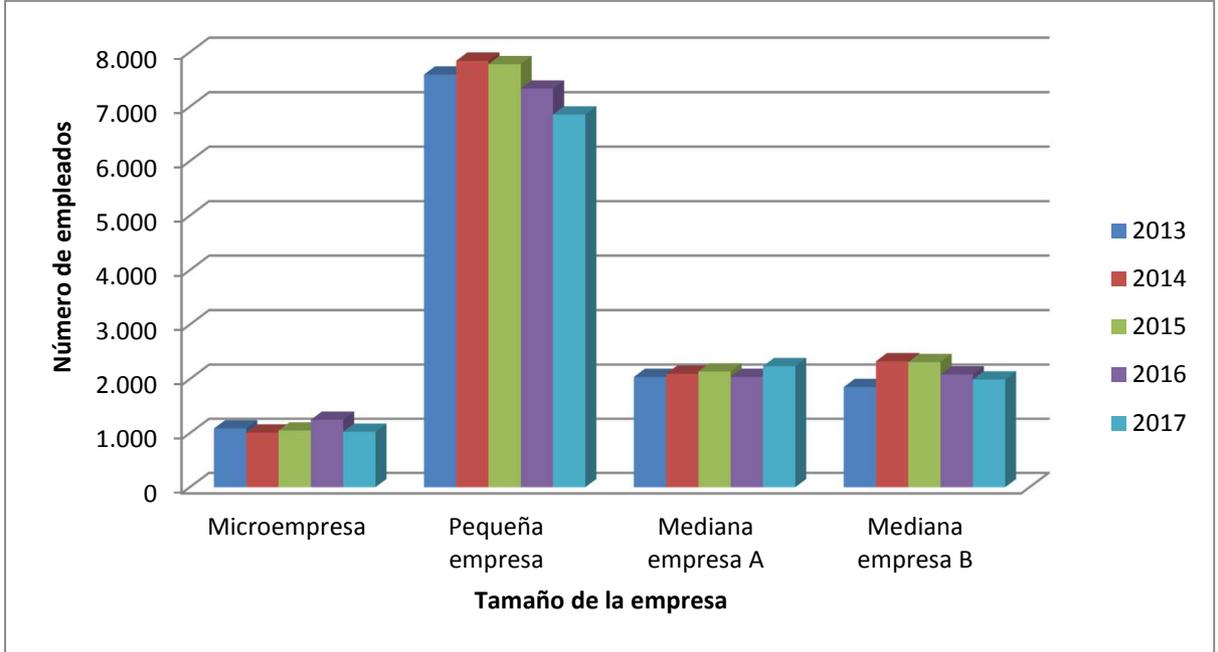
Según (INEC, 2013) manifestó que el sector de Comercio tenía un número de empleados de 549.793 dividido entre las grandes empresas con 172.364 y las Mipymes con 377.439 mientras el subsector de autopartes contaban con un número de empleados de 12.570 personas con sueldo promedio desde \$339,64 en las microempresas hasta 718,52 en las empresas medianas B. Para (INEC, 2014) detalló que en el sector de Comercio existía un número de empleados de 571.224 personas distribuido entre las grandes empresas con 180.606 y las Mipymes con 390.618; existió un pequeño aumento en el número de empleados de las Mipymes del subsector ya que de 12.570 en el 2013 pasó a 13.280 empleados con sueldo promedio desde \$358,45 en las microempresas hasta 768,64 en las empresas medianas B.

Según (INEC, 2015) especificó que el número de empleados del sector de Comercio fue de 563.554 representado por 179.847 en las grandes empresas y 383.707 en las Mipymes mientras que en el subsector de repuestos no hubo variación significativa en el nivel del número de empleados de 13.280 en el año 2014 pasó a 13.284 con sueldo promedio desde \$371,32 en las microempresas hasta 816,83 en las empresas medianas B. (INEC, 2016) señaló que el número de empleados en el sector de Comercio fue de 535.890 trabajadores repartidos con 170.493 en las grandes empresas y 365.397 en las Mipymes; ante las restricciones impuestas por el Gobierno Nacional en la importaciones del sector existió una reducción significativa en el número de empleados del subsector de autopartes ya que de 13.284 empleados en el año 2015 pasó a 12.706 en el año 2016 llegando a niveles parecidos con el año 2013; con sueldo promedio desde \$402,84 en las microempresas hasta 798,98 en las empresas medianas B.

Según (INEC, 2017) mencionó que no hubo mejoras en el nivel de empleo; en el sector de Comercio el número de empleados fue de 536.588 repartidos con 178.179 para las grandes empresas y 358.409 para las Mipymes; además que el subsector tuvo una lenta recuperación en la generación de plazas de trabajo aunque en otras partes de la cadena productiva si existió aumento de la tasa de productividad; para este año en particular el número de empleados para

el subsector de autorepuestos fue de 12.114 con sueldo promedio desde \$403,09 en las microempresas hasta 796,40 en las empresas medianas B.

En la figura 17, queda representado la evolución del nivel de empleo de las Mipymes del subsector desde el año 2013 al 2017 donde se aprecia que el año 2016 se vio afectado negativamente el empleo ajustándose a la realidad económica del país. También se puede apreciar que el empleo tiene un lento ajuste ya que a pesar de que en el 2017 se tomaron medidas para reactivar el subsector de autorepuestos el nivel de empleo en el caso de las microempresas, pequeña empresa y mediana empresa B siguió con una tendencia a la baja.



**Figura 17. Nivel de empleo del subsector de venta de partes, piezas y accesorios. Año 2013-2017 Adaptado de INEC.**

El subsector de piezas, parte y accesorios no estuvo alejado de la realidad nacional para la (Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2013); se evidenció que el 4,2% de los ecuatorianos se encontraban desempleados; el 47,8% estaba en el subempleo y respectivamente el 47,9% se encontraba en ocupación plena.

Según la (SCVS, 2014) detalló que la tasa de desempleo se ubicó en 3,8% lo que significó una reducción con respecto del año anterior del 0,4%; la tasa de empleo inadecuado fue de 49,3% teniendo una variación de 1,5% y por último la tasa de empleo adecuado fue 46,7% existiendo una reducción de 1,2%.

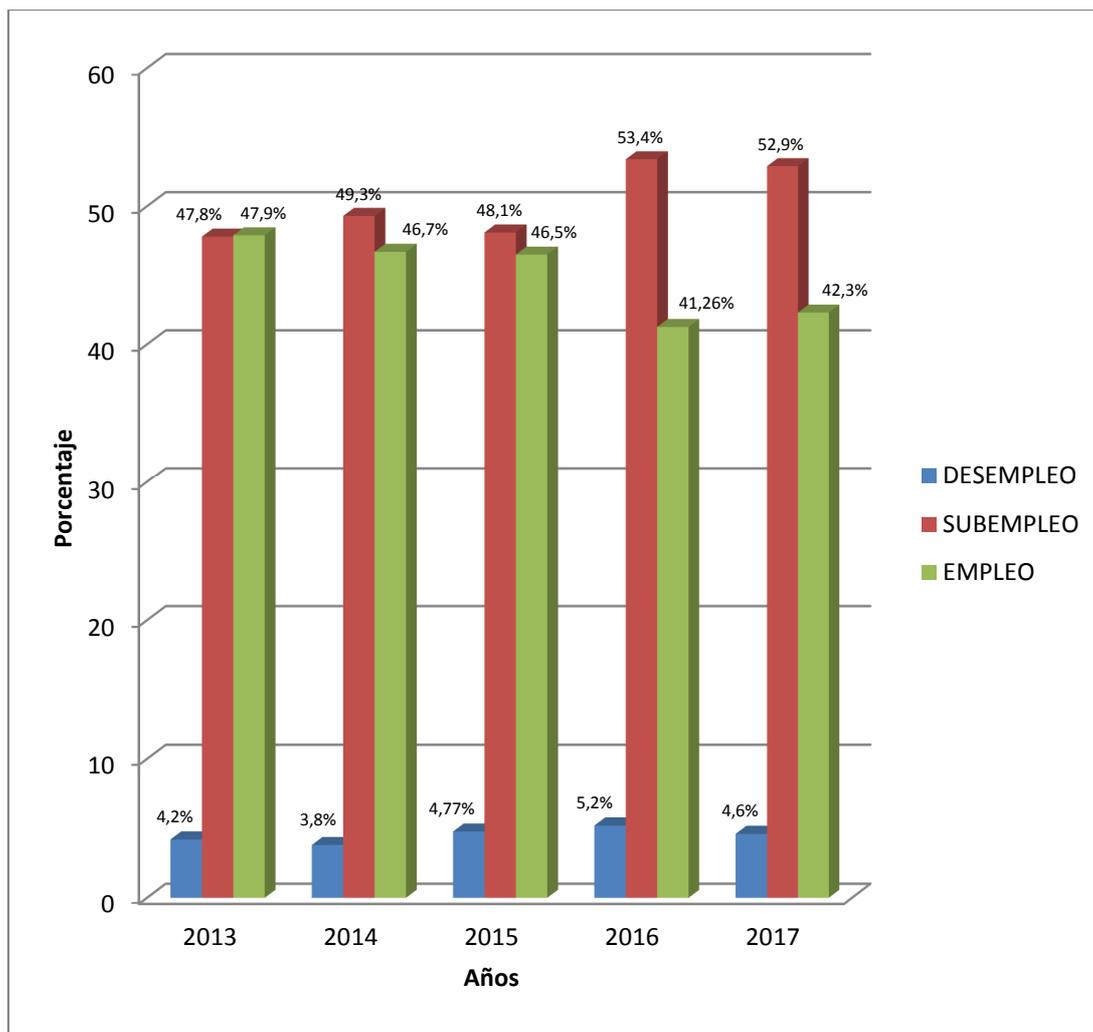
Según la (SCVS, 2015) especificó que para calcular el subempleo se consideró el subempleo; el empleo no remunerado y otro empleo no pleno teniendo constancia de esta aclaración para el año 2015 Ecuador marcó una tasa de desempleo de 4,77% teniendo un incremento de 0,97% en relación al año anterior; el subempleo disminuyó en una tasa del 1,26% en comparación del año anterior con un porcentaje del 48,1% y la tasa de empleo adecuado tuvo una reducción de 2,78% con un porcentaje del 46,5%.

Según la (SCVS, 2016) mencionó que la tasa de desempleo se ubicó en 5,2% lo que significó un aumento con respecto del año anterior del 1,09%; la tasa de empleo inadecuado fue de 53,4% teniendo un alza de 1,11% y por último la tasa de empleo adecuado fue 41,26% existiendo una reducción de 0,89%.

Para finalizar la (SCVS, 2017) enunció que la tasa de desempleo se ubicó en 4,6% lo que significó una reducción con respecto del año anterior del 0,88%; la tasa de empleo inadecuado fue de 52,9% teniendo una disminución de 0,99% y por último la tasa de empleo adecuado fue 42,3% existiendo un aumento de 1,03%.

En Ecuador la mayor representación de las empresas se encuentra centrada en las Mipymes y en menor proporción en las grandes empresas. Aunque las grandes empresas producen la mayoría de los recursos, ganancias y ocupación laboral en el país, las Mipymes igualmente son contempladas como base esencial en la creación de capital y trabajo, ya que son el motor del progreso y desarrollo en un país. Comúnmente, las acciones que ejercen las Mipymes se diferencian por ser acciones de poco requerimiento técnico especializado y por alinearse a mercados con requerimiento perceptibles de acuerdo a los recursos de las personas y a los unidades de comercialización que se utilicen.

En la figura 18 queda en evidencia los niveles de desempleo, subempleo y empleo a nivel nacional y queda demostrado sin duda alguna que la mayor concentración se encuentra en el subempleo ya que las empresas en general se encontraron frente a un realidad poco alentadora y se vieron obligados a deslindarse de su personal evidenciándose en los niveles de empleo la caída de la tasa porcentual.



**Figura 18. Tasa de desempleo, subempleo y empleo a nivel nacional. Año 2013-2017. Adaptado de SCVS.**

La deceleración financiera y las medidas restrictivas tomadas por el gobierno de esos años, atañidas al subsector de piezas, partes y accesorios, perjudicó negativamente la creación de plazas de trabajo. Este escenario fue coherente conjuntamente con el bajo nivel de ventas que se produjeron en esos períodos y que fueron puntualizadas con anticipación, por esa razón el subsector se vio obligado a realizar ajustes de su recurso humano para poder acomodarse a las realidades del mercado.

Contrariamente a las medidas restrictivas arriba mencionadas que tuvo que pasar el sector automotriz en general éste es de mucha transcendencia para la economía del Ecuador por las plazas de empleo que crea. Las estadísticas aportadas nos proporcionan una visión real del estado en que se hallaba el nivel de empleo en el subsector de piezas, partes y accesorios; demostrando la contribución que realizan a la sociedad del país, algo que invariablemente es positivo en cualquier circunstancia financiera.

## **Financiamiento por parte de las Mipymes del subsector de venta de partes, piezas y accesorios.**

Numerosos elementos incurren de diferente forma en la actividad y progreso de las Mipymes del subsector, entre los principales es el financiamiento inducido, en gran parte, por la falta de estabilidad económica de los años investigados.

Para el impulso económico del país las Mipymes son concluyentes, en circunstancias puntuales podrían existir problemas a la hora de capitalizarse, el administrar y buscar flujo de efectivo para extender la actividad comercial acarrea diferentes limitantes. Ciertas Mipymes son establecidas en algunos casos por parientes y amistades juntando recursos para emprender. El volumen de crédito al que tuvo acceso el subsector de piezas partes y accesorios hace relación a las operaciones del sistema crediticio las cuales tuvieron sus altibajos.

Los dos segmentos que dieron crédito a este subsector fue el comercial y microcrédito entendiéndose por crédito comercial los montos de capital que concede el banco como préstamo a empresas de distinto tamaño para compensar aprietos de liquidez para compra de bienes, pago de las diferentes actividades que realizan o para recapitalizar deudas con otras entidades y proveedores de corto plazo; mientras que los microcréditos están dirigidos a una persona o conjunto de personas de bajos ingresos con el propósito de emprender un negocio o la plasmación de un proyecto, que les faculte producir entrada de capital fresco y en consecuencia, optimizar el nivel socioeconómico para este y sus parientes.

Entre las principales fuentes de financiamiento a las Mipymes del subsector de Venta de Partes, Piezas y Accesorios fueron dadas por la banca privada observando que según la (Asociación de Bancos Privados del Ecuador, 2013) puntualizó que se colocaron para este subsector un valor anual de \$367,41 millones por el segmento comercial y \$10,88 millones en microcrédito. Al sector de Comercio le fue dado en este año \$8.780,88 millones en crédito.

En correspondencia al reconocimiento de la banca privada de las distribuciones de los créditos, que se manifiesta en la compensación de captaciones convertidas en préstamos según la (ABPE, 2013) descendió de 75,0% en 2012 a 73,3% en 2013. Asimismo, el freno en el desarrollo anualizado del portafolio de préstamos manifestada desde 2012, se realzo para el año 2013, debido en gran medida de un desarrollo pausado de la liquidez en las finanzas del país, así como de numerosas regulaciones aplicadas desde el ejecutivo, asumiendo en mayor medida

la instauración de impuestos nuevos. Por divisiones de préstamos, algunas divisiones reflejaron una práctica poca beneficioso; la cartera con vencimiento próximo de microcrédito soportó un descenso. Los préstamos destinados al sector de comercio lucieron al contrario un mayor aumento.

Según (ABPE, 2014) detalló que la banca otorgó a este subsector un valor anual de \$442,42 millones por el segmento comercial y \$11,02 millones en microcrédito existiendo un aumento significativo en la colocación de estos créditos debido en gran medida en la estabilidad económica que vivía el país en ese momento. Al sector de Comercio le fue otorgado en este año \$9.433,87 millones en crédito.

A pesar de que la banca privada sufrió restricciones para desarrollarse por causa del incremento de imposiciones y una rentabilidad mínima que no le permitió recursos frescos para capitalizarse; ya que los préstamos que otorga están supeditados al capital, acaeció poco potencial de otorgar préstamos. Aun así la mayor concentración de los préstamos le fue concedido al sector de Comercio influyendo en el subsector de piezas, partes y accesorios.

Para (ABPE, 2015) mencionó que hubo una reducción significativa de estos créditos llegando a anularse casi el otorgamiento de los mismos en los últimos dos meses del año llegando a un valor anual acumulado de \$353,02 millones por el segmento comercial y \$6,17 millones en microcrédito; estos valores dejaron en evidencia que se había llegado a niveles menores que el año 2013 debido en gran medida a las salvaguardias que le fueron impuestas al sector automotriz. Al sector de Comercio le fue conferido en este año \$8.842,10 millones en crédito.

El sistema bancario privado terminó el 2015 con una reducción de los ahorros, lo que produjo otorgar menos crédito en comparación de los años anteriores. Esto es resultado de un medio incierto de aprietos macroeconómico manifestados en una menor entrada petrolera, por un precio a la baja del crudo, la apreciación del dólar y un gasto gubernamental que no pudo cubrir todas las precisiones del país. La banca no se pudo ajustar a las disposiciones financieras, lo que denotó una contracción de los préstamos que se debían otorgar en ese año.

Aunque existió una breve recuperación con la reapertura de colocación de créditos en este subsector (Asobanca, 2016) indicó que el panorama financiero no fue nada alentador llegando a los niveles más bajos dentro de esta presente investigación con un valor anual

acumulado de \$310,33 millones por el segmento comercial y \$1,70 millones en microcrédito. Al sector de Comercio le fue otorgado en este año \$9.433,87 millones en crédito. Al sector de Comercio le fue entregado en este año \$8.390,14 millones en crédito.

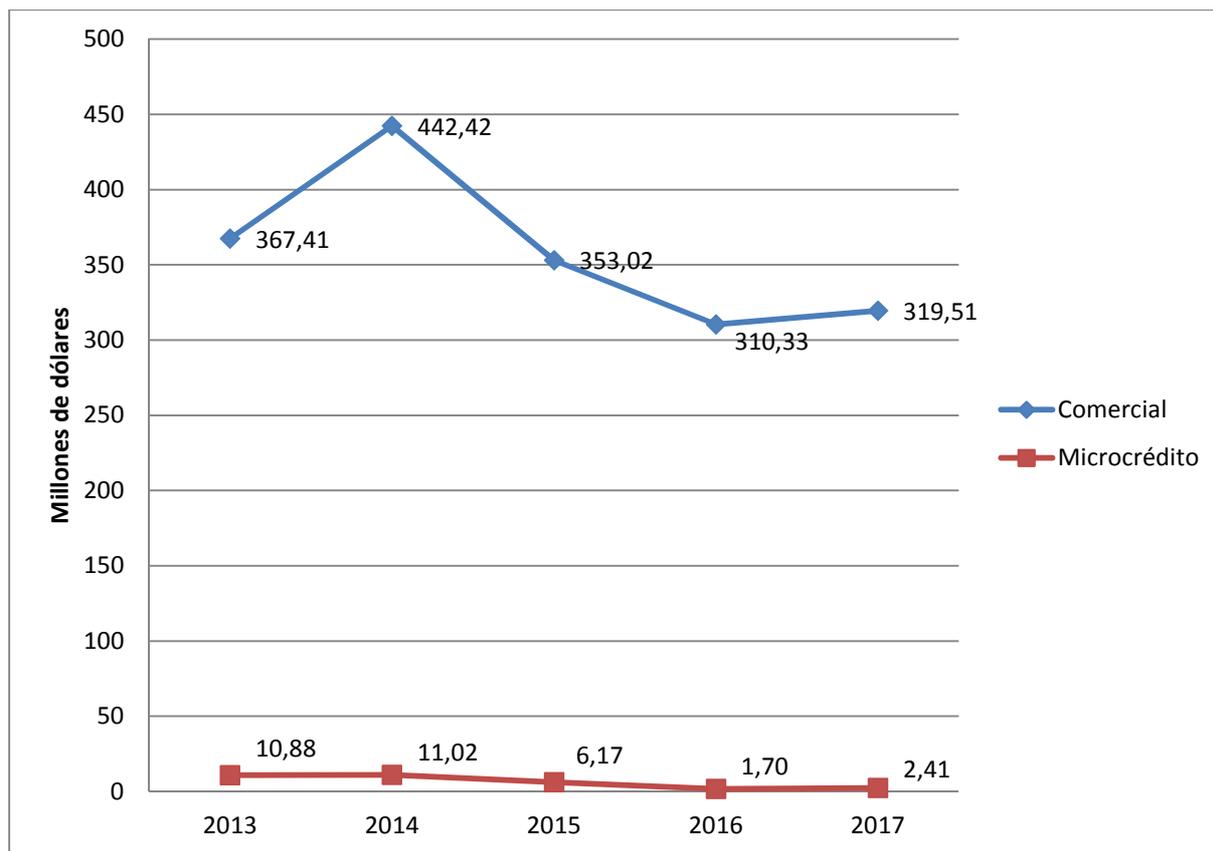
Al seguir en caída los depósitos, los créditos siguieron perdiendo fuerza y aumentaron las tasas de interés para el otorgamiento de créditos. Este tipo de operación fue la que más menoscabo presentó dentro de las operaciones bancarias, la banca privada prefirió realizar inversiones en bonos o cualquier tipo de inversión de corto o mediano plazo desacelerando aún más en comparación del año anterior al segmento de crédito.

Para (Asobanca, 2017) manifestó que se llegó a un valor anual acumulado de \$319,51 millones por el segmento comercial y \$2,41 millones en microcrédito existiendo una pequeña recuperación en el nivel de créditos otorgados a este subsector. Al sector de Comercio le fue cedido en este año \$8.996,37 millones en crédito.

Para el año 2017 la intermediación financiera o captación de dinero del público para otorgamiento de préstamos no fue la principal fuente para las entidades financieras, lo que indicaría que debieron recurrir a otros métodos como obligaciones mercantiles para que estos puedan conceder préstamos. Para el término del año, la cartera bruta presentó un crecimiento de 20,7%. La banca nacional se hallaba en un período económico nombrado, de desarrollo eficiente debido a que los créditos estaban prosperando.

Es así como en este año se evidenció un ligero restablecimiento en el sistema financiero en correlación con el 2016, en el que se dio una reducción del volumen de préstamos mientras que los ahorros estaban incrementando. Considerando que esta tendencia de recuperación se dio en los últimos meses del año existió inseguridad alrededor de la Ley de Reactivación Económica y sus incidencias directas para el sistema bancario. Dentro de la colocación de crédito se destacó en el sistema financiero privado los préstamos al sector comercial.

En concordancia con lo antes expuesto, en la figura 19 que se presenta a continuación, se puede apreciar en general que los niveles de créditos otorgados por la banca en los años 2015 y 2016 descendieron en respuesta a la realidad de la economía financiera del país; en estos años la banca tuvo preferencia por realizar diferentes clases de inversiones en lugar de realizar créditos desmejorando el nivel de financiamiento del subsector.



**Figura 19. Financiamiento del subsector de piezas, partes y accesorios. Año 2013-2017. Adaptado de Asobanca.**

Una vez efectuado el estudio de cada una de las variables se procederá a realizar el respectivo análisis estadístico a través de una regresión múltiple donde se determinará la incidencia de las variables a las Mipymes del sector de Comercio por medio del paquete informático SPSS. Siendo:

Y: Producción de las Mipymes del sector de Comercio.

X<sub>1</sub>: Ventas del subsector piezas, partes y accesorios.

X<sub>2</sub>: Número de empleados del subsector piezas, partes y accesorios.

X<sub>3</sub>: Financiamiento del subsector piezas, partes y accesorios.

Se aplicó el coeficiente de correlación de Pearson para estimar si existe alguna relación significativa entre las variable dependiente e independientes, tomando esto como base para poder realizar la regresión múltiple y lograr establecer un pronóstico de la producción de las Mipymes con respecto a las variables que se presentan en el subsector de piezas, partes y accesorios.

Toda la información expuesta acerca de las variables que tuvieran un nivel de incidencia en la producción de las Mipymes del sector de Comercio desde el periodo 2013 al 2017 fueron representados desde un enfoque básico descriptivo; por lo tanto para tener un visión más profunda se realizó un análisis correlacional de Pearson con un nivel de confianza del 5%. La siguiente tabla muestra la matriz de correlación entre la variable dependiente e independientes.

**Tabla 3**  
***Matriz de correlación entre la variable dependiente e independientes***

		Y	X1	X2	X3
Y	Pearson Correlation	1	,933*	,691	,900*
	Sig. (2-tailed)		,019	,021	,037
	N	5	5	5	5
X1	Pearson Correlation	,933*	1	,319	,390
	Sig. (2-tailed)	,019		,048	,034
	N	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	,691	,319	1	,230
	Sig. (2-tailed)	,021	,048		,025
	N	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	,900*	,390	,230	1
	Sig. (2-tailed)	,037	,034	,025	
	N	5	5	5	5

La matriz de correlación permite observar que las ventas del subsector de piezas, partes y accesorios no están asociada con el número de empleados ni tampoco con el financiamiento, así mismo el número de empleados o el financiamiento no guardan asociación o colinealidad con las demás variables independientes entre sí.

Sin embargo el nivel de significancia de las ventas del subsector fue de 0,019, el número de empleados 0,021 y el financiamiento 0,037. Estos niveles indican que las variables son significativas siendo las ventas quien más incide en la producción de las Mipymes del sector de Comercio seguido por el número de empleados y por último el financiamiento quien tuvo una significancia menor.

Como parte fundamental del estudio de regresión múltiple se presentará la matriz resumen del modelo que permitirá evidenciar el grado de incidencia de las variables independientes sobre la variable dependiente.

**Tabla 4****Matriz resumen del modelo**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,897	,894	,876	142,835

El modelo revela que las tres variables independientes explicadas en el presente trabajo de titulación inciden en un 89,4%, dando a entender que existen otras variables no presentados en esta investigación que aporta en un 10,6%. Una vez ajustado el R<sup>2</sup> por la derivación de la muestra y de las variables independientes resulta ser 87,6%. Por otra parte el error estándar de la estimación ha sido de 142,835.

Para la presentación del análisis de regresión múltiple se precisó establecer la correspondencia entre la producción de las Mipymes del sector de comercio y las tres variables consideradas para el subsector de autorepuestos. Considerando la matriz generada en el paquete informático SPSS, la matriz de coeficientes de la regresión quedaría representada de la siguiente forma a continuación:

**Tabla 5****Matriz de coeficientes**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4672,452	3529,775		1,324	,000
	X1	879,948	209,859	,480	4,193	,000
	X2	7,656	1,502	1,074	5,096	,000
	X3	6,134	4,012	,378	1,529	,003

Por otra parte de la matriz de coeficientes se deriva la ecuación de la regresión y esta quedará descrita de la siguiente manera:

$$\hat{Y} = 4672,452 + 879,948X_1 + 7,656X_2 + 6,134X_3$$

El análisis de la ecuación obtenida es que sin importar las ventas, número de empleados o financiamiento del subsector de piezas, partes y accesorios, la producción de las Mipymes del sector de comercio será de 4672,452. Además si el resto de las variables se mantiene constante

por cada incremento de una unidad tanto en las ventas o en el número de empleados le corresponde en promedio un aumento de 879,948 y 7,656 unidades respectivamente.

Igualmente sucedería con el financiamiento que indica que un aumento de una unidad influirá en un aumento del 6,14 indicando que esta variable también incide en la producción de las Mipymes del sector de Comercio aunque en menor medida.

## Conclusiones

- Según la investigación realizada se pudo constatar que al momento de la compra de piezas, partes y accesorios las personas prefieren repuestos universales o genéricos en lugar de los de marca; en gran medida por abaratar costos a la hora de la compra además que los repuestos universales obtuvieron una buena crítica por las bondades de los productos; ofreciendo calidad, respeto al medioambiente y ergonomía entre otras.
- Debido al déficit en la balanza de pagos, el Estado ecuatoriano resolvió imponer salvaguardias, las que influyeron desfavorablemente al sector automotriz ecuatoriano en general. Esto se puede apreciar en el desenvolvimiento del subsector en el período 2015-2017 donde se observa un impacto negativo en los componentes expuestos en esta investigación, produciendo una importante reducción en las ventas, número de plazas de empleo y financiamiento.
- El sector de Comercio no fue inmune a las diferentes decisiones restrictivas tomadas por parte del gobierno ecuatoriano, en el año 2016 los ingresos del sector se redujeron en un 9% afectando negativamente al sector.
- Otras de las particularidades que se evidenciaron y se conectan con los elementos que intervienen en el subsector de piezas, partes y accesorios de vehículos, que muchas de las decisiones tomadas como empresa se debe en concordancia a la naturaleza de las decisiones gubernamentales y legislativas, correspondido a que las disposiciones del gobierno y otras entidades competentes forjaron situaciones desfavorables no sólo en el subsector sino además de toda la cadena automotriz.
- Aun cuando el subsector de piezas, partes y accesorios es estratégico y fiel representante de la realidad del sector de Comercio, quedó claro que las medidas de protección tomadas por el gobierno en cuanto a la importación de vehículos y repuestos incidieron negativamente sobre las ventas y estas tuvieron una lenta recuperación en el periodo de estudio.

- El número de trabajadores tuvo un comportamiento similar al de las ventas dándose una reducción en las plazas de trabajo en el intervalo de tiempo que se investigó debido a que las empresas tuvieron que ajustarse a la realidad nacional de esa época.
- Las Mipymes del subsector tuvieron un gran aliciente a través de los préstamos otorgados por los bancos; estos inyectaron importantes sumas en calidad de crédito para mantener activo y dinámico el subsector que en esa temporada no estaba pasando por su mejor momento.
- El subsector de piezas, partes y accesorios para vehículos automotores tuvo una incidencia significativa sobre las Mipymes del sector de Comercio, sobre todo en las variables de ventas y número de empleados.

## **Recomendaciones**

- Se recomienda al Estado ecuatoriano realizar investigaciones previas antes de aplicar cualquier tipo de salvaguardias como medida para estabilizar la balanza de pagos, ya que el exceso de protección ocasionó un efecto negativo en el subsector automotriz en su conjunto siendo esta fuente significativa de plazas de trabajo.
- El estado ecuatoriano debe considerar las propuestas que le presente los representantes del subsector automotriz ya que al no ser escuchado lo único que se consigue es que este desarrolle a ser fluctuante y probablemente pierda representatividad en el mercado.
- En consideración a los dobleces que se presenciaron particularmente en el sector de Comercio, concretamente en el tópico de las importaciones de repuestos de vehículos, será recomendable y significativo que se establezcan estrategias que faculten neutralizar futuras particularidades negativas, asimismo de reflexionar e impulsar la formación de grupos del subsector de autopartistas, lo que a su vez consentiría e impulsaría la creación de puestos de empleo.
- Se recomienda al subsector de piezas, partes y accesorios priorizar y dar a saber las fuentes y modos de financiamiento proveídas por las instituciones bancarias a través de la propagación y anuncio de las diferentes formas y facilidades crediticias existentes en el mercado.
- Se sugiere al subsector establecer cursos, talleres y foros para el personal gerencial atañidos en la administración de maneras de financiamiento concedidas por entidades bancarias, permitiéndoles tener una clara idea de donde poder conseguir capital fresco para revitalizar el negocio.
- Mantener siempre actualizado el recurso humano, con el propósito de mejorar, el conocimiento del personal, para que se pueda contar con profesionales altamente capacitados en este subsector del sector de Comercio que consiguientemente contribuirá al progreso financiero y social del país.

- Se recomienda que se efectúen más estudios ya que existe un margen de 10,6% de variables que inciden en la producción de las Mipymes del sector de comercio que no han sido observadas en el presente trabajo y así obtener una clara perspectiva de la incidencia del subsector de autorepuestos.

## Bibliografía Referencial

- ABPE. (2013). *Boletín Macroeconómico Mensual*. Quito: ABPE.
- ABPE. (2013). *Increnta*. Obtenido de [https://datalab.asobanca.org.ec/datalab/resources/site/index.html?QlikTicket=PeEe\\_hCIFQLDXIR9#](https://datalab.asobanca.org.ec/datalab/resources/site/index.html?QlikTicket=PeEe_hCIFQLDXIR9#)
- ABPE. (2014). *Increnta*. Obtenido de <https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/boletinmacroeconomico-diciembre2014>
- ABPE. (2015). *Increnta*. Obtenido de <https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/macrodic-2015pdf>
- AEADE. (2017). *Anuario 2016*. Quito: AEADE.
- Aguila, A., & Tolamaíl, J. (2016). *Análisis De La Innovación, La Tecnología, Los Recursos Humanos Y La*. Bloomington: Palibrio.
- Alcalá, M. (2016). *Sistema Universitario de Innovación en Apoyo a la Microempresa Marginada de la Industria*. Baja California: Universidad Autónoma de Baja California.
- Angelleli, P., Gutman, G., Milesi, D., Robetino, R., Novak, D., Gatto, F., & Roitter, S. (2016). *Los Problemas del Entorno de Negocios: El Desarrollo Competitivo de las Pymes*. Buenos Aires: Fundes.
- Arenal, C. (2019). *Investigación y Recogida de Información de Mercados*. La Rioja: Tutor Formación.
- Asobanca. (2016). *Increnta*. Obtenido de <https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico-diciembre-2016>
- Asobanca. (2017). *Increnta*. Obtenido de <https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico-diciembre-2017>
- Asociación de Bancos Privados del Ecuador. (2013). *Increnta*. Obtenido de [https://datalab.asobanca.org.ec/datalab/resources/site/index.html?QlikTicket=PeEe\\_hCIFQLDXIR9#](https://datalab.asobanca.org.ec/datalab/resources/site/index.html?QlikTicket=PeEe_hCIFQLDXIR9#)
- BCE. (2013). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Beltrán, E., & Martínez, J. (2015). *Desafíos y oportunidades de las Pymes*. San Salvador: ANEP.
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la Investigación para Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales*. México: Pearson.
- Blanco, N. (2015). *La Complementariedad Metodológica: Estrategia de Integración*. Toluca: Espacios Públicos.

- Cámara de la Industria Automotriz. (21 de Agosto de 2018). *SIXE MULTIMEDIA*. Obtenido de [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196)
- Cañas, J. (2016). *Cómo estudiar en la UNED*. Madrid: Dykinson 2000.
- Carretero, A., De Pablo, J., & Giacinti, M. (2015). *Mapas de Competitividad Internacional del Limón (2002-2010)*. Almería: Universidad de Almería.
- Chávez, P. (2016). *Historia de Las Doctrinas Filosóficas*. México: Pearson.
- CINAE. (2018). *Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana*. Quito: Centauro.
- CINAE. (2018). *SIXE MULTIMEDIA*. Obtenido de [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=66&catid=25&Itemid=196)
- COMEX. (11 de Junio de 2012). *Comité de Comercio Exterior*. Obtenido de [http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex\\_R12-066.pdf](http://tecomp.com.ec/herramientas/normativa/comex/resoluciones/Comex_R12-066.pdf)
- COMEX. (29 de Diciembre de 2014). *Comité de Comercio Exterior*. Obtenido de [https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049\\_2014.pdf](https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf)
- Comte, A. (2007). *Discurso sobre el Espíritu Positivo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Cue, A. (2015). *Negocios Internacionales: En un Mundo Globalizado*. México: Grupo Editorial Patria.
- Dávila, G. (2016). El Razonamiento Inductivo y Deductivo dentro del Proceso Investigativo en Ciencias Experimentales y Sociales. *Redalyc*, 20.
- Delgado, M. (18 de Marzo de 2017). *Worpress*. Obtenido de <https://monicadelgadoblog.wordpress.com/2017/03/18/una-mirada-a-la-filosofia-positiva/>
- Fernández, T. (23 de Septiembre de 2015). *Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes*. Obtenido de [http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-pensamiento-positivista-y-sus-consecuencias/html/e23b1e36-6046-11e0-b667-00163ebf5e63\\_2.html#I\\_0\\_](http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-pensamiento-positivista-y-sus-consecuencias/html/e23b1e36-6046-11e0-b667-00163ebf5e63_2.html#I_0_)
- Forero, C., & Díaz, L. (2014). *La Gestión de lo Público, Debates y Dilemas*. Bogotá: Kimpres Ltda.
- Gupo Enroque*. (5 de Febrero de 2013). Obtenido de <http://www.grupoenroke.com/index.php/proyecto-pymes/46-que-son-las-%20pymes>
- Hernando, B. (2013). *Seguridad en el Mantenimiento de Vehículos*. Madrid: Paraninfo.
- INEC. (2013). Obtenido de [https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)

- INEC. (2014). *Creative Commons* . Obtenido de [https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- INEC. (2015). *Creative Commons*. Obtenido de [https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- INEC. (2016). *Creative Commons*. Obtenido de [https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- INEC. (2017). *Creative Commons*. Obtenido de [https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- INEC. (2018). *Ecuador en Cifras*. Obtenido de [http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- INEC. (s.f.). *Ecuador en cifras*. Obtenido de [https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas\\_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true](https://produccion.ecuadorencifras.gob.ec/geoqlik/proxy/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=empresas_test.qvw&host=QVS%40virtualqv&anonymous=true)
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (7 de Noviembre de 2018). *Ecuador en Cifras*. Obtenido de <http://produccion.ecuadorencifras.gob.ec//biblioteca/Nota-Tecnica-13092016.pdf>
- Laguna, H. (2016). La Revolución Filosófica de Kuhn. *ORCID*, 51.
- Lewis, A. (1971). *Teoría del Desarrollo Económico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lewis, A. (1980). *Evolución del Orden Económico Internacional*. México: Colegio de México.
- López, N., Montes, J., & Vázquez, C. (2017). *Cómo Gestionar la Innovación en las Pymes*. La Coruña: Netbiblo,S.L.
- Lora, R. (12 de Agosto de 2016). *Press Room*. Obtenido de <https://www.aiu.edu/spanish/publications/student/spanish/el-positivismo-augusto-comte.htm>
- Malifred, I. (12 de Septiembre de 2017). *Steemit*. Obtenido de <https://steemit.com/spanish/@ivymalifred/breve-recuento-del-positivismo-a-partir-de-los-metodos-de-razonamiento>
- Martínez, C. (27 de Junio de 2017). *Lifeder*. Obtenido de <https://www.lifeder.com/argumento-abductivo/>
- Mercado, S. (2014). *Comercio Internacional*. México: Limusa.
- Moisset, L. (2015). *Accidentes de Automóviles*. Buenos Aires: Cuyo.

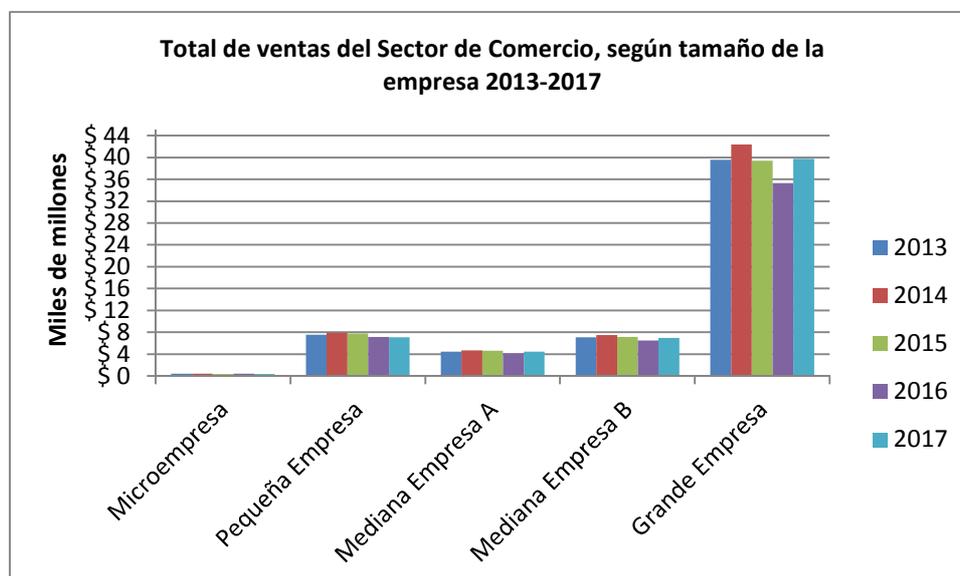
- Muñoz, C. (2015). *Metodología de la Investigación*. México: Oxford.
- Naghi, M. (2018). *Metodología de la Investigación*. México: Limusa.
- Nurkse, R. (1955). *Problemas de Formación de Capital en los Países Insuficientemente Desarrollados*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la Investigación Cuantitativa-Cualitativa y Redacción de la Tesis*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Organización Internacional del Trabajo. (2014). *Empleo y Protección social. Desafío Institucionales para Reducir la Pobreza*. Santiago de Chile: OIT.
- Organización Mundial del Trabajo . (2014). *Mutuales de Salud y Asociaciones de Microempresarios*. OIT.
- Ortiz, A. (2015). *Epistemología y Ciencias Humanas*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Porter, M. (2015). *Estrategia Competitiva: Técnicas para el Análisis de los Sectores Industriales y de la Competencia*. México: Grupo Editorial Patria.
- Porter, M. (2016). *Ventaja Competitiva: Creación y Sostenimiento de un Desempeño Superior*. México: Grupo Editorial Patria.
- Regalado, R. (2017). *Las Mipymes en Latinoamérica*. Guanajuato: EUMED.
- Schettini, P. (2015). *Análisis de Datos Cualitativos en la Investigación Social*. La Plata: Editorial de la Universidad de La Plata.
- SCVS. (2014). *Creative Commons*. Obtenido de <https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-de-las-MIPYMES-y-Grandes-Empresas-2013-2017.pdf>
- SCVS. (2015). *Creative Commons*. Obtenido de <https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-de-las-MIPYMES-y-Grandes-Empresas-2013-2017.pdf>
- SCVS. (2016). *Creative Commons*. Obtenido de <https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-de-las-MIPYMES-y-Grandes-Empresas-2013-2017.pdf>
- SCVS. (2017). *Creative Commons*. Obtenido de <https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-de-las-MIPYMES-y-Grandes-Empresas-2013-2017.pdf>
- Sen, A. (2014). *Bienestar, Justicia y Mercado*. Barcelona: Paidós.
- Sen, A. (2016). *La Libertad Individual como Compromiso Social*. Quito: Abya-Yala.
- SENAE. (30 de Noviembre de 2015). *Aduana del Ecuador*. Obtenido de [https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/2015/nov/m\\_InformeGestion.pdf](https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/2015/nov/m_InformeGestion.pdf)
- Senplades. (Septiembre de 2012). *Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo*. Obtenido de [www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/.../matriz-productiva.doc](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/.../matriz-productiva.doc)

- Sequeiros, L. (2015). Las Propuestas de Thomas S. Kuhn Siguen Vivas Después de Medio Siglo. *Tendencias* 21, 18.
- Silva, A. (2015). *La Llamada Revolución Industrial*. Caracas: Texto.
- Silva, A., & Mata, M. (2015). *La Llamada Revolución Industrial*. Caracas: UCAB.
- Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2013). *Creative Commons*. Obtenido de <https://investigacionyestudios.supercias.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/Panorama-de-las-MIPYMES-y-Grandes-Empresas-2013-2017.pdf>
- Tejedor, C. (2015). *Historia de la Filosofía en su Marco Cultural*. México: SM.
- Urda, P. (2016). *El Tuning en el Embellecimiento y Personalización de Vehículos*. Madrid: Paraninfo.
- Van Hoot, B., & Gómez, H. (2015). *Pyme de Avanzada: Motor del desarrollo en America Latina*. Bogotá: Uniandes.
- Villamar, J. (2015). El Positivismo y la Investigación Científica. *Revista Empresarial*, 30.
- Villatoro, F. (2016). Extractos Filosóficos: Los Paradigmas según Thomas Kuhn. *Naukas*, 20.

# ANEXOS

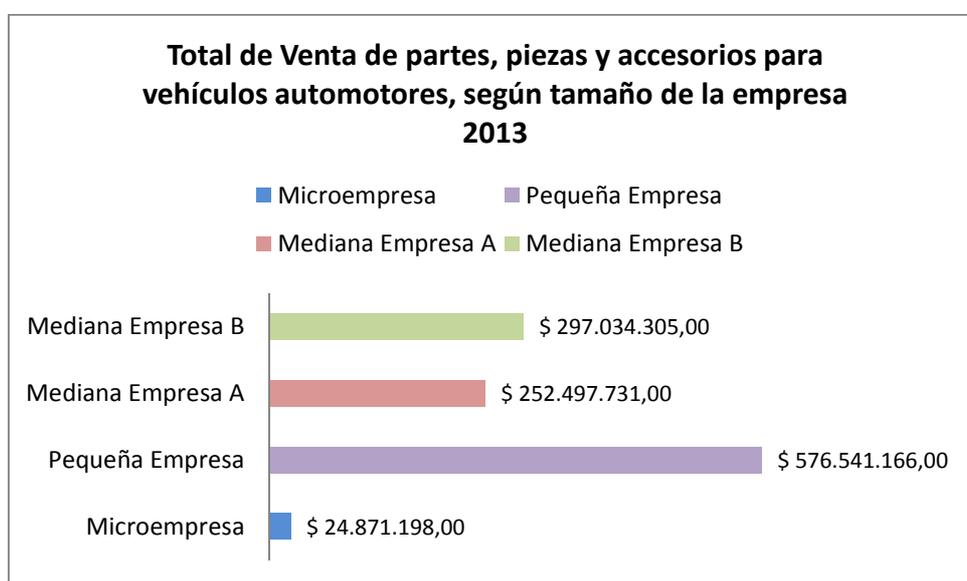
## Anexo 1 Total de ventas del Sector de Comercio, según tamaño de la empresa 2013-2017

Tamaño de Empresa	2013	2014	2015	2016	2017
Microempresa	\$ 390.729.482	\$ 391.266.258	\$ 357.646.703	\$ 390.138.355	\$ 330.181.330
Pequeña empresa	\$ 7.528.444.310	\$ 7.897.168.020	\$ 7.769.371.935	\$ 7.132.903.927	\$ 7.064.436.362
Mediana empresa A	\$ 4.429.863.119	\$ 4.687.169.608	\$ 4.604.358.853	\$ 4.127.116.847	\$ 4.422.884.630
Mediana empresa B	\$ 7.104.008.849	\$ 7.484.924.533	\$ 7.149.085.713	\$ 6.471.037.774	\$ 6.978.266.700
Grande empresa	\$ 39.555.317.035	\$ 42.354.430.568	\$ 39.428.476.066	\$ 35.328.405.410	\$ 39.780.653.053
<b>Total</b>	<b>\$ 59.008.362.795</b>	<b>\$ 62.814.958.987</b>	<b>\$ 59.308.939.270</b>	<b>\$ 53.449.602.313</b>	<b>\$ 58.576.422.075</b>



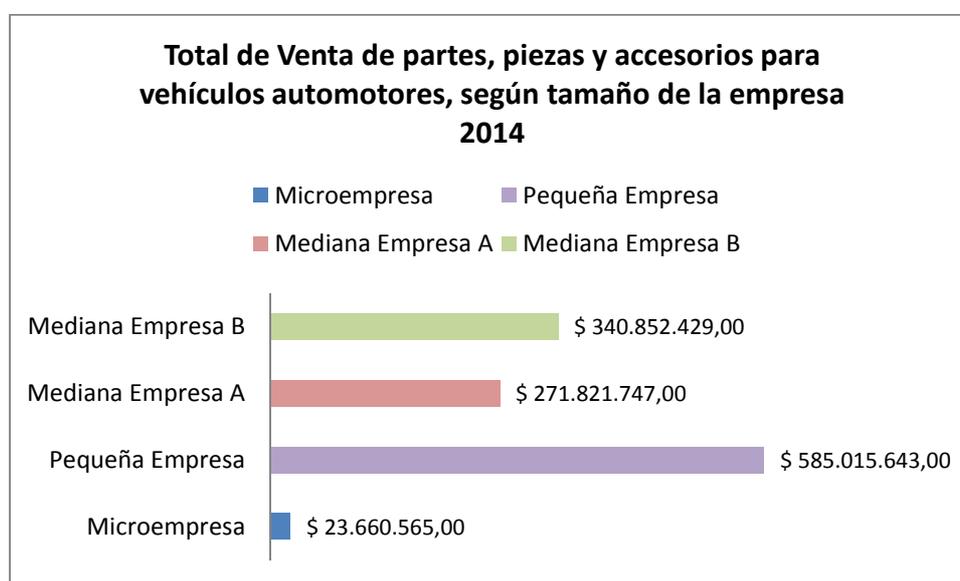
**Anexo 2 Total de ventas, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2013**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana empresa B</b>
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	\$24.871.198,00	\$576.541.166,00	\$252.497.731,00	\$297.034.305,00



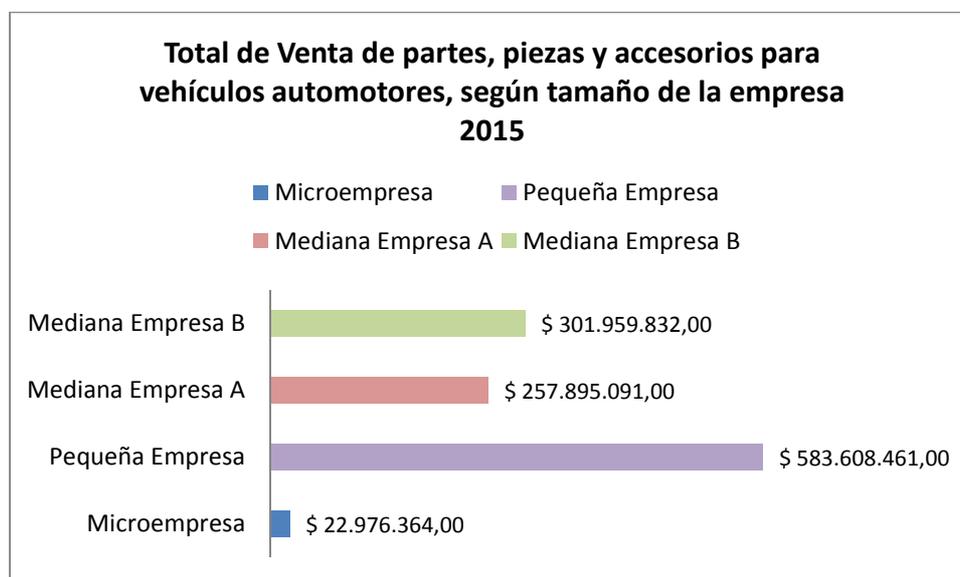
**Anexo 3 Total de ventas, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2014**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	\$ 23.660.565,00	\$ 585.015.643,00	\$ 271.821.747,00	\$ 340.852.429,00



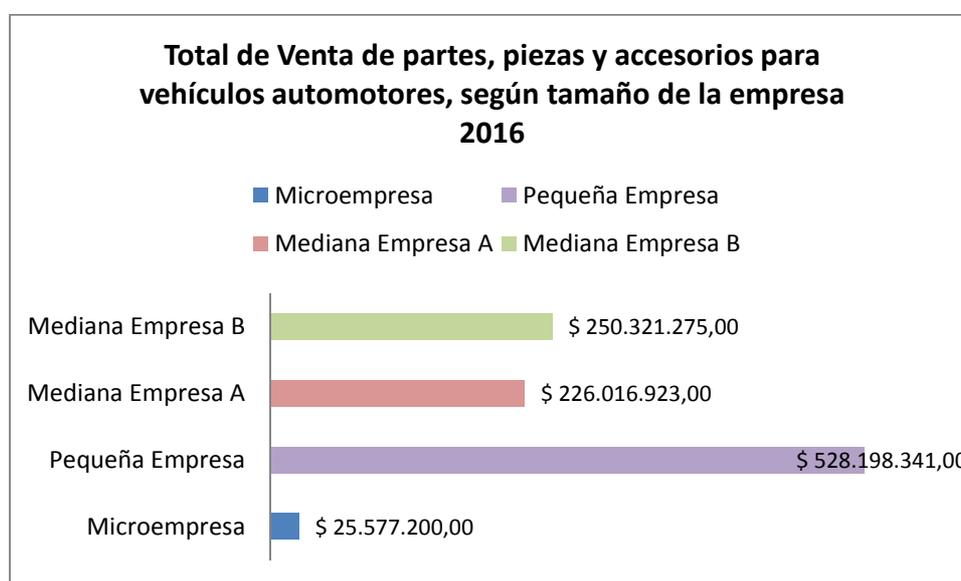
**Anexo 4 Total de ventas, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2015**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	\$ 22.976.364,00	\$ 583.608.461,00	\$ 257.895.091,00	\$ 301.959.832,00



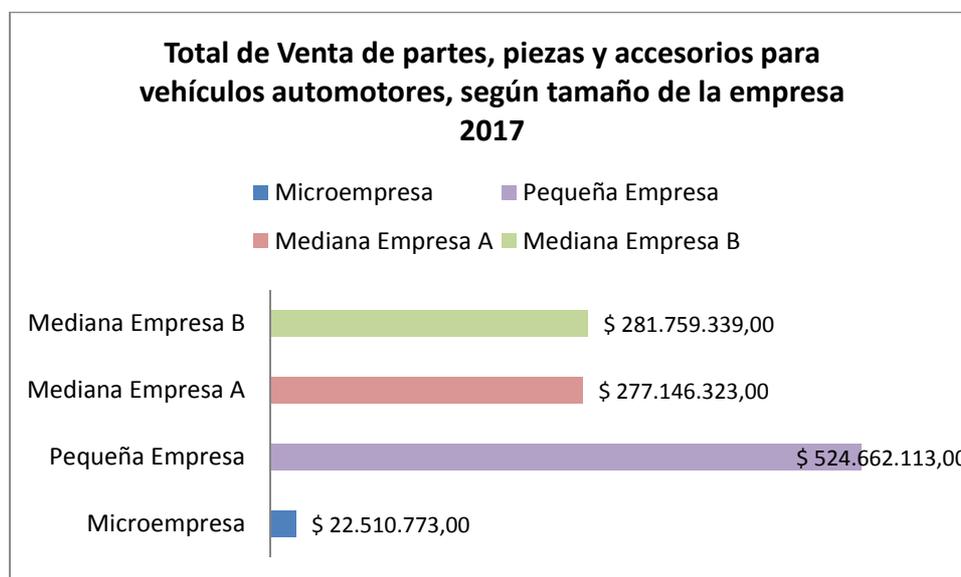
**Anexo 5 Total de ventas, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2016**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	\$ 25.577.200,00	\$ 528.198.341,00	\$ 226.016.923,00	\$ 250.321.275,00



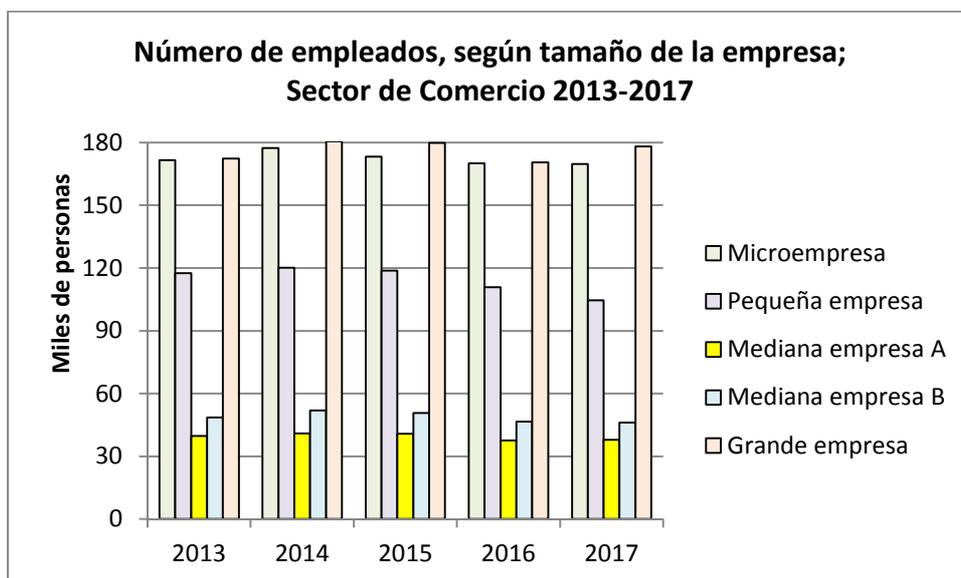
**Anexo 6 Total de ventas, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2017**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	\$ 22.510.773,00	\$ 524.662.113,00	\$ 277.146.323,00	\$ 281.759.339,00



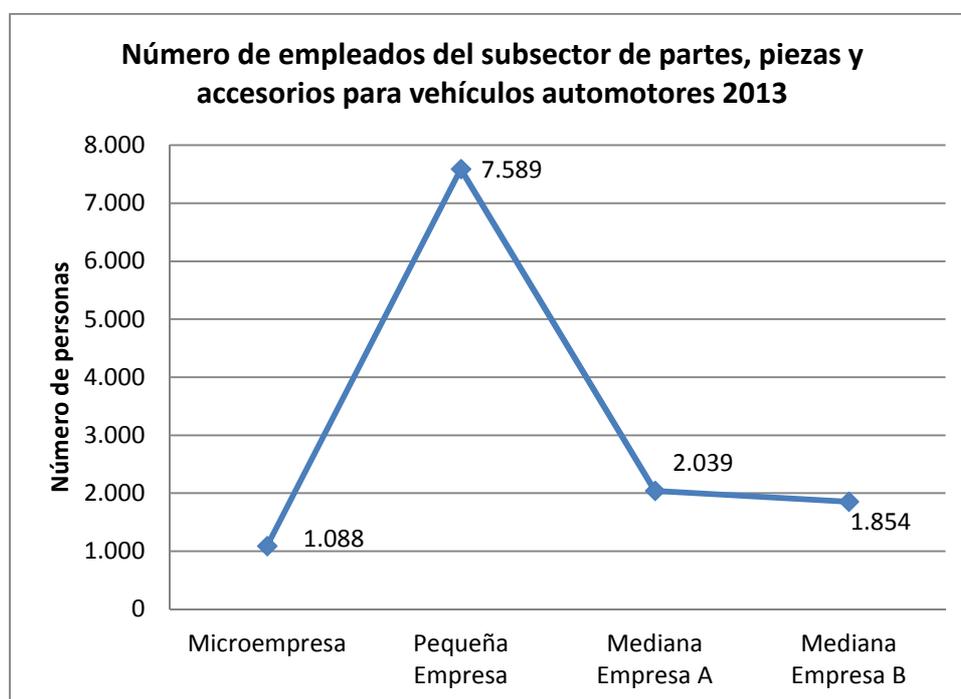
**Anexo 7 Número de empleados, según tamaño de la empresa; Sector de Comercio 2013-2017**

<b>Tamaño de Empresa</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Microempresa	171.600	177.413	173.218	170.121	169.748
Pequeña empresa	117.555	120.228	118.845	110.922	104.569
Mediana empresa A	39.667	40.984	40.854	37.671	37.881
Mediana empresa B	48.617	51.993	50.790	46.683	46.211
Grande empresa	172.354	180.606	179.847	170.493	178.179
<b>Total</b>	<b>549.793</b>	<b>571.224</b>	<b>563.554</b>	<b>535.890</b>	<b>536.588</b>



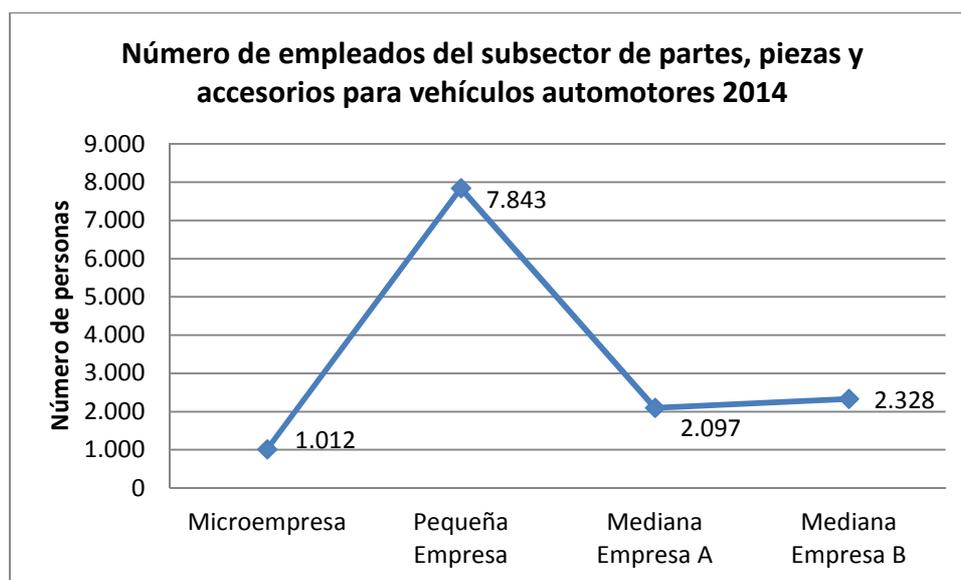
**Anexo 8 Número de empleados, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2013**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Número de empleados del subsector de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores 2013	1.088	7.589	2.039	1.854



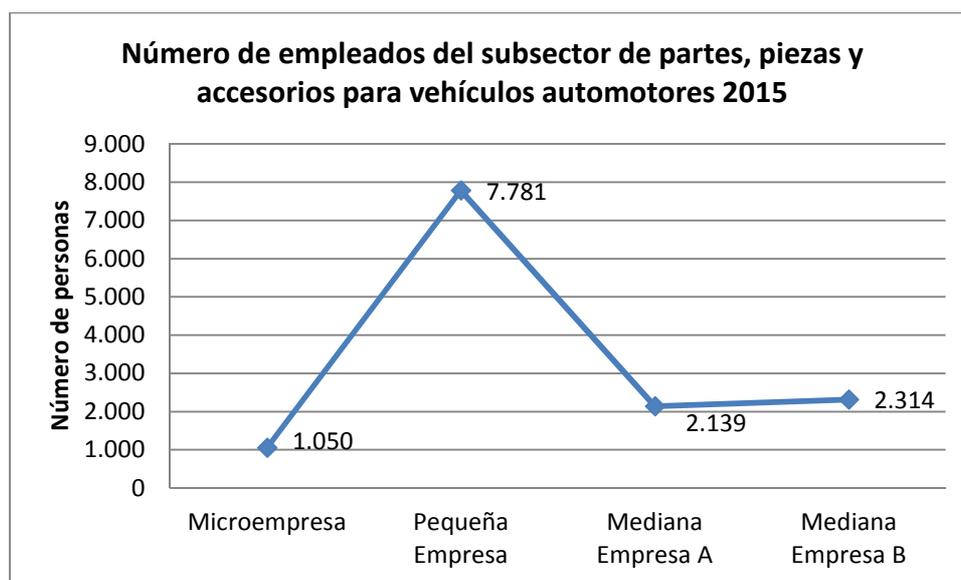
**Anexo 9 Número de empleados, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2014**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Número de empleados del subsector de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores 2014	1.012	7.843	2.097	2.328



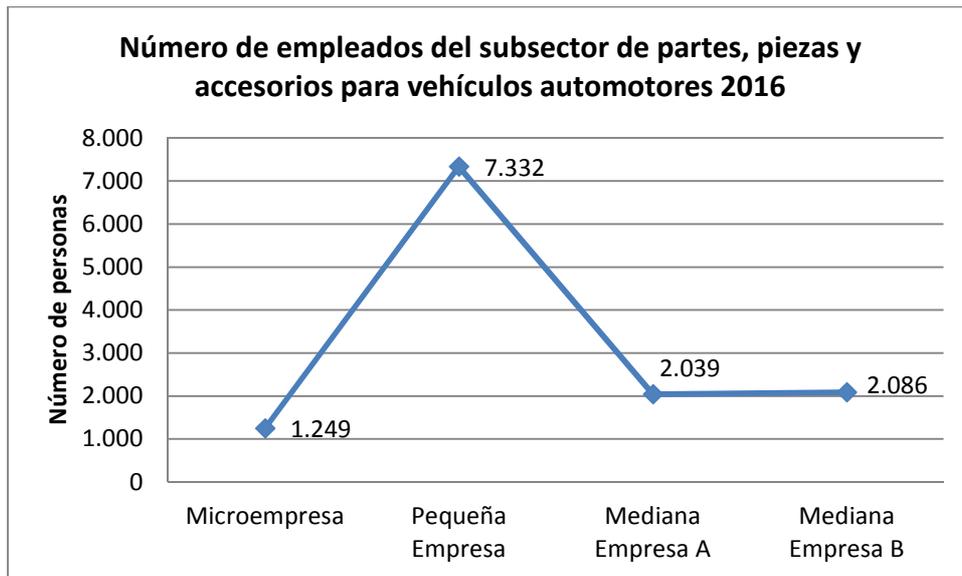
**Anexo 10 Número de empleados, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2015**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Número de empleados del subsector de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores 2015	1.050	7.781	2.139	2.314



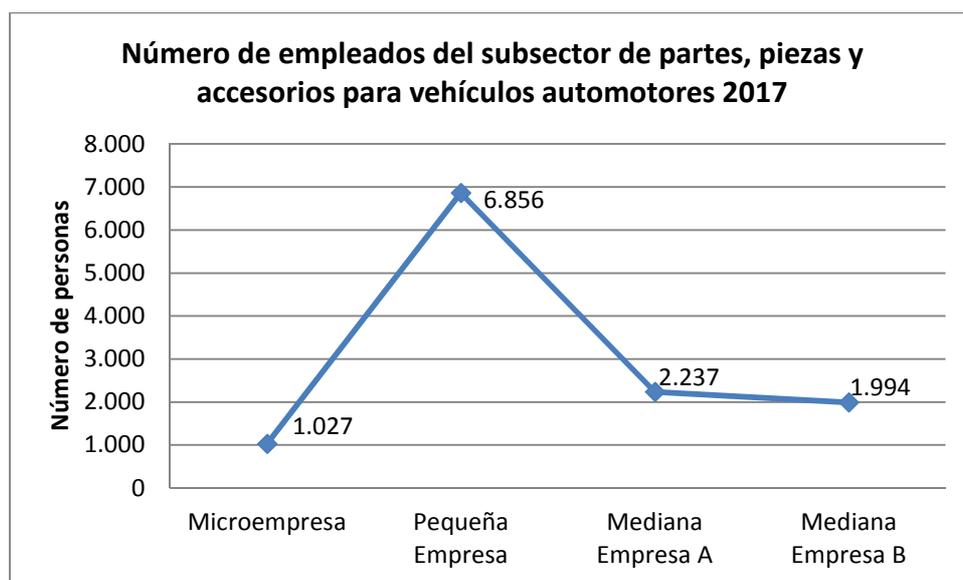
**Anexo 11 Número de empleados, según tamaño de la empresa; subsector de piezas, partes y accesorios 2016**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Número de empleados del subsector de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores 2016	1.249	7.332	2.039	2.086



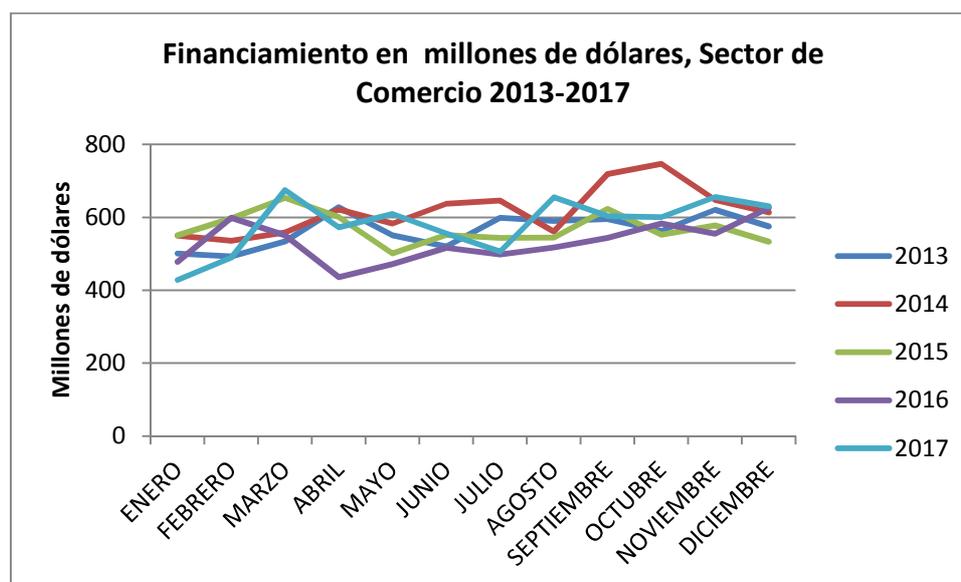
**Anexo 12 Número de empleados, según tamaño de la empresa; subsector de piezas,  
partes y accesorios 2017**

<b>GRUPO</b>	<b>Microempresa</b>	<b>Pequeña Empresa</b>	<b>Mediana Empresa A</b>	<b>Mediana Empresa B</b>
Número de empleados del subsector de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores 2017	1.027	6.856	2.237	1.994



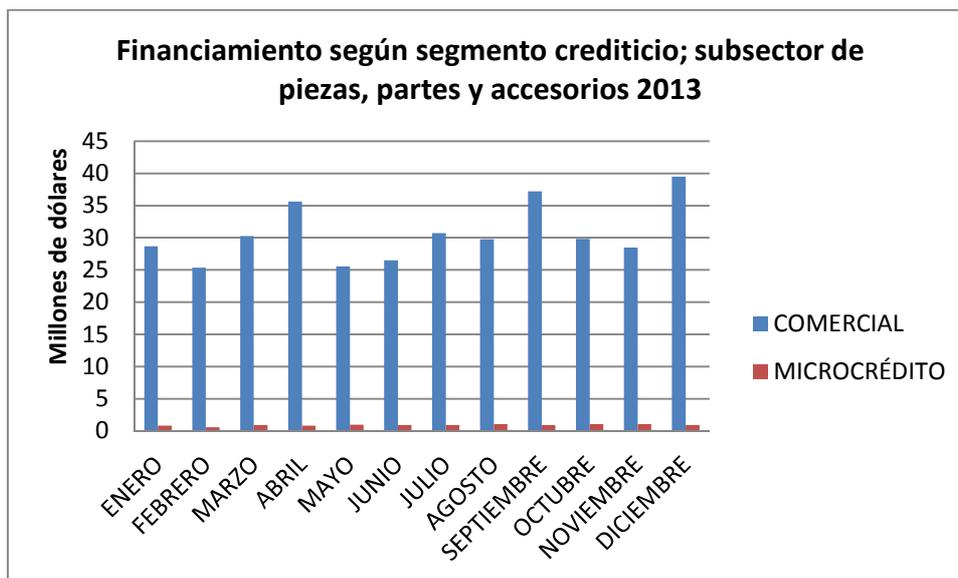
**Anexo 13 Financiamiento en millones de  
dólares, Sector de Comercio 2013-2017**

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
<b>2013</b>	\$500,99	\$492,80	\$534,00	\$627,40	\$550,90	\$519,50	\$598,71	\$590,00	\$595,51	\$562,72	\$620,68	\$574,67
<b>2014</b>	\$549,46	\$535,29	\$558,33	\$621,71	\$583,37	\$637,22	\$646,37	\$560,99	\$718,98	\$746,73	\$648,16	\$613,26
<b>2015</b>	\$550,86	\$596,85	\$652,60	\$600,06	\$500,75	\$551,07	\$543,88	\$544,30	\$623,50	\$552,28	\$577,64	\$533,31
<b>2016</b>	\$477,84	\$598,81	\$550,63	\$435,79	\$472,07	\$516,41	\$497,72	\$517,21	\$543,49	\$583,32	\$554,65	\$626,20
<b>2017</b>	\$427,97	\$488,92	\$674,76	\$572,07	\$609,62	\$556,18	\$505,47	\$654,32	\$603,11	\$600,63	\$656,03	\$630,29



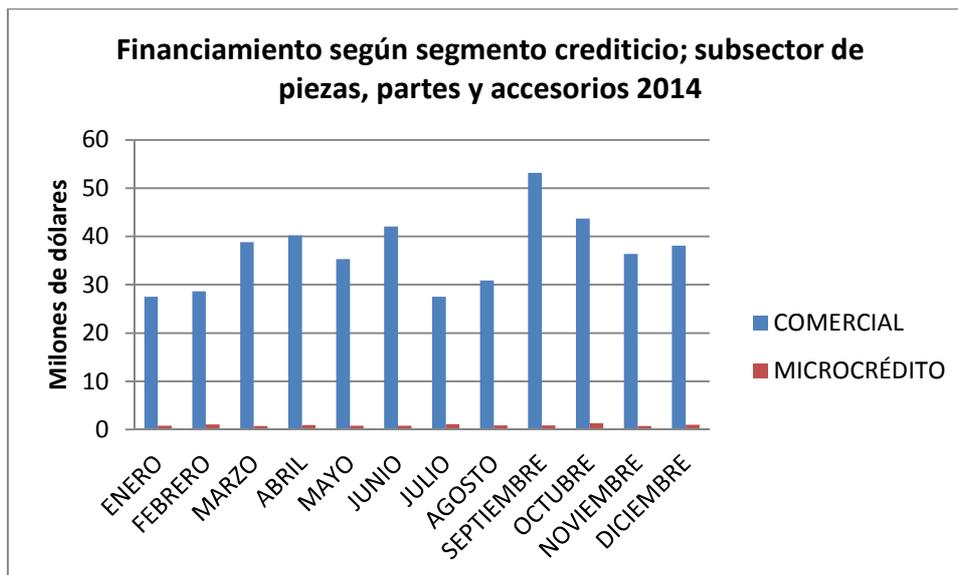
**Anexo 14 Financiamiento en millones de dólares, según segmento crediticio; subsector de piezas, partes y accesorios 2013**

2013											
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
	28,67	25,35	30,25	35,62	25,56	26,50	30,73	29,76	37,21	29,81	28,46
DITO	0,79	0,56	0,92	0,79	0,96	0,92	0,93	1,08	0,91	1,04	1,07
	<b>29,46</b>	<b>25,91</b>	<b>31,17</b>	<b>36,41</b>	<b>26,52</b>	<b>27,42</b>	<b>31,66</b>	<b>30,84</b>	<b>38,12</b>	<b>30,85</b>	<b>29,53</b>



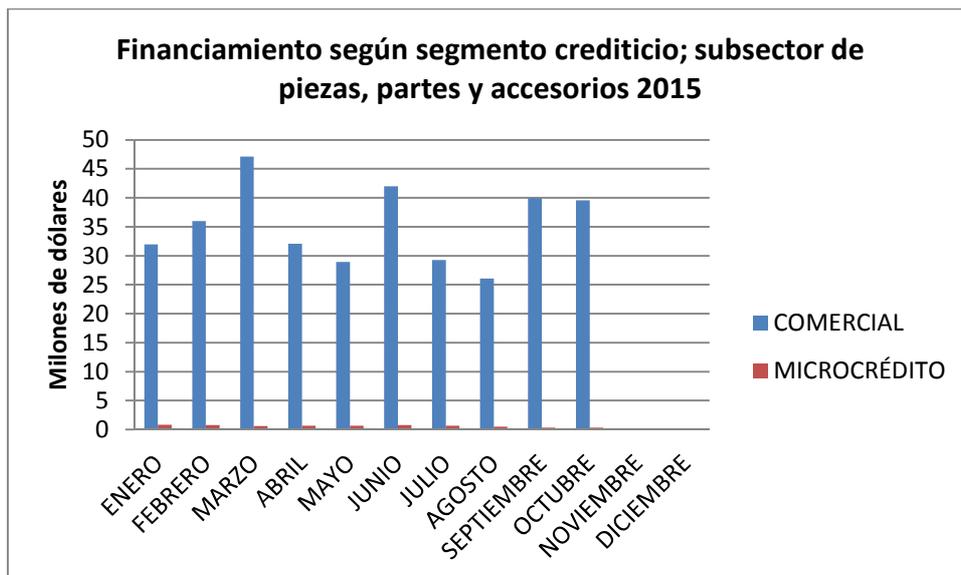
**Anexo 15 Financiamiento en millones de dólares, según segmento crediticio; subsector de piezas, partes y accesorios 2014**

2014											
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
	27,54	28,62	38,83	40,21	35,29	42,07	27,52	30,91	53,19	43,74	36,39
O	0,8	1,04	0,76	0,94	0,8	0,8	1,11	0,84	0,88	1,34	0,74
	<b>28,34</b>	<b>29,66</b>	<b>39,59</b>	<b>41,15</b>	<b>36,09</b>	<b>42,87</b>	<b>28,63</b>	<b>31,75</b>	<b>54,07</b>	<b>45,08</b>	<b>37,13</b>



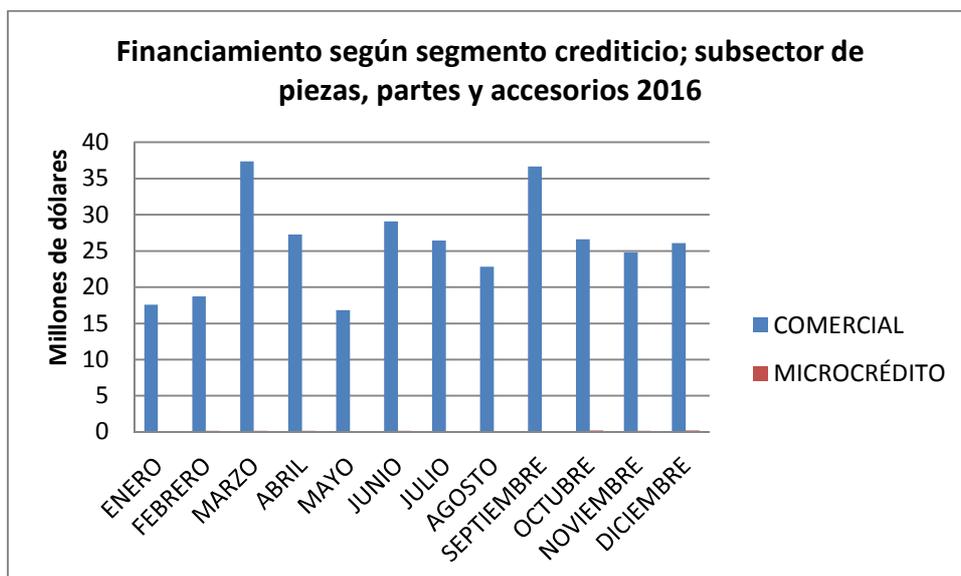
**Anexo 16 Financiamiento en millones de dólares, según segmento crediticio; subsector de piezas, partes y accesorios 2015**

		2015											
		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
		31,98	35,97	47,11	32,07	28,91	42	29,24	26,06	39,97	39,59	0,05	
	MICROCRÉDITO	0,82	0,78	0,63	0,67	0,67	0,76	0,65	0,52	0,32	0,35		
	TOTAL	32,8	36,75	47,74	32,74	29,58	42,76	29,89	26,58	40,29	39,94	0,05	



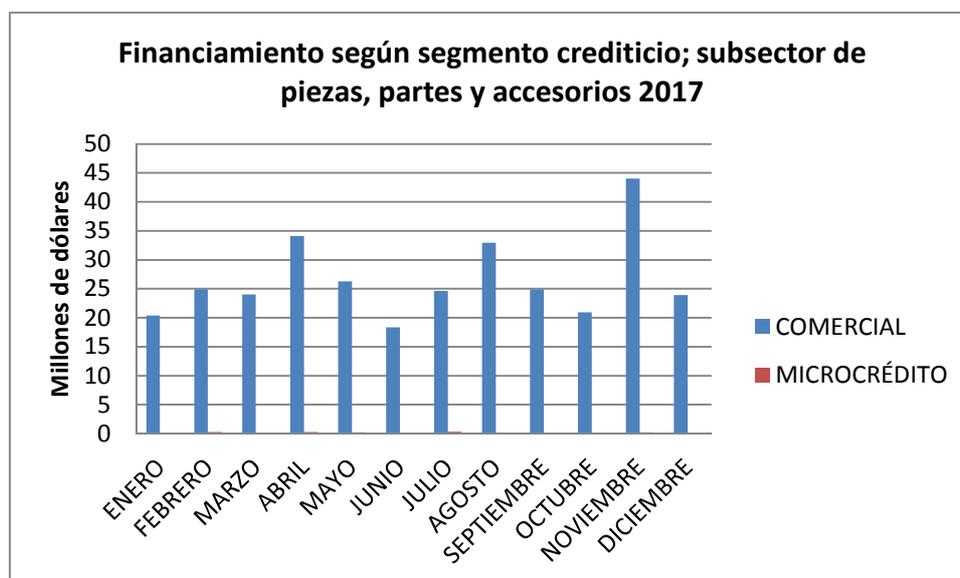
**Anexo 17 Financiamiento en millones de dólares, según segmento crediticio; subsector de piezas, partes y accesorios 2016**

		2016											
		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
COMERCIAL		17,60	18,72	37,38	27,29	16,83	29,08	26,44	22,83	36,65	26,61	24,81	24,81
MICROCRÉDITO		0,06	0,15	0,15	0,17	0,10	0,15	0,12	0,11	0,10	0,22	0,16	0,16
TOTAL		17,66	18,87	37,53	27,46	16,93	29,23	26,56	22,94	36,75	26,83	24,97	24,97



**Anexo 18 Financiamiento en millones de dólares, según segmento crediticio; subsector de piezas, partes y accesorios 2017**

2017											
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
	20,39	24,93	24,05	34,13	26,28	18,34	24,63	32,93	24,92	20,95	44,05
O	0,18	0,25	0,14	0,27	0,22	0,13	0,31	0,18	0,17	0,15	0,23
	20,57	25,18	24,19	34,40	26,50	18,47	24,94	33,11	25,09	21,10	44,28



## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Christian Miguel Briones Bustamante, con C.C: # 0915692909 autor del trabajo de titulación: **“El subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del Sector de Comercio durante los periodos 2013 al 2017”**, previo a la obtención del grado de **MASTER 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, 28 de Octubre del 2019

---

Christian Miguel Briones Bustamante

C.C: 0915692909

**REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

**FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN**

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	El subsector de venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y su incidencia en las Mipymes del sector de comercio durante los periodos 2013 al 2017.		
<b>AUTOR(ES)(apellidos/nombres):</b>	Briones Bustamante, Christian Miguel		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES):</b>	López Vera, Juan; Martínez Murillo, Carlos Francisco / Alcívar, María Josefina		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>UNIDAD/FACULTAD:</b>	Sistema de Posgrado		
<b>MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:</b>	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
<b>GRADO OBTENIDO:</b>	Magister en Finanzas y Economía Empresarial		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	28 de octubre del 2019	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	99
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Comercio, Productividad, Finanzas.		
<b>PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:</b>	Subsector de piezas, partes y accesorios, Comercio, Productividad		
<b>RESUMEN/ABSTRACT:</b>	<p>El trabajo de investigación presentado en esta tesis, tuvo como propósito efectuar un estudio del subsector de piezas, partes y accesorios para vehículos automotores entre los años 2013-2017, y su incidencia en las Mipymes del Sector de Comercio, donde se pudo reconocer como primordial inconveniente, las medidas restrictivas que se impusieron sobre las importaciones de componentes de recambio para vehículos de lado del Gobierno del Ecuador como disposición para proteger la finanzas del país, afectando no solo a las potenciales compradores de repuestos por la falta de los mismos, sino además a las empresas que se cimientan en la actividad del comercio de indicados componentes. La investigación se haya respaldado con las referencias bibliográficas sobre temas atañidos al estudio, para proporcionarle una pertinente certificación teórica, conjuntamente se determina un marco legal, donde se estipulan los artículos correspondidos a las medidas adoptadas. El enfoque fue Positivista; el tipo de investigación que se empleó fue no experimental y descriptiva.</p>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	<b>Teléfono:</b> +593-9-69978171	E-mail: chris_briones90@hotmail.com	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:</b>	<b>Nombre:</b> Econ. María Teresa Alcívar Avilés		
	<b>Teléfono:</b> 3804600 ext. 5065		
	<b>E-mail:</b> maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
<b>Nº. DE REGISTRO (en base a datos):</b>			
<b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>			
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>			