



**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO**

**FACULTAD DE: ECONOMÍA Y CIENCIAS EMPRESARIALES**

**TÍTULO:**

**EFFECTO DE LAS RESTRICCIONES ARANCELARIAS A TRAVES DE  
CUPOS DE VEHICULOS IMPORTADOS EN LOS CONCESIONARIOS DE  
LA CIUDAD DE GUAYAQUIL PERIODO DE ANALISIS AÑO 2015**

**TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO**

**PREVIO A OPTAR EL GRADO DE: ING. EN CIENCIAS**

**EMPRESARIALES**

**NOMBRE DEL ESTUDIANTE:**

WILSON HARO ALMEIDA

**NOMBRE DEL TUTOR:**

CONNIE DAVILA

SAMBORONDÓN, DICIEMBRE DEL 2015

## **Dedicatoria**

A mi madre que siempre quiso verme graduado, en paz descansa.

## Reconocimiento

A mi padre, gracias a su contante apoyo esto fue posible.

### **Resumen.**

El desarrollo del mercado de vehículos en el Ecuador se ha fundamentado en una mecánica de importación de las unidades directamente de Colombia, Brasil, México y Tailandia por la ausencia de tecnología en el Ecuador para transformar la materia prima en un producto terminado como el automotor para el consumidor final. Este mercado al ser netamente importador ha sido uno de los sectores más afectados por las políticas del Gobierno Nacional que por ahora trata de mantener el circulante en el país a raíz de los bajos índices que se mantiene el crudo ecuatoriano en el mercado internacional y ocasiona que la balanza de comercial tenga un saldo negativo. Las concesionarias han puesto en marcha proyectos que ayuden a compensar sus niveles de ventas como la venta de vehículos usados y la implementación de talleres multimarca para cubrir sus costos fijos y evitar desencadenar en un cierre de sus negocios.

Palabras claves: mercado de vehículos, tecnología, balanza comercial, masa monetaria, concesionarias, importaciones.

### **Abstract.**

The development of vehicle market in Ecuador has been based on the import of mechanical units directly from Colombia, Brazil, Mexico and Thailand due to the absence of technology in Ecuador to transform the raw material into a finished product such as automotive for the final consumer. This market has being purely importer and has also is one of the most affected sectors by the national government policies up to this day. The low rates that the Ecuadorian oil holds in the international market have cause that the balance trade change to negative. The concessionaires have launched different projects to increase their sales levels, including the sale of used vehicles and the implementation of multi-brand repairers to cover their fixed costs and avoid trigger the closure of their businesses.

Keywords: vehicle market, technology, trade balance, money supply, concessionaires imports.

## **Introducción**

La economía ecuatoriana tiene la particularidad de manejar la comercialización de sus productos bajo el dólar estadounidense producto de una crisis financiera que se generó en el año 1999 a Ecuador y que debido a la inflación de crecimiento exponencial, obligó a abandonar la moneda nacional del sucre y así estabilizar la economía y lograr obtener de nuevo la confianza de los ciudadanos (Ciriza, 2000). Esto generó la migración de muchos ecuatorianos principalmente a España y Estados Unidos en búsqueda de mejorar su situación económica y mantener a sus familias que quedaron residentes en el Ecuador (Ciriza, 2000).

A partir de la migración se produjo un auge económico, donde las remesas se convirtieron en uno de los principales ingresos para el Ecuador mejorando su balanza de pagos e inyectando capitales líquidos a la economía ecuatoriana 14% de crecimiento entre los años 2002 a 2013 (Banco Central del Ecuador, 2014). Cabe acotar que la adopción de una moneda extranjera impuesta por un país genera que el mismo no tenga acceso a aplicar una política económica, es decir imprimir billetes cuando el capital líquido este limitado.

La implementación del dólar estadounidense como moneda oficial de Ecuador produjo un mercado atractivo para las personas principalmente de otros países como Perú y Colombia, los cuales comenzaron a migrar al Ecuador con el fin de ganar sueldos en dólares y enviarlos por remesas a sus familias haciendo que el factor del cambio monetario duplique o triplique sus ingresos y con ellos mejorar su estabilidad económica, convirtiéndose en el sueño ecuatoriano para algunos colombianos y peruanos que pusieron sus negocios en el país; entre los años 2000 a 2003 ingresaron 708.953 colombianos al Ecuador (Dirección Nacional de Migración, 2004).

Este escenario de estabilidad económica comenzó a generar la repatriación de migrantes ecuatorianos que afectados por la crisis de España comenzaron su retorno al país, apoyados directamente por el Gobierno Nacional con su plan retorno (Embajada del Ecuador, 2012). Ahora la economía ecuatoriana se encuentra frente a una sobre oferta de mano de obra tanto de ecuatorianos, colombianos y peruanos, ocasionando que la entrada de remesas ahora no sea positiva sino sea negativa y generando fuga de capitales a una economía que a principios del año 2015 está siendo afectado por los bajos índices del precio del petróleo como principal ingreso de la balanza comercial del Ecuador y de la cual se nutre de dólares puestos en circulación a raíz de un impedimento de aplicar una política monetaria que incremente la masa de circulante y con ello bajar el escaso nivel de dólares que por ahora el Ecuador enfrenta.

Producto de estos factores el Gobierno Nacional a principios del año 2015 según Comité de Comercio Exterior (2015) comenzó a implementar políticas que repriman la salida de capitales con el objetivo de mantener el circulante en el Ecuador, como por ejemplo el impuesto a la salida de divisas y restricciones tanto en unidades como en valores FOB para el sector de vehículos o la implementación de salvaguardias que incrementen el precio de importación de un producto generando preferencia de consumo del ciudadano ecuatoriano por un producto nacional de precio competitivo pero con la particularidad que el efectivo como medio de transacción se queda en el país .

El presente ensayo académico aborda un análisis macroeconómico sobre la situación actual de la importación que ejecutan algunos concesionarios para comercializar vehículos nuevos y que actualmente se encuentran afectadas por la resolución 049 -2014 que redujo hasta en un 57% de las unidades importadas con relación al año 2014.

### **Estudio del arte**

En una economía capitalista el esfuerzo del trabajo está cuantificado en el dinero que se pueda recolectar de la actividad económica que se realice; en una economía intervienen dos actores que son el sector público y el sector privado, ambos en la búsqueda siempre de maximizar el beneficio en una nación y optimizar los costos para ser más competitivo y captar el beneficio extra en los mercados internacionales, todo ello siempre pensando en capturar más dinero físico y emplearlo en obras o mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El sector público directamente lo administra el Gobierno Nacional, y tiene el objetivo de distribuir de manera equitativa la riqueza del país a fin que todos los ciudadanos tengan iguales oportunidades de desarrollo económico. Para lograr este objetivo el Gobierno Nacional fija leyes para regular actividades comerciales tanto de índole nacional como la compra y venta de artículos hacia mercados extranjeros, para lo cual pone a disposición de la ciudadanía entidades públicas que regulen dichas actividades, en el caso del comercio internacional está el Comité de Comercio Exterior, el Ministerio de Comercio Exterior, la Aduana del Ecuador y el Servicio de rentas internas, sin embargo el Gobierno Nacional cobra estos servicios a través del pago de los contribuyentes.

Cada año el Gobierno Nacional establece su presupuesto general a fin de cuantificar el monto por costos y gastos para mantener en funcionamiento sus entidades públicas y así seguir garantizando igualdad de oportunidad para todos los ecuatorianos. El sector público es importante porque emplea campañas que directamente ayudan al segmento de pobreza del país, es decir aquellos grupos sociales que mantienen un presupuesto familiar que solo les alcanza para el soporte diario de la comida, en este punto es donde el gobierno nacional les provee de manera gratuita los servicios de salud, vivienda, educación y ayuda económica para su subsistencia.

Según el Ministerio de Finanzas (2014), el Presupuesto General del Estado está compuesto por dos rubros, ingresos permanentes como son los impuestos que recauda al ciudadano por medio del Servicio de Rentas Internas y los ingresos no permanentes como son los excedentes de la actividad no petrolera y la incursión de préstamos internos y externos para el financiamiento de obras y atención a sectores más vulnerables de la sociedad como el sector pobre del país. A continuación se muestra el proyectado del presupuesto general para el año 2015:

Tabla 1 Presupuesto General del Estado año 2015

Rubro	Total	Frecuencia relativa
<b>Ingresos Totales</b>	<b>36,317.12</b>	
<b>Ingresos permanentes</b>	<b>24,412.24</b>	67.22%
<b>Impuestos</b>	<b>15,565.69</b>	42.86%
A la renta Global	4,288.82	11.81%
Sobre la propiedad	315.57	0.87%
Sobre el Consumo de bienes y servicios ICE	858.28	2.36%
Al Valor Agregado Neto	7,033.08	19.37%
Sobre el Comercio Internacional	1,381.79	3.80%
A la salida de divisas	1,344.61	3.70%
A la contaminación ambiental	161.27	0.44%
A la renta petrolera	76.07	0.21%
Impuestos diversos	106.20	0.29%
<b>Otros ingresos tributarios</b>	<b>3,060.57</b>	8.43%
Tasas por venta de bienes y Servicios	2,218.72	6.11%
Renta de Inversiones y Multas	428.43	1.18%
Participaciones Corrientes Petroleras	29.46	0.08%
Otros ingresos tributarios	383.96	1.06%
<b>Cuenta de financiamiento de derivados deficitarios CFI</b>	<b>5,785.98</b>	15.93%
<b>Ingresos no permanentes</b>	<b>11,904.88</b>	32.78%
<b>Ingresos Petroleros</b>	<b>3,043.35</b>	8.38%
Regalías Empresas Públicas	554.50	1.53%
Margen de Soberanía	822.59	2.27%
Saldos de ingresos disponible prestación de servicios	774.26	2.13%
Exportaciones directas empresas públicas	892.00	2.46%
<b>Otros ingresos no permanentes</b>	<b>44.07</b>	0.12%
<b>Financiamiento Público</b>	<b>8,817.46</b>	24.28%
Interno	1,606.82	4.42%
Externo	7,200.00	19.83%
Cuentas por cobrar	10.64	0.03%

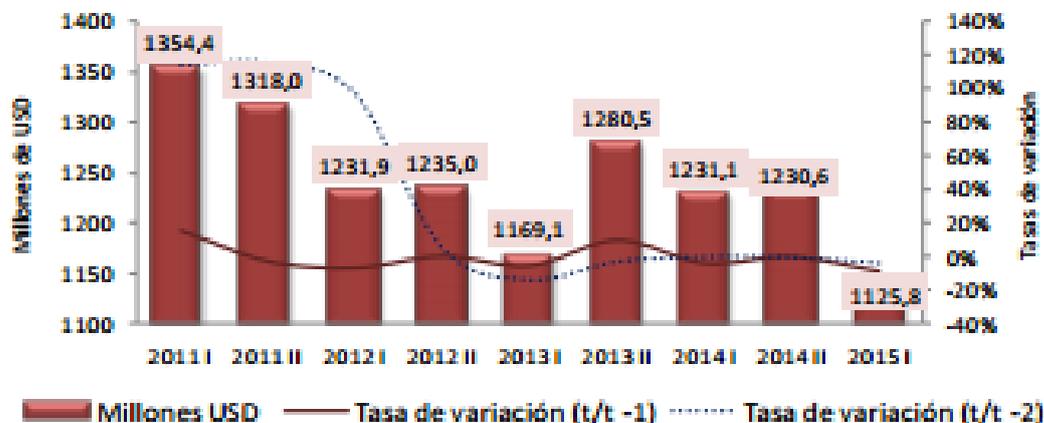
Fuente: Ministerio de Finanzas.

Elaborado por: Subsecretaría de Presupuesto.

En la tabla 1 se muestra los rubros de ingresos que alimentan al presupuesto general del estado, en donde los ingresos no permanentes generan un peso del 32.78% del total del presupuesto, es decir que el Gobierno Nacional de Ecuador obtiene directamente su financiamiento de los impuestos que recauda de las actividades económicas que realizan los ecuatorianos. Los ingresos petroleros participan un 8.38% de todo el presupuesto proyectado, lo que se puede inferir que el estado ecuatoriano depende de las regalías que obtenga de la actividad petrolera para complementar su presupuesto.

Esta actividad petrolera actualmente soporta el peso de la balanza comercial, ya que es el principal rubro de exportación del Ecuador, y es la principal entrada de divisas a raíz de un descenso de dólares incorporados a la economía ecuatoriano producto del envío de migrantes a sus familias en Ecuador. Para el Banco Central del Ecuador (2015) el país se ha vuelto en un país netamente exportador de remesas por la presencia del dólar en su economía, estos valores que salen de la economía son enviados directamente a países como Colombia, Perú, China y México, con lo cual constituye un impacto al país ya que genera que su circulante escasee y con ello haya un incremento en la inflación.

Gráfico 1 Evolución de las remesas recibidas por familias de migrantes ecuatorianos en millones de dólares de forma semestral entre los años 2011 - 2015

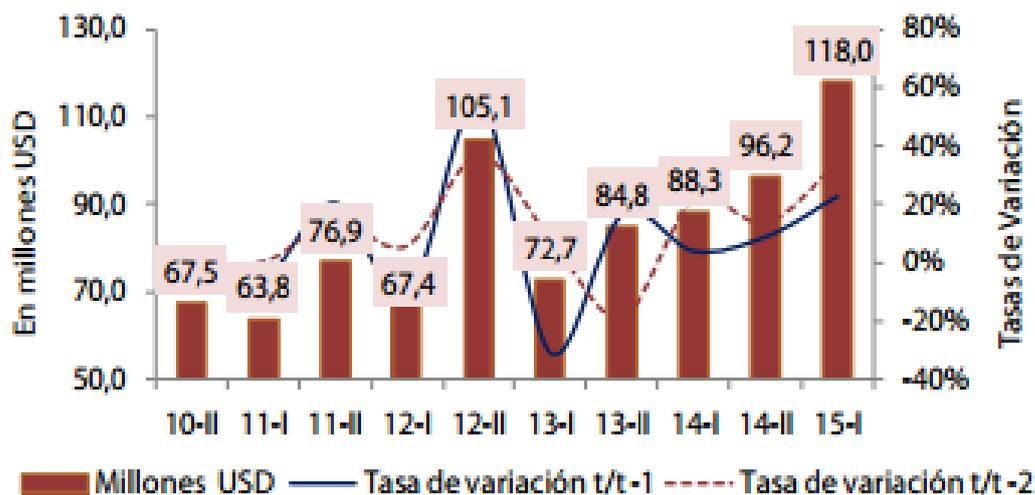


Fuente: Evolución de las remesas nacional.

Elaborado por: Banco Central del Ecuador.

En el gráfico 1 se muestra que en el primer semestre del año 2015 ha generado una disminución en la entrada de remesas al Ecuador, es decir que cada semestre entra menos dólares a la económica y genera más expectativa por la dependencia del petróleo como principal producto para sostener una economía dolarizada. En el caso de las salidas de dinero por remesa cada vez se está incrementando como motivo como se lo muestra a continuación:

Gráfico 2 Remesas de trabajadores enviadas en millones de dólares semestrales entre los años 2010 - 2015



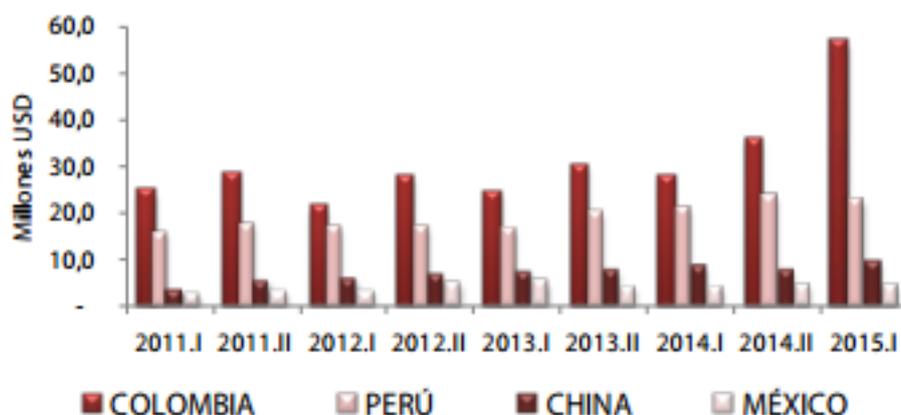
Fuente: Evolución de las remesas nacional.

Elaborado por: Banco Central del Ecuador.

En el gráfico 2 el comportamiento es distinto a la entrada de capitales, donde el crecimiento de lineal está generando una participación exponencial cada semestre desde el año 2010 hasta el primer semestre del año 2015. Solo desde el segundo semestre del 2014 hasta el primer semestre del año 2015 el rubro de salida de divisas paso de 96,2 millones de dólares a 118,0 millones de dólares es decir un incremento aproximado del 30%, lo que agrava más la situación ecuatoriana porque los dinero obtenidos de los excedentes del petróleo son directamente enviados a otras economías y no se está quedando en el Ecuador.

Por la cercanía jurídica, en el Ecuador cada vez se ven instaladas negocios de personas de nacionalidad colombiana, peruana, mexicana y china. Según Banco Central del Ecuador (2015) los destinos de las remesas ecuatorianas son los siguientes:

Gráfico 3 Países beneficiarios de las remesas generadas en Ecuador en millones de dólares semestrales entre los años 2010 - 2015



Fuente: Evolución de las remesas nacional.

Elaborado por: Banco Central del Ecuador.

En el gráfico 3 se muestra que Colombia encabeza la lista como el principal país receptor del dólar que circula en el Ecuador, luego lo sigue Perú, China y en menor proporción México. Este comportamiento es basado en un antecedente donde Colombia y Perú a inicios del año 2015 tomaron la alternativa de depreciar sus monedas para ser más competitivos en el mercado internacional, el cual se coloca en \$3.107,65 el peso colombiano por cada dólar norteamericano y \$3.27 el nuevo sol peruano con relación a cada dólar norteamericano (Precio Dólar, 2015).

Con la caída de las divisas colombianas y peruanas, sus productos directamente se volvieron atractivos en el Ecuador, principalmente los vehículos los cuales se necesitaban menos dólares para importar y comercializarlo en el país. Sin embargo el Gobierno Nacional frente al peligro de aumentar la fuga de capitales implementó

medidas de salvaguardias para frenar dicho consumo en el mercado internacional (Organización Mundial de Comercio, 1994).

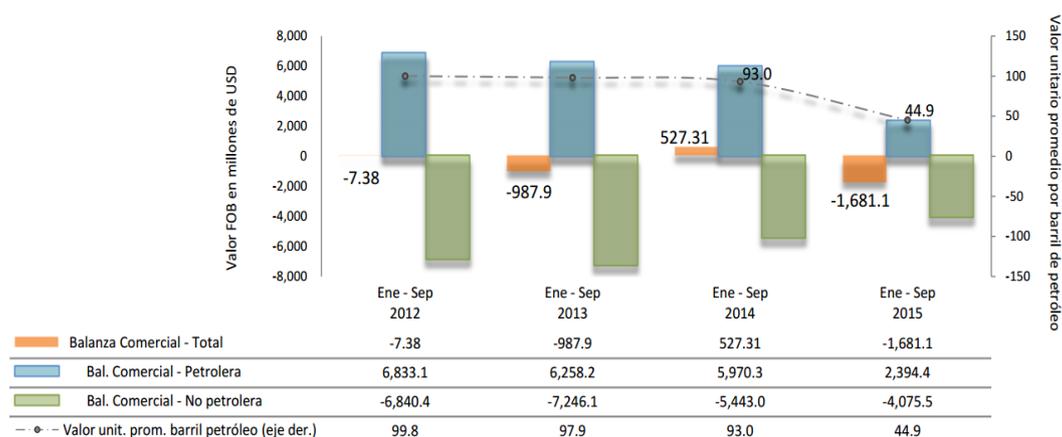
A simple vista desincentivar el consumo a través de imponer resoluciones que limiten importación tanto en unidades como en valor FOB en el caso de vehículos constituye una forma de discriminar en cierto modo los productos de un país, ya que impide el comercio libre y trata de cerrar oportunidades de negocio para los exportadores de una nación, a raíz de la colocación de impuestos adicionales por concepto de nacionalización y que de alguna u otra manera incrementa los precios de los artículos puestos en venta, en este escenario el Ecuador estaría violando netamente el principio del comercio libre establecido en la Organización Mundial de Comercio por sus siglas OMC, sin embargo esta alternativa puede ser incumplida siempre y cuando la nación aplicada tenga un justificativo para realizarlo (Organización Mundial de Comercio, 1994).

Ecuador basa su justificativo de implementar medidas arancelarias en los productos de importación por la crisis económica que actualmente atraviesa por la incapacidad de implementar una política monetaria, también por el margen negativo que arroja su balanza comercial y por la generación de empleo de su industria basada en la exportación de materias primas (COMEX, 2015).

Para el Banco Central del Ecuador (2015) la importancia de la venta de petróleo mantiene cerca de un margen positivo la Balanza Comercial en el Ecuador, sin embargo la dependencia del rubro petrolero es tal que genera automáticamente un saldo negativo en este rubro como se lo muestra a continuación:

Gráfico 4 Balanza Comercial del Ecuador en valor FOB en millones de dólares desde el año 2012 hasta el 2015

Efecto de las restricciones arancelarias a través de cupos de vehículos importados en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil período de análisis año 2015



Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2015)

Elaborado por: BCE

En el gráfico 4 se muestra que en el año 2012 el precio del barril de petróleo rondaba los \$99.80 dólares, teniendo un comportamiento negativo para los siguientes años donde el 2013 cayó a \$97.90 dólares, en el 2014 a \$93 dólares y finalmente a septiembre del año 2015 a \$44.90 dólares generando un déficit de balanza comercial entre el año 2014 y 2015 de -\$1,681.10 millones de dólares, lo que evidencia que el Ecuador consume más de lo que produce, y que actualmente su balanza no petrolera es decir que no concentra el rubro del petróleo genera un valor negativo.

Una de las medidas que implementa el Gobierno Ecuatoriano es recargar de impuesto a las unidades importadas para incrementar su precio de venta y exista cada vez menos consumidores que estén dispuestos a pagar un vehículo de características nuevas y se sienta atraído por la oferta de accesorios vehiculares no fabricados en el país. Para Foros Ecuador (2014) los vehículos nuevos deben pagar los siguientes rubros para poder nacionalizarse en el país: 0.1% de tasa de modernización, 0.5% FOINFA, 5.15% Impuesto a las Contribuciones Especiales, 5% de salvaguardia, 12% de Impuesto al Valor Agregado, 35% de arancel y 0.25x 1000 a la CORPEI.

Para nacionalizar un vehículo en el Ecuador al consumidor final se le recarga un 57% en impuestos sin contar el margen de ganancia que perciba el concesionario, lo que genera un castigo a la adquisición de vehículos nuevos de naturaleza importada basado en los antecedentes de balanza comercial estipulados en párrafos anteriores (Diario El

Universo, 2014). Ahora se espera que los vehículos en el Ecuador tengan un tratamiento distinto y que a su vez una industria se sitúe en el país para que pueda producirlos sin la necesidad de establecer un proceso de importación para comercializar el automotor (Ministerio de Comercio Exterior, 2015).

Pero el mercado de vehículos tiene la particularidad de ser apalancado por el sector financiero, con lo cual se provee una alternativa de fácil adquisición en cuanto al pago por dicha unidad, generando créditos de consumo que soportan el excedente que no puede ser cubierto por el consumidor y que a su vez es pagado en cómodas cuotas ante la entidad financiera. Con lo cual el gobierno nacional no solamente recargó de impuestos al valor Fob del vehículo, sino también estableció un límite de cupos de importación para vehículos nuevos y cuya vigencia sería aplicable durante todo el año 2015.

El 29 diciembre del año 2014 el gobierno del Ecuador mediante resolución 049 -2014 fijó un límite a los concesionarios que comercializan unidades nuevas, un límite de cupos de importación tanto en unidades y valor FOB aplicando lo primero que se cumpla a la compra de vehículos ensamblados en otros países con el justificativo de enfrentar una crisis por el déficit de la Balanza Comercial, la baja del precio del petróleo (Banco Central del Ecuador, 2014).

Las marcas que se han visto mayormente afectadas son aquellas que no tienen una planta de ensamblaje en el país son Toyota, Nissan, Ford, Renault, Great Wall, Volkswagen por lo cual sus cuotas de participación se ha visto reducido por el límite fijado en la resolución 49 y que impide tener un desarrollo económico de un sector que cuenta con consumidores dispuestos a adquirir una unidad por apalancamiento financiero (Saenz, 2015).

Esta resolución es un adicional a los actuales impuestos que se aplican, principalmente de las salvaguardias que tiene vigencia durante todo el año 2015, y que se espera que se elimine con la entrada de un Acuerdo de Comercio llevado a cabo con la Unión Europea donde las unidades producidas en cualquier territorio europeo entran libre de impuestos y aranceles al Ecuador.

La medida de restricción a las importaciones fue emitida por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) el 29 de diciembre del 2014, mediante la resolución 049 - 2014 se reduce los cupos de importaciones hasta un 57%, un ejemplo de ello se muestra en el año 2014 el concesionario Aekia S.A que comercializa la marca KIA en Ecuador, tenía un cupo de USD 33.2 millones es decir 4.367 unidades, pero en el año 2015 su cupo descendió a 16.9 millones de dólares es decir 1.748 unidades (Comité de Comercio Exterior, 2014).

A continuación se muestra un listado de los concesionarios que ven limitados sus procesos de importación tanto en valor FOB como en cantidades la adquisición de vehículos nuevos para su nacionalización en el territorio ecuatoriano, se debe tomar en cuenta que estos cupos de importación no son acumulables y que al año siguiente es decir 2016 los concesionarios tienen un cupo libre nuevo para poder importar estas unidades (Comité de Comercio Exterior, 2014).

Tabla 2 Cuadros de cupos de importación de concesionarias para el año 2015

Efecto de las restricciones arancelarias a través de cupos de vehículos importados en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil período de análisis año 2015

RUC	Importador	FOB	Cantidad
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A AYASA	50,645,850.56	4776
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	46,867,008.85	5014
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	27,607,022.79	2875
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	26,789,628.45	1845
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	25,058,689.78	1361
1791739205001	AEKIA S.A.	16,928,837.58	1748
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	10,529,949.55	682
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	7,902,690.82	435
0190347370001	FISUM S.A.	6,890,440.10	580
1790009459001	CASABACA S.A.	5,859,854.43	303
1791998472001	MOSUMI S.A.	4,123,109.41	211
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	5,682,435.38	155
0190003701001	IMPORTADORA TOMEBAMBA	3,415,815.95	177
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	3,244,454.09	172
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	2,989,688.07	336
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	2,768,375.54	89
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	1,715,907.19	415
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	1,425,063.48	56
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	2,102,955.32	391
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1,154,781.24	65
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1,463,754.30	52
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1,113,261.00	84
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1,047,574.32	70
1792421772001	AUTOLIDER ECUADOR S.A.	937,039.32	23
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA	562,863.82	27
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	779,490.00	17
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	484,962.36	16
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT S A	452,110.00	14
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	376,304.00	85
1791705424001	AUTEC S.A.	594,189.00	17
1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	320,489.44	45
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	498,734.60	47
0992284668001	GOTELLI S.A.	311,189.14	10
1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA.	214,317.35	19
1791977971001	AUTOBRIT S.A.	347,131.00	6
1790173984001	ITAL-LLANTA CIA. LTDA.	307,126.84	7
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	175,740.00	6
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	164,538.40	14
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	120,597.66	4
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	106,347.35	3
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	65,986.88	17
0992576030001	CELIMPOR S.A.	27,129.50	1
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	26,548.63	6
0992356642001	ECONOCORP S.A.	11,730.50	1

**Fuente:** Ministerio de Comercio Exterior.

**Elaboración:** Comité de Comercio Exterior

En la tabla 2 se muestra los concesionarios que fueron afectados por las medidas de la resolución 49 con su valor FOB límite y la cantidad de unidades que se pueden importar, en algunos casos como ECONOCORP S.A. solo tiene disponibilidad de importar una unidad en todo el año y valorada en \$11,730.50 por ello esta empresa tiene limitado por completo su modelo de negocios a evitar nacionalizar vehículos nuevos, esto a su vez genera un impedimento y posible quiebre de su negocio. Estas

restricciones también incluyen pares o repuestos de vehículos donde se lo reduce al 22%.

Como se manifestó, al inicio del ensayo, el sector automotriz depende mucho de las importaciones ya que el segmento de ensambladoras no se encuentra desarrollado en el país, y son muy pocas las empresas que actualmente ofrecen una oferta de unidades listas para el consumo, que promueven el crecimiento económico del Ecuador generando fuentes de empleo y un posible producto de exportación en la economía ecuatoriana (AEADE, 2014).

Entre las empresas que se dedican al ensamblaje son AYMASA, MARESA y General Motors Ómnibus BB con un limitado número de marcas de producción y que fabrican un producto 100% ecuatoriano que aporta con la eliminación del concepto de importación para obtener un vehículo y comercializarlo (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2015). Este antecedente ha ocasionado que los concesionarios de marcas que se producen en el Ecuador tengan una ventaja competitiva sobre otros concesionarios ya que su inventario no está limitado por la importación, ni se encuentran con un cierto tope de unidades posibles a vender por una política fiscal que trata de reducir la importación.

### **Metodología**

En referencia al tema de investigación, se trata de analizar el efecto de las restricciones arancelarias promovido por la implementación de una resolución 49 que limita la importación de vehículos nuevos a fin de nacionalizarlos y comercializarlos en el Ecuador, se analizan datos de índole cuantitativa debido a que se busca identificar cual es la tendencia que apunta a los modelos de negocios y si existe alguna desventaja para las marcas que no tienen ensambladoras en el país.

En cuanto al diseño de la investigación se constituye netamente de las investigaciones cuantitativas, históricas y causales, debido a que trata de clasificar datos medibles

numéricamente, de un record de ventas anteriores al 2015 y al mismo tiempo se concluye el efecto que ha tenido en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil (Hurtado, 2010).

En cuanto al método establecido para el análisis de los resultados tiene la característica de ser deductivo porque a partir de términos generales como el nivel de venta histórico se concluye el efecto negativo en cuanto a la participación de mercado que genera tener un límite de cupo de importación en los concesionarios (Villegas, 2012). Cabe indicar que el antecedente de fijar límites a la exportación se basó en la resolución 66 que entró en vigencia en el segundo semestre del año 2012 y tuvo criterios para su implementación el efecto invernadero y una política de reducir el parque automotor en el país (Comex, 2012).

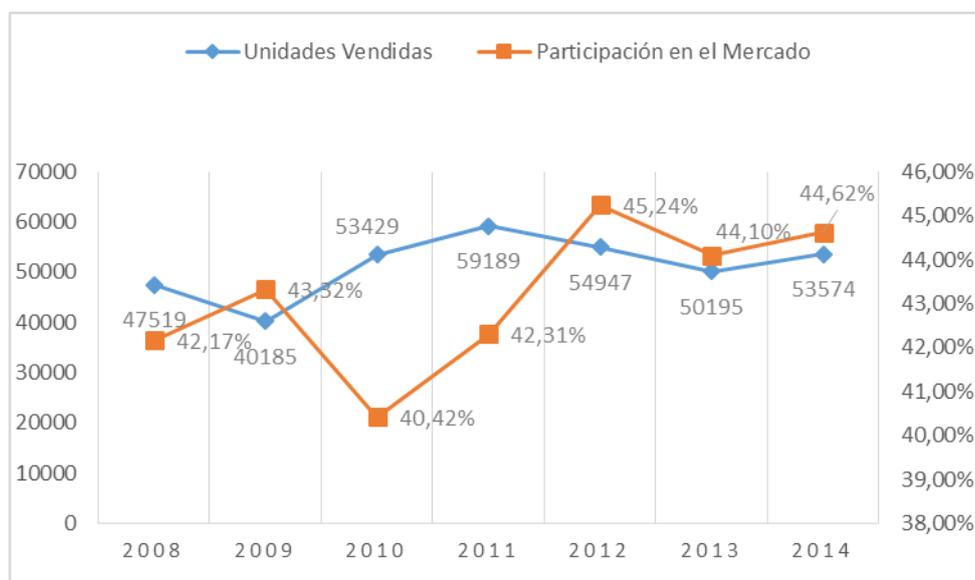
La información que se analiza en el siguiente apartado se basa de datos publicados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2014) que hace un estudio anual sobre el comportamiento del sector automotriz y además es un ente de enlace entre el Gobierno Nacional y las Concesionarias, ya que actualmente manifiestan su descontento ante dicha medida que perjudica su nivel de ventas e incurre en prematuros despidos a su personal y en el abandono de proyectos nuevos como promociones en la comercialización de automotores o el reemplazo de las unidades usadas por el lapso máximo de dos años como lo hacen países como China, en el cual su consumidor tiene el hábito de entregar su unidad deteriorada por una de mayor tecnología y mejor eficiencia.

### **Análisis de resultados**

Uno de los indicadores que sirve para emitir un criterio sobre el modelo de negocios es identificar el comportamiento de ventas de un sector, por lo tanto a continuación se procede a analizar el comportamiento de ventas de cada una de las marcas y el histórico de la participación de mercado que ha fluctuado entre los años a fin de establecer si la aplicación de una restricción en la importación limita su desarrollo económico,

concluyendo con los planes de acción que han emitido los concesionario para mantenerse en el mercado (Trespacios, Vázquez, & Bello, 2011).

Gráfico 5 Histórico de ventas de marca Chevrolet entre los años 2008 al 2014

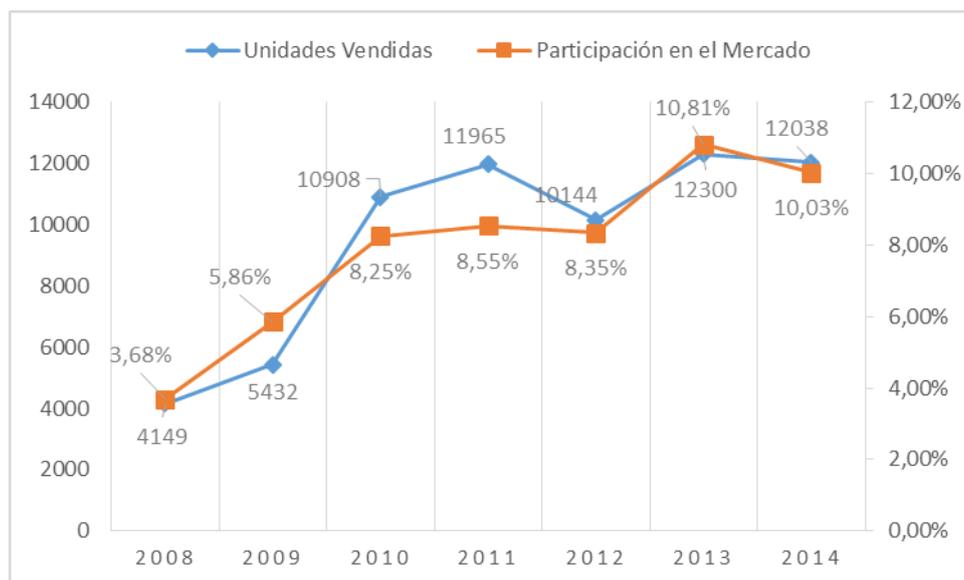


Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.  
Elaborado por: el autor.

En el gráfico 5 se muestra que entre los años 2010 y 2011 la participación de mercado de la marca Chevrolet ha sido disminuida, se infiere que la entrada de marcas chinas al mercado ecuatoriano con mejor equipamiento y costo reducido propicio despertó el interés del comprador ecuatoriano.

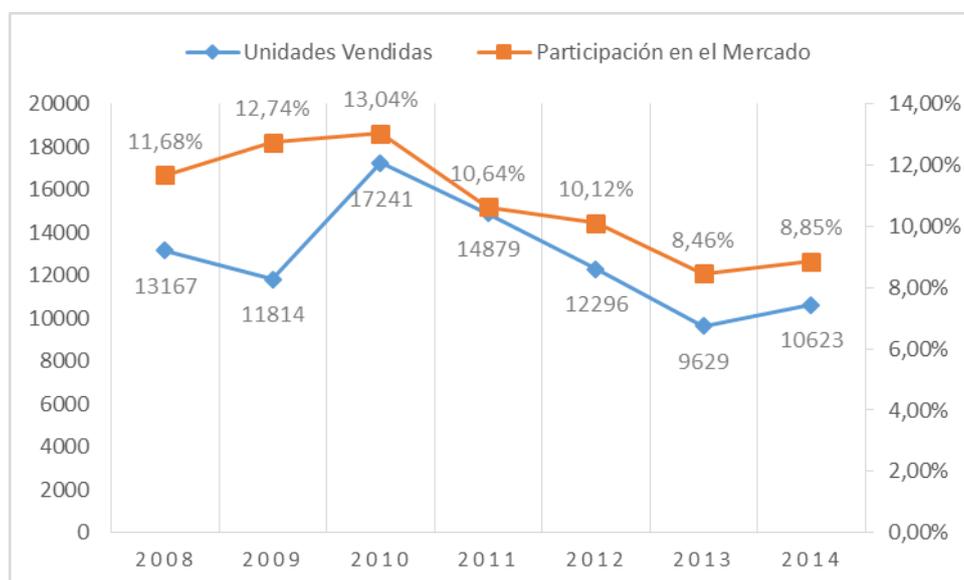
Gráfico 6 Histórico de ventas de marca KIA entre los años 2008 al 2014

Efecto de las restricciones arancelarias a través de cupos de vehículos importados en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil período de análisis año 2015



Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.  
Elaborado por: el autor.

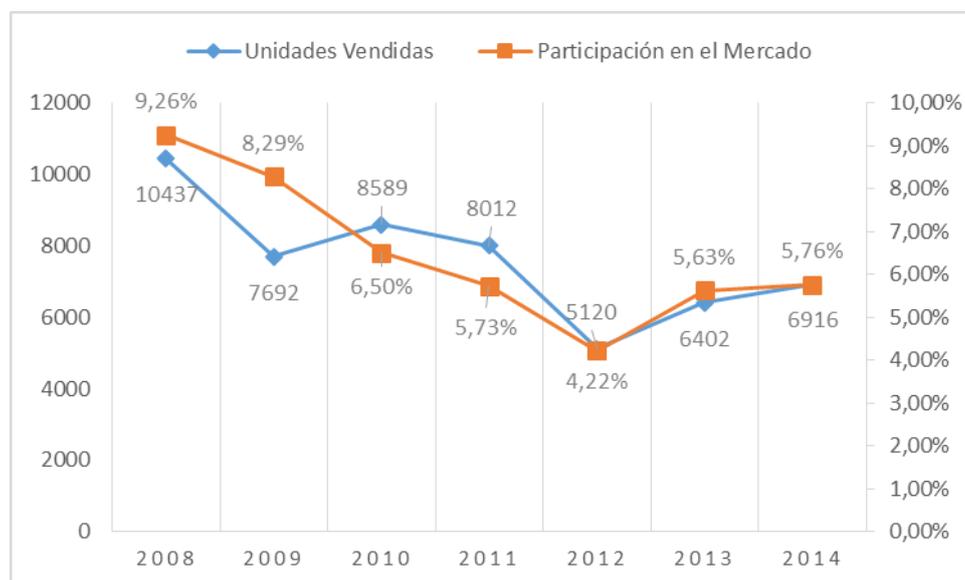
Gráfico 7 Histórico de ventas de marca HYUNDAI entre los años 2008 al 2014



Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.  
Elaborado por: el autor.

El comportamiento de ventas entre los años 2008 al 2014 tiene pendiente negativa, lo cual se concluye que Hyundai paso de ser una marca con el 13.04% de mercado en su cúspide más alta, hasta un 8.46% por el año 2013.

Gráfico 8 Histórico de ventas de marca MAZDA entre los años 2008 al 2014



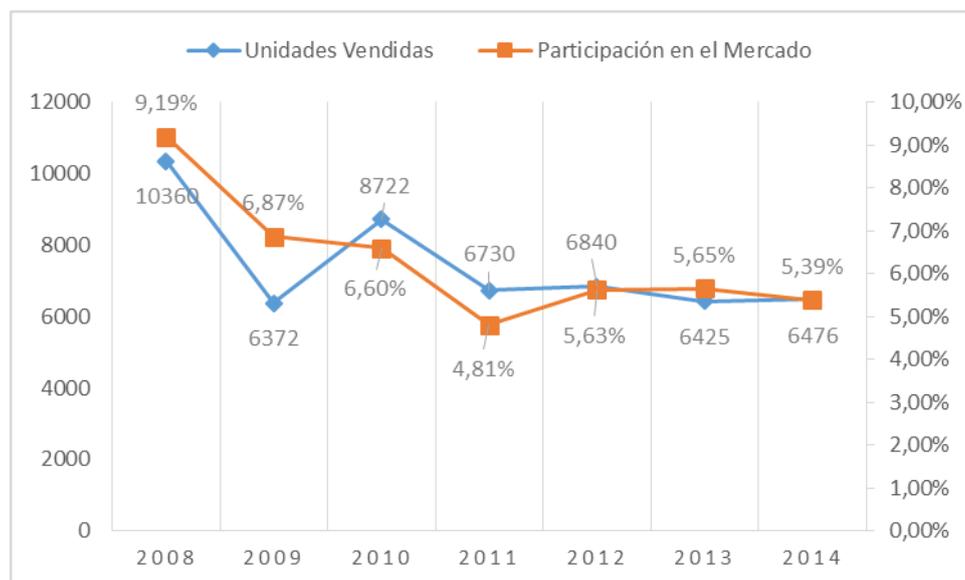
Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.

Elaborado por: el autor.

En el gráfico 8 se observa que conforme pasan los años los vehículos Mazda son los menos vendidos, y como antecedente se recalca que su comercialización depende mucho del límite fijado por el Gobierno Nacional. Aunque se avizora que la distribución de unidades promovida en su camioneta BT50 levante su participación en este mercado ya que la concesionaria AYMASA se encarga netamente de fabricar este modelo de camioneta.

Gráfico 9 Comportamiento de ventas marca TOYOTA entre los años 2008 al 2014

Efecto de las restricciones arancelarias a través de cupos de vehículos importados en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil período de análisis año 2015



Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.

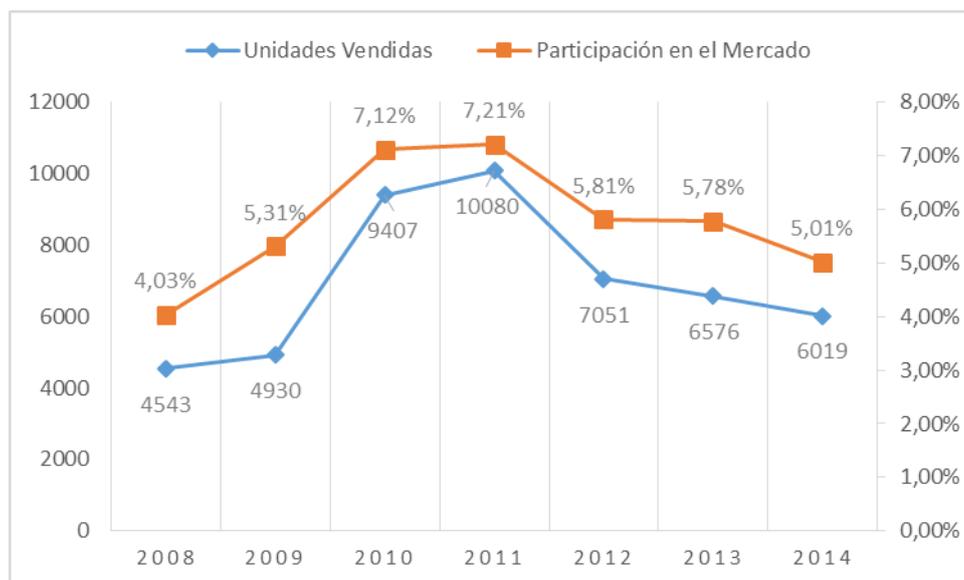
Elaborado por: el autor.

El comportamiento en ventas de la marca TOYOTA también se encuentra descendiente, con una ligera estabilización entre los años 2012, 2013 y 2014, esto se debe a pesar de que su valor comercial ha subido, los consumidores de TOYOTA prefieren calidad y están dispuestos a pagar más por obtenerlas. Este antecedente permite inferir que el mercado en el Ecuador tiene una ligera preferencia a la calidad antes que al precio ofertado.

Las siguientes marcas a pesar de comercializar sus unidades y tener sus vehículos posicionados, tienen menor participación en el mercado que las marcas antes analizadas:

Gráfico 10 Histórico de ventas de marca NISSAN entre los años 2008 al 2014

Efecto de las restricciones arancelarias a través de cupos de vehículos importados en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil período de análisis año 2015



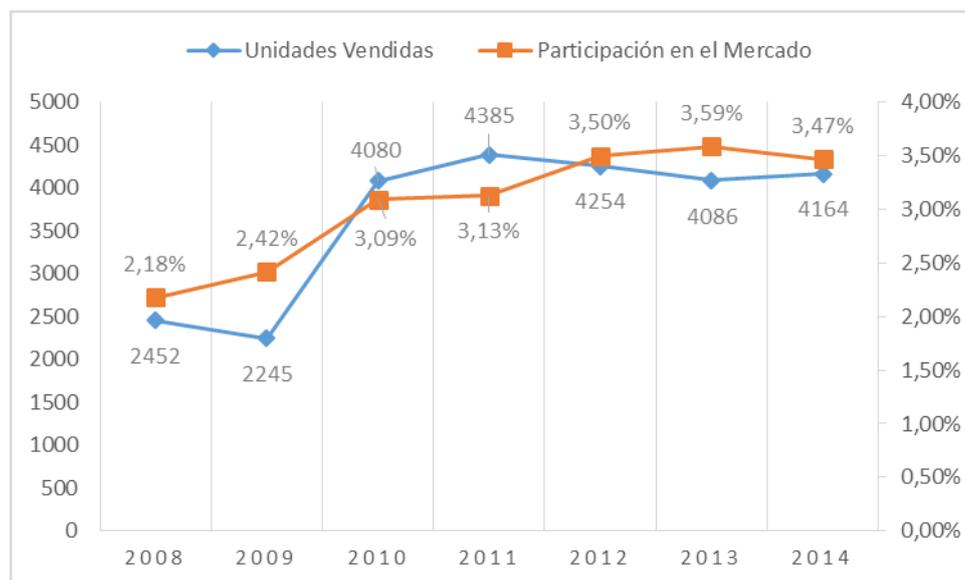
Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.

Elaborado por: el autor.

La marca NISSAN desde su comportamiento del año 2008 al 2014 presenta un descenso en su nivel de ventas y de participación de mercado, con una tendencia negativa del 2% después de haber subido 3% del 2008 al 2011. Esto quiere decir que las restricciones arancelarias si están afectando a este modelo de negocios y con ello posibles riesgos de cierre, ya que para el 2015 se avizora que su participación descienda 1% más llegando al 4% y con ello menos beneficio para cubrir costos y gastos de la compañía.

Gráfico 11 Histórico de ventas de marca FORD entre los años 2008 al 2014

Efecto de las restricciones arancelarias a través de cupos de vehículos importados en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil período de análisis año 2015



Fuente: Asociación Automotriz del Ecuador.

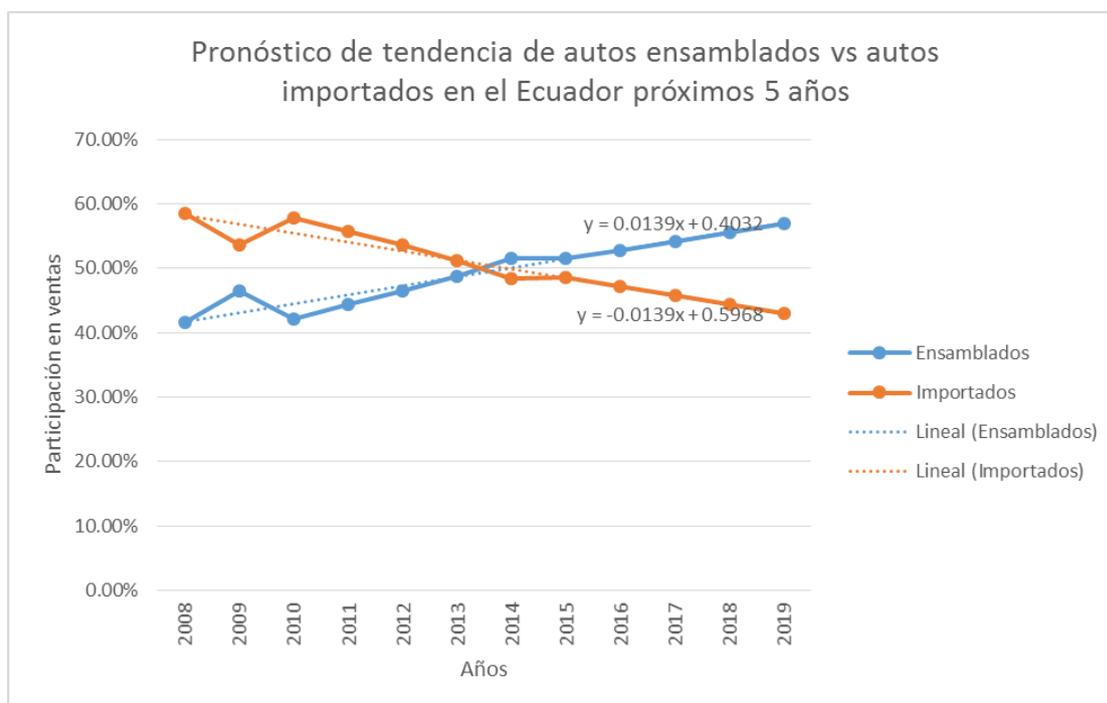
Elaborado por: el autor.

Para la marca FORD se muestra que su participación de mercado comenzó en un 2.18% solo con vehículos importados, luego pasa en el 2010 a un 3.09% y a la fecha del año 2014 se estabiliza en un comportamiento lineal al 3.47%. Aquí se puede apreciar una marca que recién se introducía en el mercado ecuatoriano y que buscaba quitar la participación a otras marcas, pero su plan de expansión se ve frenada por las restricciones de importación promovidas por el Comex.

Marcas como Chevrolet, Kia, y Hyundai poseen ensambladoras las cuales les proveen de vehículos que son puestos a la venta sin ninguna restricción ya que son armados por obreros ecuatorianos y ellos le da el diferencial para que la resolución de restricción a la importación no se ve afectada. Estas ensambladoras se encuentran en la ciudad de Quito y su dependencia ha sido tal que a pesar de contar con procesos de estándar ven muy limitado su abastecimiento por la capacidad instalada de sus fábricas.

A continuación se muestra un pronosticado de la tendencia que podrían tener los vehículos importados y ensamblados en el país.

Gráfico 12 Pronóstico de tendencia de autos ensamblados vs autos importados en el Ecuador para los próximos 5 años



Fuente: Anuario 2014.

Elaborado por: el autor.

En el gráfico 12 se muestra el nivel de participación de ventas del sector automotriz para los próximos 5 años tomando como referencia el histórico de comportamiento a partir del año 2008. Como se muestra en el gráfico, el punto de quiebre donde los vehículos ensamblados en el Ecuador superan a los vehículos importados se encuentra en el año 2013, donde ya el sector venía siendo afectado por la resolución 66 promulgada a mitad de semestre del año 2012.

Para el año 2014 la participación de las ensambladoras superó el porcentaje de participación de los vehículos importados con un 51.52% frente a un 48.48% de los vehículos provenientes de otros países. Sin embargo cabe recalcar que dicho cambio en la participación no asegura que el mercado crezca en nivel de ventas, sino que los concesionarios que posean una ensambladora serán limitados al número de unidades que las mismas las provean y que su nivel de ventas se mantenga en línea recta cuando se haya alcanzado la capacidad instalada de las plantas.

Marcas como Chevrolet, Kia y Hyundai como se observó en el análisis de marcas tienen la ventaja de contar con centros de abastecimiento de unidades ensambladas en el Ecuador, por ello a futuro se prevee que por las calles de la ciudad de Guayaquil se vean más transitar por vehículos de estas marcas y aquellos que solo importen tengan la necesidad de crear modelos de negocios alternos para mantenerse en el mercado.

Concesionarios como Toyota y Ford, están implementando la opción de vender vehículos usados, recibiendo unidades como parte de pago de aquellas personas que tienen el poder económico para adquirir un vehículo nuevo. Esto permite que la concesionaria obtenga un beneficio adicional bajo un producto similar pero con el riesgo de no prevalecer una garantía o seguridad para el cliente que el automotor no tenga ningún desperfecto.

Por otro lado se muestra que los concesionarios están sufriendo con bajas en las unidades que entraban a sus talleres, ya que la mayoría de ellos solo ofrece una garantía hasta 100.000 km, luego de ello no ofrecen ningún mantenimiento. Esto genera que ya no dispongan de clientes nuevos para ofrecer servicios y se vean reducidos en número de unidades por atender.

Algunos concesionarios como NISSAN Y RENAULT a través de Automotores y Anexos y Audesur localizados en el norte de la ciudad de Guayaquil están ofreciendo el servicio de taller multimarca donde el cliente puede ingresar su vehículo independientemente si el mismo sea de una marca distinta al que se comercializa, esta estrategia impide que el concesionario sufra bajos niveles de ventas, mantenga a un personal ocioso y tome la decisión de incurrir en un despido.

Se prevee que si continúa la situación de restricciones, los autos nuevos se conviertan en un lujo para las personas con poder adquisitivo y aquellos de clase media solo tengan acceso a un vehículo usado por necesidad de transportarse. Además con ello ahorrará más a los concesionarios de buscar nuevas alternativas para justificar un poco la entrada de nuevos ingresos como por ejemplo alquiler de unidades nuevas o aplicar una política de taller multimarca otorgando controles estrictos de garantía sobre el trabajo realizado sin que se capturen problemas propios de un vehículo de otras marcas.

Gráfico 13 Producción Nacional en Unidades



Fuente: Anuario 2014.

Elaborado pro Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

En el gráfico 13 se muestra que la producción nacional en unidades de las ensambladoras ha ido en crecimiento, luego de sufrir un descenso en el año 2014, esto se debe a que la importación de piezas se ha visto encarecida por los altos costos que representan traerlos desde otros países. Al incrementar las piezas el costo del vehículo sube y con ello destinar mayor inversión para hacer un unidad nueva, también datos propios de una economía como ello es el riesgo país, políticas tributarias cada vez más rigurosas y un país que muestra una perspectiva cara por la apreciación del dólar no han generado la entrada de una inversión para construir más ensambladoras.

## CONCLUSIONES

El Ecuador actualmente se está quedando sin fuentes de ingreso para cubrir su presupuesto general, y además tiene problemas en el control del circulante, ya que presenta fugas de capital en remesas e importaciones, que con la ausencia de una política monetaria que incremente la masa de capital produce una escasez de circulante y con ello una crisis económica a nivel local, sus efectos son el incremento en la inflación, aumento del riesgo por el pago de deuda contemplada den el riesgo país, y la ausencia de emprendimiento en el Ecuador.

El sector automotriz basa su abastecimiento de productos en la importaciones de unidades ensambladas de diferentes países, su ausencia de tecnología para elaborar sus propios automóviles hace que la dependencia sea cada vez mayor y se use el circulante para satisfacer una demandan que tiene el suficiente dinero para cubrirlo, obviamente en algunos casos con el apoyo de instituciones financieras que se encargan de generar pagos a plazos cómodos para el cliente.

Algunas marcas como Chevrolet, KIA, y HYUNDAI tienen ensambladoras en el país que les abastece de unidades para la venta, lo cual no influyen en las restricciones de la resolución 49, y permite acaparar con un mercado con una demanda creciente y que siempre busca obtener una unidad ya sea para el trabajo o para transportarse de manera personal.

En el Ecuador no existe un plan para incentivar la incorporación ensambladoras que abastezcan los concesionarios en el país, por lo cual esta medida se considera un poco apresurada ya que va en contra de los principios del libre comercio y pone un límite de desarrollo económico para este sector, llevando dichos negocios a una posible quiebra y la fomentación de desempleo por los despidos al personal.

### Referencias Bibliográficas

- AEADE. (2014). *Asociación de empresas automotrices del Ecuador*. Recuperado el 8 de Octubre de 2014, de <http://www.aeade.net/cifras.htm>
- Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. (13 de Febrero de 2015). *Nueva planta ensambladora de autos en centroandino de Ecuador generará 280 plazas de trabajo*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/nueva-planta-ensambladora-autos-centroandino-ecuador-generara-280-plazas-trabajo.html>
- Banco Central del Ecuador. (2014). *Balanza de Pagos*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/archivo/item/681-balanza-de-pagos-del-primer-trimestre-de-2014-cuenta-corriente-con-un-super%C3%A1vit-de-usd-3884-millones>
- Banco Central del Ecuador. (01 de Noviembre de 2015). *Contenido.bce.fin.ec*. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201511.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (Enero de 2015). *Evolución de las Remesas Nacional*. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/Remesas/ere201405.pdf>
- Ciriza, A. (2000). *21 de enero del 2000 ¿Golpe de estado o revuelta india en el Ecuador?* Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/osal/osal1/ecuador.pdf>
- Comex. (2012). Resolución 66. Quito.
- COMEX. (01 de Marzo de 2015). *Comité de Comercio Exterior*. Recuperado el 16 de Marzo de 2015, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (29 de Diciembre de 2014). *Resolución 49*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-49.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (06 de Marzo de 2015). *Comercio Exterior*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>
- Diario El Universo. (24 de Junio de 2014). Rige nuevo sistema de matriculación vehicular. *Diario El Universo*, pág. 1.
- Diario El Universo. (5 de Enero de 2015). *Diario El Universo*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/05/nota/4400966/gobierno-restringira-2015-importacion-vehiculos-baja-petroleo>

- Dirección Nacional de Migración. (24 de Febrero de 2004). *Propuesta de censo para los colombianos*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/2004/02/24/0001/8/7A86FC35769348A69DE9A632EE4E8045.html>
- Embajada del Ecuador. (1 de Enero de 2012). Obtenido de PLAN RETORNO – MENAJE DE CASA: <http://www.ecuador.org/blog/?p=1457>
- Foros Ecuador. (17 de Diciembre de 2014). *Foros Ecuador*. Obtenido de <http://www.forosecuador.ec/forum/aficiones/autos-y-motos/9370-impuestos-para-importaci%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-en-ecuador>
- Hurtado, J. (2010). *Metodología de la investigación holística*. Caracas: Fundacion Sypal 1era. Edición.
- Ministerio de Comercio Exterior. (06 de Marzo de 2015). *SALVAGUARDIA POR BALANZA DE PAGOS*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/boletin-de-prensa-salvanguardia-por-balanza-de-pagos/>
- Ministerio de Finanzas. (01 de Noviembre de 2014). *Finanzas*. Obtenido de <http://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/01/Justificativo-de-Ingresos-y-Gastos-Proforma-2015-PDF.pdf>
- Organización Mundial de Comercio. (1994). *Acuerdo sobre salvaguardias*. Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/25-safeg\\_s.htm#top](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/25-safeg_s.htm#top)
- Organización Mundial de Comercio. (1994). Trato Nacional en materia de tributación y reglamentación interiores Art. III. En O. M. Comercio. Montevideo: OMC.
- Precio Dólar. (16 de Noviembre de 2015). *Precio Dólar*. Obtenido de <http://www.preciodolar.com/precio-del-dolar-en-colombia>
- Saenz, C. (02 de Abril de 2015). Afectación de vehículos nuevos. (R. Plúas, Entrevistador)
- Trespalacios, J., Vázquez, R., & Bello, L. (2011). *Investigación de mercados*. Madrid: Ediciones Paraninfo.
- Villegas, E. (2012). *Metodología de la investigación*. Madrid: Pearson Education.